



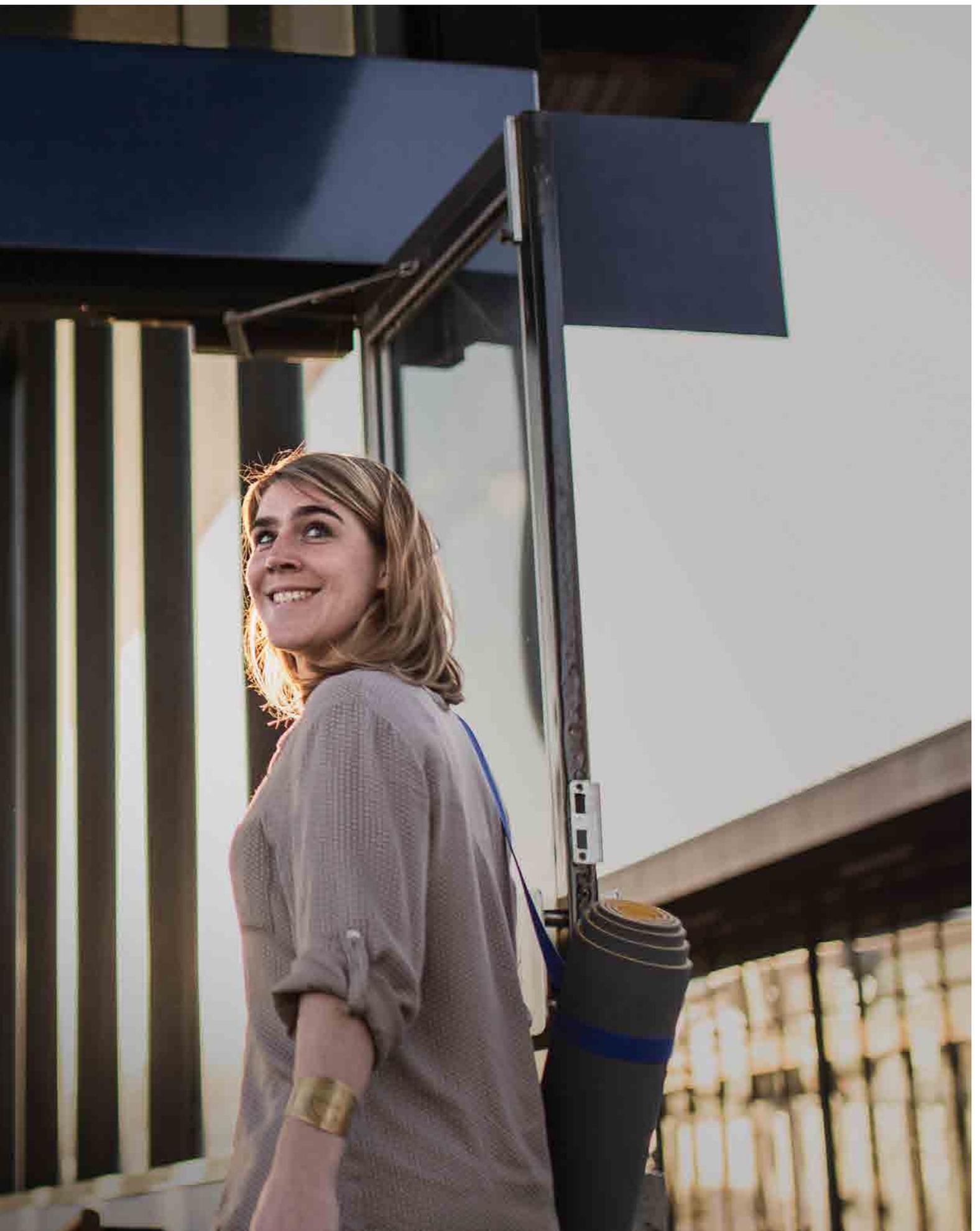
**RAPPORT
ANNUEL
2015**

Station
Gare



TABLE DES MATIÈRES

- | | | | |
|----|---|-----|---|
| 02 | Vue d'ensemble de la Société | 28 | Sécurité |
| 04 | Message du président
du conseil d'administration | 32 | Prix et distinctions |
| 06 | Message du président | 34 | Rapport sur la mobilité durable |
| 08 | L'année en chiffres | 38 | Gouvernance et responsabilité |
| 10 | Ligne du temps 2015 | 47 | Commentaires et analyse de la direction |
| 12 | Vision et mission | 62 | États financiers |
| 16 | Examen des activités | 108 | Annuaire de la Société |



NOS ACTIVITÉS

QUI NOUS SOMMES

VIA Rail exploite le service ferroviaire passagers national au nom du gouvernement du Canada. Société d'État indépendante créée en 1977, VIA Rail fournit un service sûr, efficace et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre, et ce, dans les deux langues officielles. La Société propose près de 475 départs chaque semaine sur 12 500 kilomètres de voies ferrées reliant plus de 400 collectivités canadiennes. VIA Rail, qui compte quelque 2 600 employés, a transporté 3,8 millions de passagers en 2015.

NOS SERVICES



LIAISONS INTERVILLES (LE CORRIDOR)

Dans le corridor densément peuplé entre Windsor, en Ontario, et la ville de Québec, au Québec, les trains de VIA Rail assurent un transport de centre-ville à centre-ville entre les grandes villes, banlieues et collectivités de ces deux provinces.

LIAISONS LONGS PARCOURS ET TOURISME

Dans l'Ouest et l'Est du Canada, les trains de VIA Rail attirent des voyageurs du monde entier et soutiennent le secteur touristique du pays. Le train transcontinental de l'Ouest canadien de VIA Rail, le *Canadien*, assure le service entre Vancouver et Toronto, tandis que dans l'Est du pays, l'*Océan* relie Montréal et Halifax.

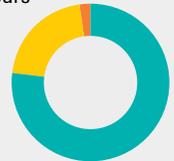
LIAISONS ESSENTIELLES

VIA Rail fournit un service passagers dans plusieurs régions rurales et éloignées du Canada. Ce service de trains obligatoire, de par la volonté du gouvernement du Canada, répond à des besoins essentiels en matière de transport, desservant de nombreuses collectivités où l'accès à un autre moyen de transport à l'année est limité ou inexistant.

PRODUITS VOYAGEURS SELON LES LIAISONS

- 77 % Liaisons intervilles
- 21 % Liaisons longs parcours
- 2 % Liaisons régionales

77%

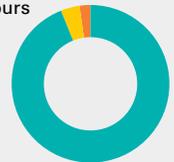


proviennent des liaisons intervilles (dans le corridor)

DÉPLACEMENTS SELON LES LIAISONS

- 94 % Liaisons intervilles
- 4 % Liaisons longs parcours
- 2 % Liaisons régionales

94%



des déplacements sont effectués entre les villes (dans le corridor)

COMMUNAUTÉS DESSERVIES



desservies au Canada

Nos principaux actifs témoignent de l'éventail de nos activités, de notre réseau de voies ferrées à notre parc de locomotives et de voitures, en passant par les passagers que nous servons, les bâtiments que nous occupons et les employés qui travaillent pour nous.

CHEMIN DE FER

RÉSEAU FERROVIAIRE

12 500 km



dont 98 % appartiennent à des partenaires ferroviaires (principalement le CN et le CP) et 2 % à VIA Rail

PASSAGERS

DÉPLACEMENTS

3,8 millions 

KILOMÈTRES PARCOURUS

1,3 milliard 

PONCTUALITÉ

71% 

EMPLOYÉS

EMPLOYÉS ACTIFS À LA FIN DE L'ANNÉE CIVILE

2 577 

DIVERSITÉ DES EMPLOYÉS

34% 

de notre main-d'œuvre est composé de femmes, 8,5 % de membres de minorités visibles 2 % de personnes handicapées, et 2 % de personnes autochtones

PARC FERROVIAIRE

LOCOMOTIVES

73 

dont 71 % ont été remises à neuf afin d'en améliorer l'efficacité sur le plan opérationnel et environnemental

VOITURES (EN SERVICE)

444 

BÂTIMENTS

GARES

121 

dont 54 sont des édifices du patrimoine

BUREAUX

7 

1 siège social, 6 bureaux régionaux

CENTRES DE MAINTENANCE

4 

installations de pointe

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Chez VIA Rail, l'année 2015 a été marquée par des progrès et améliorations considérables dans plusieurs domaines et par de nombreuses réalisations dignes de mention. La Société a travaillé à l'amélioration de son offre de services en mettant l'accent sur les clients et leurs besoins. Cette vision axée sur le client a encouragé davantage de voyageurs à prendre le train, ce qui a permis à VIA Rail d'accroître à la fois sa clientèle et ses revenus pour la première fois depuis de nombreuses années. Ce remarquable accomplissement a aussi contribué à réduire le montant de la subvention versée en 2015 par le gouvernement du Canada.

En outre, plusieurs éléments nous permettent d'être optimistes pour l'année à venir, notamment les efforts que le gouvernement fédéral consacre au renforcement de l'économie canadienne par l'entremise d'investissements créateurs d'emplois dans l'infrastructure et le transport durable. Il est essentiel d'assurer la mobilité des Canadiens pour favoriser une économie solide et en santé. Le conseil d'administration de VIA Rail est enthousiaste à l'idée de travailler de concert avec l'honorable Marc Garneau, le nouveau ministre des Transports, et de contribuer à la mise en œuvre d'une politique publique dans ce domaine.

Cette année, le gouvernement du Canada a confirmé l'octroi d'un financement additionnel de 102 millions de dollars à VIA Rail. Cette somme servira à améliorer l'infrastructure que possède VIA Rail, de même que la

sécurité et l'efficacité dans le corridor Ottawa–Montréal; les projets qui seront financés avec cette enveloppe sont présentement en phase de démarrage. Le moment est parfaitement choisi pour apporter des améliorations afin d'accroître l'intermodalité de nos services à la gare d'Ottawa et dans les régions avoisinantes, en raison de la mise en service du nouveau train léger municipal O-Train, qui assurera la liaison entre la gare de VIA Rail et le centre-ville d'Ottawa. Nous poursuivons nos efforts visant à rendre les voyages en train plus pertinents pour l'ensemble de la population canadienne en consultant les communautés de partout au pays afin d'élaborer des solutions répondant à leurs besoins particuliers, comme un service ferroviaire régional au Canada atlantique et davantage de départs dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

Ces projets, parallèlement à de nombreux autres, visent à faire de VIA Rail le premier choix des Canadiens pour les déplacements interville. Ces améliorations contribuent à préparer le terrain pour 2016, alors que nous poursuivons nos efforts pour accroître nos revenus et notre clientèle et sensibiliser la population canadienne à nos services. L'année 2016 servira de tremplin vers l'année 2017, qui marquera le 40^e anniversaire de VIA Rail à titre de service ferroviaire voyageurs national, et le 150^e anniversaire de la Confédération du Canada. Le train devrait constituer le lien naturel commun à toutes les célébrations à travers le Canada et être célébré pour le rôle qu'il a joué dans l'édification de la nation.

En outre, cette année, VIA Rail a participé à la COP21 organisée par les Nations Unies, où d'importants efforts ont été déployés pour inciter les entreprises à s'engager à réduire leur impact sur l'environnement. Nous souhaitons continuer à améliorer l'efficacité de nos trains et à encourager davantage de personnes à laisser leur automobile à la maison, deux mesures qui soutiendront de façon importante l'atteinte de nos objectifs environnementaux.

Le conseil d'administration de VIA Rail s'est réuni à de nombreuses reprises tout au long de l'année, notamment dans le cadre de deux séances de planification stratégique pour discuter du projet de voies dédiées au transport de passagers (lequel est expliqué plus loin dans le présent rapport) et du renouvellement de notre parc ferroviaire. Les autres sujets abordés comprenaient la surveillance des initiatives d'amélioration du service, les prévisions d'achalandage, l'établissement des horaires des trains et le suivi de la mise en œuvre des vastes projets d'immobilisations. L'équipe de direction a également abondamment discuté de la surveillance des risques et de l'amélioration continue de la sécurité, notre principale priorité. Parmi nos initiatives en matière de sécurité, mentionnons le système de sécurité des trains par GPS de VIA Rail, mis sur pied par la Société et dont les essais ont été concluants, ainsi que le renforcement de notre cybersécurité. Globalement, le conseil d'administration de VIA Rail a continué d'appliquer un solide cadre de gouvernance qui se

compare avantageusement aux pratiques exemplaires et aux normes dans ce domaine.

VIA Rail a reçu plusieurs prix soulignant l'excellence de son système de gestion des risques de l'entreprise, qui est abordé plus en détail dans la section des prix du rapport annuel. La Société a également modernisé son système de gestion de la sécurité pour améliorer la surveillance de ses pratiques et processus en matière de sécurité ferroviaire, tout en continuant à entretenir une étroite relation avec Transports Canada, notre organisme de réglementation.

Dans l'ensemble, VIA Rail a connu une excellente année qui nous a permis d'établir les fondements de notre développement pour les années à venir. Nous remercions tous ceux et celles qui ont contribué à ce succès, de nos passagers et alliés en passant par nos employés exceptionnels. J'aimerais aussi remercier mes collègues du conseil d'administration pour leur engagement et leur dévouement.



ERIC STEFANSON

Président intérimaire du conseil d'administration

MESSAGE

DU PRÉSIDENT



Comme le temps file! Me voici déjà au terme de ma première année au poste de président et chef de la direction de VIA Rail. Cette année a été un tourbillon de rencontres, d'événements, de conférences au sein des collectivités que nous desservons et d'initiatives inspirantes comme le «WE Day» à Ottawa. Elle a aussi été insufflée d'optimisme en raison de nos résultats positifs. Les nouvelles technologies facilitent les déplacements en train, plus de gens communiquent avec nous quotidiennement par l'entremise des médias sociaux, nos employés sont plus mobilisés que jamais et, plus important encore, les gens prennent davantage le train.

Dans les années à venir, nous poursuivrons nos efforts pour accroître l'achalandage, non seulement pour le bien de l'économie et de la population canadiennes, mais aussi pour le bien de l'environnement. Alors que le monde entier tente de limiter ou de freiner les effets néfastes des changements climatiques, le train continue de figurer comme l'un des modes de transport les plus verts. Depuis des années, VIA Rail s'efforce de diminuer davantage son impact environnemental en améliorant l'efficacité de ses trains, un engagement que la Société a renouvelé en appuyant le pacte de la COP21 pour soutenir les objectifs internationaux de réduction de l'empreinte carbone.

Nous sommes fiers de pouvoir dire que tous ces objectifs peuvent être atteints grâce à notre projet de voies dédiées. Le projet mise sur la construction d'une voie ferroviaire dédiée au transport de voyageurs (le premier segment étant le corridor le plus achalandé : Toronto–Ottawa–Montréal), sur laquelle roulerait à plus haute fréquence un nouveau parc ferroviaire plus efficace. Vous trouverez de plus amples détails à la page 14 du rapport et sur la page de notre site Web consacrée à ce projet. Ce projet comporte de nombreux avantages, notamment une réduction considérable de l'impact environnemental du transport voyageurs intervilles au Canada, une diminution importante du financement annuel fédéral accordé à VIA Rail et la création de plusieurs milliers d'emplois pour les Canadiens.

Le projet de voies dédiées, conçu pour améliorer et accroître la mobilité des Canadiens d'une façon responsable, est encore plus pertinent aujourd'hui lorsque l'on considère nos résultats financiers pour l'exercice écoulé. En 2015, VIA Rail a connu une augmentation à la fois de son achalandage et de ses revenus pour la première fois en sept ans. Ceci nous révèle que la population apprécie notre excellent service, la productivité de son temps durant les déplacements et le côté pratique des voyages en train, et confirme que notre projet de voies dédiées arrive à point nommé.

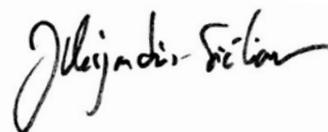
Entre-temps, l'année qui vient s'annonce elle aussi prometteuse, car elle verra la concrétisation d'importantes initiatives – outre notre projet de voies dédiées – à savoir le renouvellement de notre parc ferroviaire dans le corridor Québec–Windsor, l'ajout de départs à notre horaire et un nouveau service régional dans les Maritimes qui répondra aux besoins des passagers de cette région. Nous travaillerons également aux préparatifs des grandes célébrations de l'année prochaine : 2017 marquera en effet le 40^e anniversaire de VIA Rail, le 375^e anniversaire de Montréal et le 150^e anniversaire de la Confédération du Canada, qui reposait sur l'achèvement du chemin de fer pancanadien.

La réussite de tous ces plans et projets dépend au bout du compte de bien des facteurs, mais les deux plus importants demeurent l'engagement et le soutien de nos employés et l'exploitation sécuritaire de nos trains. Nous sommes fiers de notre position bien campée sur ces deux fronts. Notre sondage sur la mobilisation des employés de 2015 a enregistré un taux de participation de 63 % (une hausse de neuf pour cent par rapport au sondage précédent). Nos activités permanentes sur le plan de la sécurité sont soulignées dans le présent rapport, y compris les prix et distinctions que nous avons reçus en reconnaissance de notre cadre de gestion des risques d'entreprise (GRE), qui détermine et évalue les

facteurs de risque clés au sein de notre entreprise afin d'en améliorer la sécurité. Veuillez consulter la page 28 du présent rapport pour en apprendre davantage sur la GRE et la sécurité, ou notre rapport sur la mobilité durable, publié pour la première fois cette année et que vous pouvez trouver sur notre site Web.

Il n'y a pas de doute que 2015 a été une année charnière dans le domaine du transport ferroviaire de passagers au Canada. Au cours de l'année qui s'annonce, nous continuerons de mener nos différents projets et initiatives visant à faire de VIA Rail la voie la plus verte et la plus sensée pour les voyageurs au Canada.

Nous espérons vous rencontrer à bord de nos trains bientôt!



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les résultats financiers sont émis selon les normes internationales d'information financière (IFRS).
Les résultats financiers par ligne ont été reclassifiés de façon à refléter la présentation interne.

	2015	2014	2013	2012	2011
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Produits voyageurs totaux ⁽¹⁾	275,0	259,6	249,6	257,4	265,4
Produits totaux ⁽¹⁾	297,8	280,3	270,4	276,9	282,8
Charges d'exploitation ⁽¹⁾	(520,0)	(509,0)	(482,4)	(478,2)	(492,4)
Contributions pour avantages sociaux des employés ⁽¹⁾	(57,8)	(88,4)	(95,6)	(77,8)	(51,3)
Charges d'exploitation totales ⁽¹⁾	(577,8)	(597,4)	(578,0)	(556,0)	(543,7)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(280,0)	(317,1)	(307,6)	(279,1)	(260,9)
Dépenses en immobilisations	(97,9)	(81,8)	(96,2)	(170,3)	(237,0)
Financement total requis	(377,9)	(398,9)	(403,8)	(449,4)	(497,9)
Financement d'exploitation par le gouvernement	280,0	317,1	307,6	279,1	260,9
Financement en capital par le gouvernement	97,9	80,9	90,8	167,2	224,8
Financement total par le gouvernement	377,9	398,0	398,4	446,3	485,7
Fonds de renouvellement des actifs	0,0	0,9	5,4	3,1	12,2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS ⁽²⁾					
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	822	808	832	834	851
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	1 457	1 349	1 482	1 541	1 541
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	34,1	39,2	37,0	33,5	30,7
Rendement (EN CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	32,5	31,2	29,4	30,3	30,8
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 347	6 160	6 244	6 441	6 580
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	40 120	36 958	39 699	44 379	44 988
Coefficient d'occupation moyen (%)	56	60	56	54	55
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	130	131	133	129	129
Ponctualité (%)	71	76	82	83	84
<i>Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de l'année</i>	2 694	2 608	2 662	2 800	2 899

(1) Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées

(2) Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES

Sommaire des services de train - Pour l'exercice 2015

(Les revenus et coûts par service de train n'ont pas fait l'objet d'une vérification)

Services de train	Revenus (EN MILLIERS)	Coûts (EN MILLIERS)	Manque à gagner (EN MILLIERS)	Subvention par voyageur	Subvention par voyageur- mille	Voyageurs par semaine	Voyageurs par année
Montréal-Ottawa-Toronto	154 999 \$	234 835 \$	79 836 \$	36,64 \$	0,17 \$	41 902	2 178 900
Québec-Montréal-Ottawa	29 019 \$	47 169 \$	18 150 \$	40,55 \$	0,26 \$	8 608	447 600
Corridor Est	184 018 \$	282 004 \$	97 986 \$	37,31 \$	0,18 \$	50 510	2 626 500
Toronto-London-Sarnia-Windsor	44 530 \$	87 010 \$	42 480 \$	46,16 \$	0,39 \$	17 697	920 252
Toronto-Niagara	1 105 \$	11 079 \$	9 974 \$	316,58 \$	4,02 \$	606	31 509
Sud-Ouest Ontario	45 635 \$	98 089 \$	52 454 \$	55,11 \$	0,46 \$	18 303	951 761
Corridor	229 653 \$	380 093 \$	150 440 \$	42,04 \$	0,23 \$	68 813	3 578 261
Montréal-Halifax	10 288 \$	47 031 \$	36 743 \$	460,53 \$	0,89 \$	1 534	79 785
Toronto-Vancouver	51 541 \$	98 888 \$	47 347 \$	527,69 \$	0,45 \$	1 725	89 725
Longs parcours	61 829 \$	145 919 \$	84 090 \$	496,08 \$	0,58 \$	3 260	169 510
Montréal-Gaspé	0 \$	0 \$	0 \$	n/d	n/d	0	0
Montréal-Jonquière	465 \$	5 305 \$	4 840 \$	462,98 \$	2,69 \$	201	10 454
Montréal-Senneterre	454 \$	5 355 \$	4 901 \$	434,68 \$	2,22 \$	217	11 275
Sudbury-White River	177 \$	3 245 \$	3 068 \$	606,56 \$	3,98 \$	97	5 058
Winnipeg- Churchill	3 709 \$	23 913 \$	20 204 \$	778,60 \$	2,66 \$	499	25 948
Jasper-Prince Rupert	1 495 \$	11 071 \$	9 576 \$	551,40 \$	1,66 \$	334	17 365
Liaisons régionales	6 300 \$	48 889 \$	42 589 \$	607,52 \$	2,35 \$	1 348	70 100
The Pas et Pukatawagan ⁽¹⁾	6 300 \$	48 889 \$	42 589 \$	607,52 \$	2,35 \$	1 348	70 100
	n/d	2 862 \$	2 862 \$	n/d	n/d	n/d	n/d
Réseau	297 782 \$	577 763 \$	279 981 \$	73,33 \$	0,34 \$	73 421	3 817 871

(1) Service exploité par Keewatin Railway Company entre The Pas et Pukatawagan

LIGNE DU TEMPS

2015

❁ FÉVRIER

- Nouveau visage pour *viarail.ca*, incluant la page Carrières
- Corridor : nouveaux repas en classe Affaires, introduction de repas légers et améliorations aux menus
- Corridor : classe Affaires offerte sur de courtes distances
- Lancement du service d'Alerte-Train par SMS et courriel

❁ MAI

- Nouveau partenariat intermodal avec UP Express
- Mise en service de la première voiture de la classe Affaires avec nouvelle configuration des sièges
- Lancement de la nouvelle offre touristique de Senneterre
- Retour de la carte Canrailpass
- Lancement la plateforme de marketing « Qui est partant »
- Conférence Global AirRail

⚙️ JUIN

- Mise en service de la première voiture de la classe Économie avec nouvelle configuration des sièges

❁ MARS

- Ouverture des ventes de la classe Prestige sur *viarail.ca*
- Campagne marketing longs parcours
- Médias sociaux : VIA Rail sur Instagram

❁ AVRIL

- Corridor : offre de collations et rafraîchissements supplémentaires et gratuits en cas de délais
- Participation à l'événement national « We Day »
- Semaine de la sécurité ferroviaire
- Webdiffusion de l'Assemblée publique annuelle de VIA Rail



❄ DÉCEMBRE

- Ajout de départs de l'*Océan* pour la période des Fêtes

☀ JUILLET

- Lancement du nouveau site de réservation mobile VIA Rail
- Vente de tables d'hôte de la classe Affaires en classe Économie
- Annonce par le gouvernement fédéral d'un investissement de 102 M\$ dans l'infrastructure du tronçon Montréal – Ottawa

🍁 NOVEMBRE

- Acquisition de la subdivision de Brockville (45 kilomètres de voies)
- COP21 à Paris : signature d'un pacte, en compagnie de 65 entreprises membres de l'Union internationale des chemins de fer, visant à réduire l'incidence de nos activités sur les changements climatiques

☀ AOÛT

- Lancement de l'application mobile de VIA Rail
- Mise en service de la voie d'évitement de Wass

🍁 SEPTEMBRE

- Obtention du Prix d'excellence en sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada

🍁 OCTOBRE

- Lancement du Système de gestion de la sécurité (SGS) révisé
- Concours interne *Ma recette en classe Affaires*
- Mention honorable en gestion des risques d'entreprise de la Risk Management Society des États-Unis



VISION ET MISSION

À l'aube de l'année à venir, VIA Rail a établi une vision et une mission qui vont dans le sens de ses efforts et qui nous mettent sur la voie de la réussite en 2016 et par la suite.

Les passagers étant au cœur de toutes nos activités, nous nous employons à offrir une expérience de voyage sécuritaire, intelligente et avantageuse partout au Canada. La vision de VIA Rail :

ÊTRE UNE VOIE SENSÉE POUR LES VOYAGEURS.

Le *Rapport annuel 2015*, qui fait le point sur nos projets et nos accomplissements durant l'année, témoigne de notre engagement envers nos valeurs : l'innovation, le savoir-faire, la confiance, la souplesse, la responsabilité. Alors que nous nous tournons vers l'avenir, ces principes seront encore davantage ancrés dans toutes nos initiatives et guideront nos façons de faire.





PROJET DE VOIES DÉDIÉES

La détérioration de notre ponctualité s'est poursuivie cette année en raison des contraintes qu'impose le partage des voies ferrées avec les trains de marchandises toujours plus nombreux. Même si nous consacrons beaucoup d'efforts à augmenter le nombre de passagers à bord de nos trains, le manque de fiabilité du service nuit à l'atteinte de cet objectif. VIA Rail possède seulement 2 % de l'infrastructure sur laquelle ses trains circulent; le reste, soit 98 %, appartient aux sociétés de transport ferroviaire de marchandises. Cette situation a non seulement une incidence sur notre ponctualité, mais cela signifie que nos horaires de train sont tributaires de l'accès que nous accordent les propriétaires de l'infrastructure.

À titre de société d'État, nous avons également la responsabilité d'offrir aux Canadiens le service de transport le plus relevé, efficace et sécuritaire possible. Il n'en demeure pas moins qu'il nous est impossible d'accroître l'achalandage et de réduire notre déficit d'exploitation si nous poursuivons nos activités dans le contexte actuel du partage de l'infrastructure ferroviaire.

Pour remédier à la situation, VIA Rail a conçu un projet visant à construire un corridor ferroviaire dédié au transport des passagers entre Toronto, Ottawa et Montréal (corridor TOM) : le projet de voies dédiées. Des voies dédiées au transport

des passagers élimineraient les contraintes associées au partage des voies avec les trains de marchandises. Nous pourrions ainsi accroître la fréquence des départs, réduire la durée des parcours et, au bout du compte, offrir un service plus sécuritaire et fiable. De plus, cela nous permettrait de redessiner les fréquences opérant actuellement dans un environnement de voies partagées afin de mieux satisfaire les demandes des régions pour un service amélioré.

Cela nous permettrait aussi de redessiner les fréquences opérant actuellement dans un environnement de voies partagées afin de mieux satisfaire les demandes des régions pour un service amélioré.

Au cours des deux dernières années, nous avons analysé, documenté et évalué cette stratégie, qui vise à rendre VIA Rail plus pertinent pour les Canadiens ainsi qu'à améliorer son service et ses résultats financiers. Le projet permettrait aussi au pays d'augmenter sa productivité, de renforcer son économie et d'améliorer sa performance environnementale.

Le projet débiterait avec le corridor TOM puis, durant la deuxième phase, on relierait Montréal et la ville de Québec, ainsi que Toronto et London. Il nécessiterait l'acquisition d'un parc de voitures à plus haut rendement.

LE BON PROJET AU BON MOMENT

La faible fréquence est le principal obstacle aux déplacements en train dans le corridor TOM. Les options de VIA Rail en vue d'améliorer le service sont limitées par les droits d'accès restreints à l'infrastructure qui lui sont accordés. Des voies dédiées donneraient à la société d'État le plein contrôle sur ses horaires. Les spécialistes estiment qu'une fois en place, le projet de voies dédiées permettrait de tripler l'achalandage par rapport à ce qu'il est actuellement. Cette augmentation du nombre de passagers, conjuguée à l'utilisation d'un matériel roulant moderne, aurait pour effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cela équivaldrait à retirer des routes 2,4 millions de voitures chaque année, ce qui représente un bilan très positif sur le plan environnemental. En ce qui concerne la congestion routière, nous estimons que le projet permettrait de réduire de 5,5 millions les déplacements en voiture dans le corridor TOM, entraînant ainsi une hausse de la productivité.

Les retombées économiques du projet de voies dédiées seraient substantielles. Que ce soit sur le plan de la réduction de la congestion, de l'augmentation de la productivité ou de la création d'emplois, le Canada serait gagnant. Le projet générerait des emplois correspondant à environ 26 000 années-personnes et créerait près de 298 000 emplois permanents. Il aurait également des répercussions très positives sur l'infrastructure ferroviaire du Canada en améliorant l'efficacité à la fois du transport des passagers et celui des marchandises.

Qui plus est, puisque le projet s'autofinancerait dans les 10 ans suivant sa mise en œuvre, la subvention annuelle que verse actuellement le gouvernement du Canada serait considérablement réduite.

Bref, le projet de voies dédiées change la donne pour le transport ferroviaire des passagers au Canada. VIA Rail pourrait ainsi miser sur ses propres actifs ainsi que sur les investissements du gouvernement du Canada pour mobiliser des fonds dans le cadre d'un projet porteur pour la nation et durable sur le plan de l'environnement qui améliorerait grandement les services offerts tout en stimulant l'économie.

FAITS EN BREF



**DÉPLOIEMENT
SUR 4 ANS**



**HYBRIDE :
ÉLECTRIQUE ET DIESEL**



COÛT : 4 G\$
(incluant l'électrification des voies)



**MISER SUR LES
ACTIFS DE VIA RAIL**

Pour de plus amples renseignements sur ce projet, veuillez consulter notre site Web :

<http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/gouvernance-et-rapports/voies-dediees>



EXAMEN DES ACTIVITÉS

ATTIRER LES GENS DANS NOS TRAINS

En 2015, VIA Rail a poursuivi ses efforts visant à accueillir davantage de gens à bord de ses trains et à améliorer son service à la clientèle afin que plus de Canadiens fassent du train leur mode de transport de prédilection. Nous souhaitons faciliter l'accès à nos services et à l'information sur nos liaisons afin que les voyageurs puissent profiter de l'expérience client qui fait notre renommée ainsi que des avantages qu'offre le train.

PLUS D'OPTIONS POUR LES VOYAGEURS

À partir de juin 2015, VIA Rail a ajouté un départ quotidien dans chaque direction entre Montréal et Toronto, un départ dans chaque direction entre Montréal et Ottawa le vendredi, et trois liaisons aller-retour entre Toronto et Ottawa par semaine. Ces changements ont été apportés pour répondre aux besoins de nos clients en leur proposant plus d'options pour leurs déplacements.

Parallèlement à la bonification de l'horaire des trains, nous avons ajouté des arrêts dans des gares importantes du corridor Québec-Windsor, ce qui nous a permis d'accroître notre capacité et d'améliorer notre offre de services dans plusieurs marchés.

Enfin, durant l'été et l'automne, VIA Rail a modulé la distribution des voitures pour accroître le nombre de sièges les jours les plus achalandés (les vendredis, dimanches et lundis). Cette réorganisation a permis d'offrir un service amélioré aux voyageurs, compte tenu de notre infrastructure actuelle et de la disponibilité du matériel roulant.



CAMPAGNE PUBLICITAIRE « QUI EST PARTANT »

Au cours de l'année, VIA Rail a lancé une nouvelle campagne de marketing de grande envergure qui fait fond sur la force des témoignages dans le but de mieux faire connaître les voyages en train, de stimuler l'achalandage, d'améliorer l'expérience des passagers et d'encourager la fidélité.

La campagne « Qui est partant » met en vedette de vrais passagers qui partagent leur expérience. Ces témoignages pris sur le vif donnent la parole à des adeptes du train qui racontent leur histoire à bord des trains de VIA Rail: une histoire authentique, fiable, conviviale et chaleureuse.

Une section « Qui est partant » a été ajoutée au site Web de VIA Rail. Elle met de l'avant ces histoires racontées par des passagers et des vidéos montrant à quel point il est facile de réserver un billet, de monter à bord et de voyager en train, en plus d'inspirer les voyageurs à prendre le train pour visiter de nouveaux endroits.

La plateforme « Qui est partant », lancée en ligne, dans les médias sociaux de VIA Rail, sur les panneaux d'affichage, dans les journaux et à la radio, a reçu un accueil très favorable et se poursuivra tout au long de 2016.

Les campagnes publicitaires de 2015 comprenaient notamment l'initiative « Rentrée scolaire, rentrée professionnelle », et ciblaient les périodes de vacances et les voyages estivaux et hivernaux.



SERVICES MOBILES ET EN LIGNE

Une nouvelle application mobile simplifie les déplacements

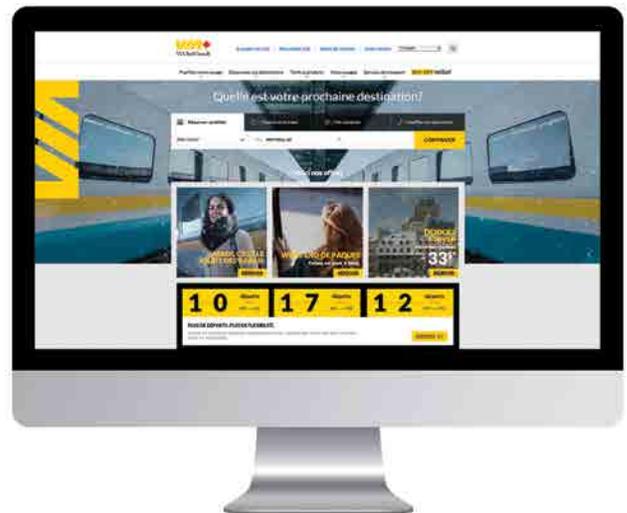
À la fin d'août, VIA Rail a lancé une nouvelle application mobile, compatible avec les appareils iPhone et Android. Il s'agit d'un outil simple et facile à utiliser pour acheter des billets ou encore modifier ou revoir les modalités d'une réservation à partir d'un téléphone intelligent. L'application permet également d'obtenir une carte d'embarquement électronique et l'insertion automatique des renseignements relatifs au voyage dans le calendrier de l'utilisateur, ainsi que des comptes rendus en temps réel sur les départs et arrivées.

L'application fournit de l'information sur les gares le long du parcours, l'embarquement et les services à bord ainsi que l'accès à notre système de divertissement, qui propose des centaines d'heures d'émissions canadiennes aux voyageurs empruntant le corridor Québec-Windsor. Les passagers peuvent également créer un profil personnel et partager les détails de leur voyage avec leurs amis sur les réseaux sociaux.

Outre cette application, VIA Rail a lancé un nouveau site Web mobile (m.viarail.ca) accessible à partir de tous les types d'appareils mobiles. Le site mobile, dont les fonctionnalités sont similaires à celles de l'application, permet aux passagers de gérer leurs déplacements en train, peu importe où ils se trouvent.

Modernisation du site Web

En 2015, VIA Rail a lancé un nouveau site Web simplifié. Plus moderne et convivial, le site est optimisé et mise davantage sur la représentation graphique, et il est plus facile à naviguer. Il propose également une fonction de géolocalisation, qui nous permet de communiquer de l'information plus pertinente à nos clients.



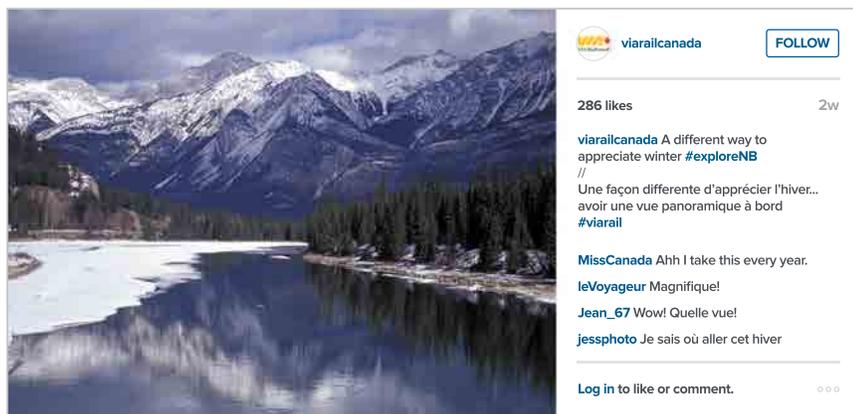
**PLUS DE
35 000
TÉLÉCHARGEMENTS**

**DE L'APPLICATION DE VIA RAIL ENTRE
SEPTEMBRE ET DÉCEMBRE 2015**

Demeurer en contact grâce aux réseaux sociaux

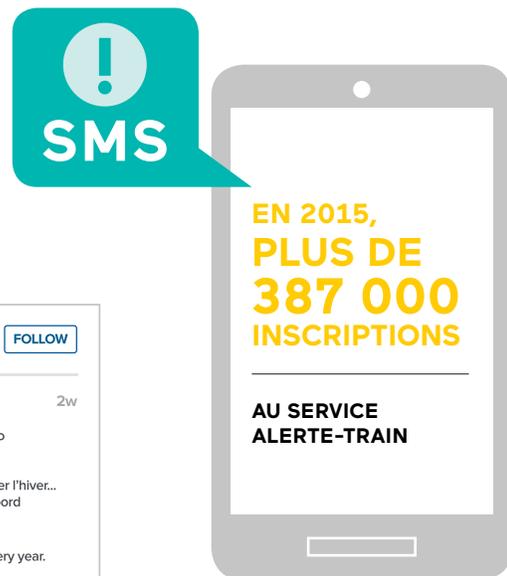
Les plateformes des médias sociaux sont des outils de marketing et de communication essentiels, et nous sommes toujours à l'affût de nouvelles façons d'accroître notre présence en ligne. Grâce à [Facebook](#) (près de 150 000 adeptes à la fin de 2015), ainsi qu'aux comptes Twitter de l'entreprise [@VIA_Rail](#), (près de 38 000 abonnés à la fin de 2015) et du président et chef de la direction ([@VIARailPrez](#)), nous pouvons communiquer efficacement avec nos clients sur une base quotidienne.

Pour accroître encore davantage sa présence en ligne, VIA Rail a ouvert en février un compte Instagram. Ce réseau social axé sur l'image nous a donné l'occasion de partager la beauté des voyages en train et d'inviter les gens à visiter le Canada en montant à bord. Tout au long de l'année, VIA Rail a travaillé avec divers influenceurs et instagrammeurs pour produire un contenu exceptionnel et accroître sa visibilité. À la fin de l'année, notre compte était suivi par plus de 3 400 abonnés et affichait plus de 150 publications. Retrouvez-nous sur Instagram à l'adresse <https://instagram.com/viarailcanada>



Service Alerte-Train VIA

VIA Rail a lancé en 2015 son service Alerte-Train qui permet aux clients qui s'y inscrivent de recevoir des mises à jour par courriel ou SMS (messagerie texte) sur les départs et arrivées, les interruptions de service et les retards en temps réel. Les voyageurs peuvent accéder à ce service au moment d'effectuer une réservation en ligne ou à partir du courriel et de la carte d'embarquement électronique que VIA Rail leur achemine en guise de confirmation. Ils peuvent également accéder à ce service grâce à notre application, sur notre site Web mobile ou en consultant les mises à jour de nos arrivées et de nos départs sur notre site Web.



NOUVELLES OPTIONS TARIFAIRES PRATIQUES

Les résultats financiers positifs de 2015 peuvent être en partie attribués aux nombreuses nouvelles options tarifaires plus souples offertes par VIA Rail. À la suite du succès de la Canrailpass et de la Carte estivale Jeunes en 2014, ces cartes ont à nouveau été proposées pour la saison estivale 2015, et leurs ventes ont quintuplé par rapport à celles de l'année précédente. La populaire carte Session, qui permet aux étudiants de voyager à volonté dans leur région durant toute la durée de leur session, a aussi été offerte à nouveau en 2015.

Deux nouvelles cartes ont également été lancées, soit la cybercarte Banlieue (avec une option d'accès aux salons Affaires) qui offre aux navetteurs une solution mensuelle simple, pratique et économique, et la carte Bizpak qui permet de voyager en provenance et à destination de certains endroits déterminés comme London, en Ontario, à tarif réduit.

SERVICE PORTE-À-PORTE : L'AVENIR DU TRANSPORT

Chez VIA Rail, nous croyons que la conclusion de partenariats avec d'autres services de transport nous permettra d'accroître l'accessibilité de nos services et d'encourager davantage de gens à laisser leur automobile à la maison. À cet égard, VIA Rail continue d'établir de nouveaux partenariats intermodaux qui l'aideront à atteindre ses objectifs, soit offrir aux passagers une expérience de voyage simplifiée tout en augmentant l'achalandage et ses revenus.

En 2015, nous avons développé de nombreux partenariats avec des entreprises de transport afin de proposer de nouvelles options aux voyageurs qui utilisent les services intermodaux. Notre partenariat avec UP Express, qui assure la liaison entre la gare Union à Toronto et l'aéroport international Pearson, est maintenant en vigueur, et il est possible d'acheter des billets pour le train UP Express sur le site Web de VIA Rail. VIA Rail s'est également associée à Discount Location d'autos pour lancer dans les gares d'Ottawa et de Kingston un projet pilote technologique qui permet aux passagers de réserver et de récupérer facilement une voiture de location par l'entremise d'un terminal vidéo. Le projet a été couronné de succès, et des terminaux seront installés dans d'autres gares en 2016. Cette initiative a fait partie des projets finalistes dans la catégorie Transporteur offrant le meilleur service à sa clientèle des prix Transport Ticketing Global Awards. VIA Rail a également conclu des partenariats avec deux compagnies aériennes, soit Cathay Pacific et Qatar Airways, qui se sont toutes deux inscrites au service AccesRail pour afficher un tarif global comprenant les portions aériennes et ferroviaires de déplacements. VIA Rail a aussi élargi ses services intermodaux en partenariat avec l'AMT pour relier Mascouche à la gare Centrale de Montréal.

À la fin de 2015, VIA Rail comptait 24 partenaires intermodaux et affiliés, et nous entendons poursuivre dans cette voie.



CONFÉRENCE GLOBAL AIRRAIL 2015

VIA Rail est fière d'avoir organisé, en collaboration avec UP Express et l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto, la conférence Global AirRail 2015, qui a eu lieu à Toronto. Réunissant des représentants de compagnies ferroviaires et aériennes internationales, cet événement annuel aborde l'aspect intermodal du transport des passagers en avion et en train, un secteur d'activités en pleine croissance. Ces deux industries doivent maintenant travailler de concert et examiner de nouvelles idées pour améliorer tous les aspects de l'expérience voyage des passagers.

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE À BORD

Le train est en soi un des moyens de transport les plus reposants pour les voyageurs. L'expérience à bord fait partie du romantisme dont sont empreints les voyages en train. En raison de l'excellent travail de notre personnel de gare et à bord des trains, nos clients nous ont indiqué qu'ils se sentent traités aux petits oignons, et qu'il s'agit d'une des raisons pour lesquelles ils choisissent de voyager avec VIA Rail. Nous reconnaissons aussi l'importance d'offrir du matériel et des services ferroviaires au goût du jour et qui répondent aux besoins des clients. Nous sommes constamment à l'écoute de nos passagers et de nos employés, et nous apportons régulièrement des améliorations à l'expérience à bord.

RÉSULTATS EXCEPTIONNELS SUR LES LIAISONS RÉGIONALES

Nous avons connu une excellente année en 2015 sur le plan des revenus pour l'ensemble de nos services, mais les trains régionaux ont affiché des résultats particulièrement remarquables, enregistrant une hausse de revenus de presque 20 % comparativement à l'année précédente.

Nos liaisons régionales s'articulent autour de trois liaisons principales, soit Winnipeg-Churchill, Montréal-Senneterre et Jonquière, et Sudbury-White River. Il y a quelques années, nous avons apporté plusieurs modifications pour mieux répondre aux besoins de nos clients. Les changements les plus appréciés par les passagers ont été encore peaufinés et repris en 2015.

Pour bonifier l'expérience des passagers du tronçon Winnipeg-Churchill, un cuisinier était présent dans chaque train pour préparer des repas frais, et une voiture Parc (dans lequel les passagers peuvent relaxer

et admirer le paysage) a été ajoutée à certains départs. Comme la haute saison s'est prolongée pendant cinq mois complets, nos clients ont pu profiter de ces avantages durant presque la moitié de l'année.

Dans la région de Senneterre-La Tuque, la mise en œuvre d'initiatives touristiques communautaires a connu un vif succès et permis d'accroître le nombre de visiteurs dans la région, en plus d'obtenir une couverture médiatique positive. D'autres communautés ont d'ailleurs communiqué avec VIA Rail pour manifester leur intérêt envers la mise en place de programmes similaires dans leur région au cours de l'année à venir.

Enfin, nous avons lancé en mai 2015 un service de repas très apprécié sur la liaison Sudbury-White River.

Tous ces projets ont contribué aux résultats exceptionnels de nos liaisons régionales.



L'élégance de la classe Prestige

Nous avons lancé en 2015 le nouveau service Prestige et les voitures du même nom. Cette nouvelle classe procure une expérience voyage incomparable qui comprend des services de conciergerie personnalisés et des cabines luxueuses et confortables munies d'un grand lit, d'une salle de bain privée (avec douche) et de commodités supérieures. Les réactions de nos clients et employés ont été très positives, et les voitures Prestige surpassent les attentes. À la suite du lancement graduel, nous travaillons à une série d'ajustements visant à améliorer encore davantage le service. Ces travaux seront effectués rapidement pour permettre l'utilisation de toutes les voitures Prestige au cours de la haute saison estivale de 2016.



APPEL À TOUS LES GASTRONOMES

Nouveaux menus en classe Affaires

Afin d'offrir nouveauté et diversité, VIA Rail propose régulièrement de nouveaux menus pour le déjeuner, le dîner et le souper en classe Affaires dans le corridor Québec-Windsor. Le nombre de menus en rotation a également été augmenté en 2015, une mesure dont bénéficient nos clients réguliers et qui font l'aller-retour. Nous offrons également une nouvelle option de repas froid.

Menus repensés dans les trains longs parcours et en régions éloignées

Les réactions de nos passagers à l'ajout d'options de collation sur le parcours Sudbury-White River en région éloignée ont été très favorables. De plus, la liaison entre Jasper et Prince-Rupert propose une plus grande variété de repas.

Nous avons ajouté des repas chauds sur le train *Océan* entre Montréal et Halifax et sur le trajet entre Jonquière et Senneterre, en plus d'accroître la rotation des menus au profit des passagers qui font l'aller-retour sur l'*Océan*. En outre, nous avons actualisé le menu sur le *Canadien*, qui assure la liaison entre Toronto et Vancouver, tout en offrant un plus grand choix de repas.

Concours interne *Ma recette en classe Affaires*

Dans le cadre d'un concours visant à intégrer un nouveau plat au menu en classe Affaires dans le corridor Québec-Windsor, des employés ont présenté leurs recettes originales préférées. Deux gagnants ont été choisis, et à compter du mois de mars 2016, le *cari de poulet aux pommes, poires et canneberges* d'Éric Thibault et le *poulet Marbella* d'Elsie Lepp ont été ajoutés aux menus de la classe Affaires.



Éric, préposé principal aux services (à gauche) et Elsie, directrice de service (à droite) ont présenté leurs recettes gagnantes en compagnie du chef exécutif David Tushingham.

Classe Affaires sur des trajets de courte distance

VIA Rail a récemment rendu disponible son service en classe Affaires sur certains courts trajets dans le corridor Québec-Windsor, notamment en partance et à destination des villes d'Alexandria, Cornwall, Brockville, Kingston, Belleville, Cobourg, Oshawa, Chatham et Drummondville. Cette initiative découle d'une demande exprimée par nos passagers et contribue à améliorer notre offre dans ces régions.

Rénovation des voitures

Nous avons procédé à la modernisation de nos voitures de type léger, rapide et confortable (LRC), qui desservent le corridor achalandé Québec-Windsor. À la fin de 2015, 38 des 71 voitures avaient été remises à neuf, et les travaux sur les voitures restantes devaient se terminer à l'été 2017. La majorité de ces rénovations sont effectuées au Centre de maintenance de Montréal (CMM).

Parallèlement à la modernisation des voitures LRC, le CMM a entrepris la rénovation des 14 voitures Renaissance, qui seront ensuite mises en service sur l'*Océan*, entre Montréal et Halifax. À ce jour, une voiture a été entièrement rénovée, une deuxième est en voie de l'être, et les 12 autres voitures Renaissance devraient être prêtes d'ici 2017.



OPTIMISER

NOS ACTIVITÉS

Dans le cadre de son engagement à utiliser les fonds publics de manière responsable et à réduire sa dépendance à l'égard de l'aide financière du gouvernement, VIA Rail a pour stratégie d'étoffer ses initiatives de création de revenus en attirant davantage de voyageurs dans nos trains tout en mettant l'accent sur la réduction des coûts, l'optimisation du rendement et la création de valeur. La détermination, la gestion et l'atténuation des risques comptent également parmi nos priorités.

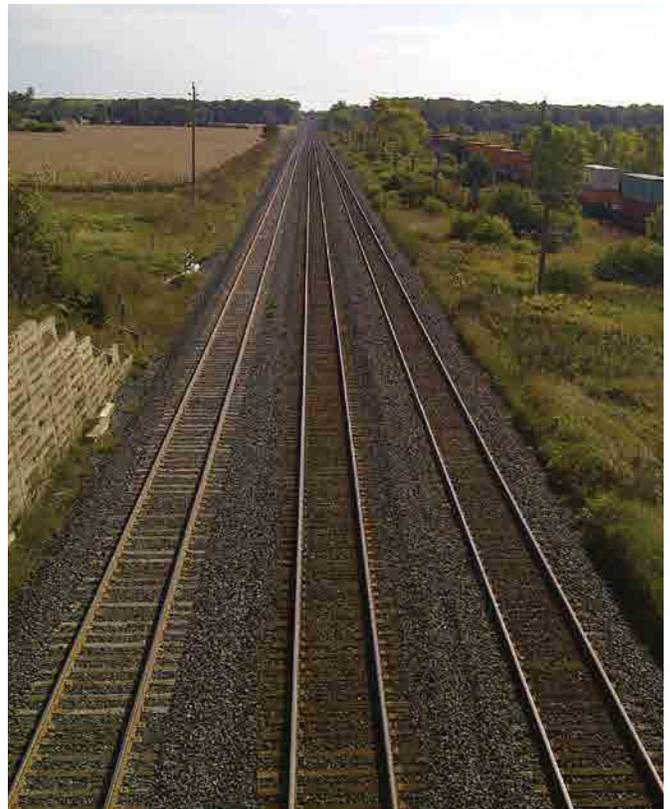
PONCTUALITÉ

Bien qu'on ait observé au cours de la deuxième moitié de l'année une amélioration de la ponctualité de nos trains, les résultats à ce chapitre sont demeurés sous la moyenne historique. L'augmentation du transport ferroviaire de marchandises à la grandeur du réseau et les travaux d'infrastructure réalisés dans le corridor Québec-Windsor expliquent en grande partie nos problèmes de ponctualité cette année. Mentionnons également les problèmes mécaniques attribuables aux conditions météorologiques hivernales difficiles en début d'année et le déraillement d'un train de marchandises en mars qui a entraîné l'interruption du service long parcours de l'Ouest.

Le manque de ponctualité est une source de frustration tant pour VIA Rail que pour nos passagers, et la création d'une voie ferrée réservée au transport des passagers résoudrait en grande partie ce problème. Pour en apprendre davantage à propos de notre projet de voies dédiées, veuillez consulter la page 14 du présent rapport.

AGRANDISSEMENT DE NOTRE RÉSEAU

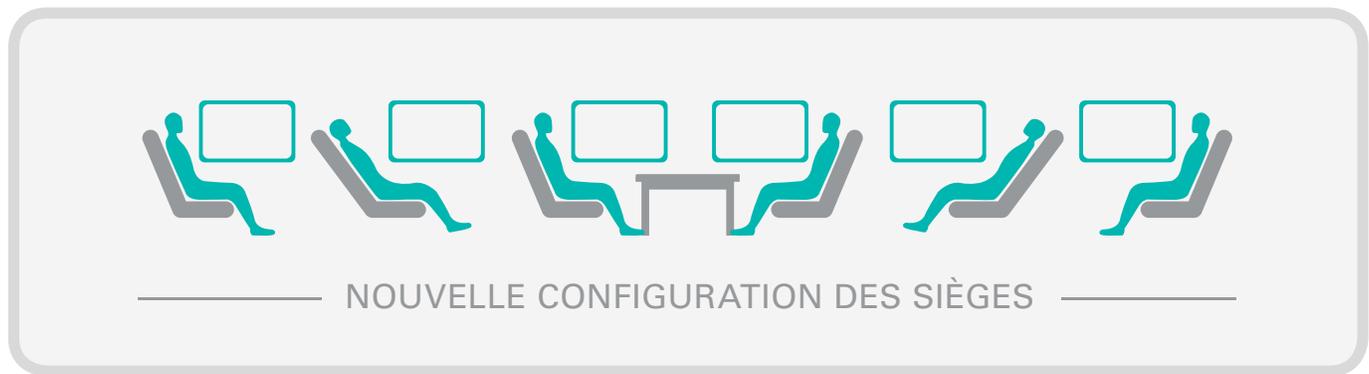
VIA Rail a fait l'acquisition de la subdivision Brockville, qui comprend 45 kilomètres (28 milles) de lignes ferroviaires à voie unique entre Smiths Falls et Brockville, en Ontario. Cette acquisition augmente la productivité et le rendement de nos activités et consolide notre réseau de voies réservées aux passagers dans la région d'Ottawa, où VIA Rail possède maintenant plus de 200 kilomètres (140 milles) de voies ferrées.



CONFIGURATION DES SIÈGES

VIA Rail a inauguré une nouvelle configuration de sièges qui nous permettra bientôt d'accroître notre efficacité et d'ajouter des départs plus facilement et avec moins de contraintes opérationnelles. Cinq voitures de la classe Affaires et dix voitures de la classe Économie dont les sièges ont été réaménagés sont actuellement

en service. Ce nouvel aménagement sera reproduit dans toutes les voitures LRC remises à neuf d'ici 2016. Cette configuration, qui est maintenant la norme à l'échelle internationale pour les transporteurs urbains et intervilles, nous permettra d'améliorer nos horaires et d'offrir davantage d'options à nos voyageurs.



AMÉLIORATION DE L'INFRASTRUCTURE

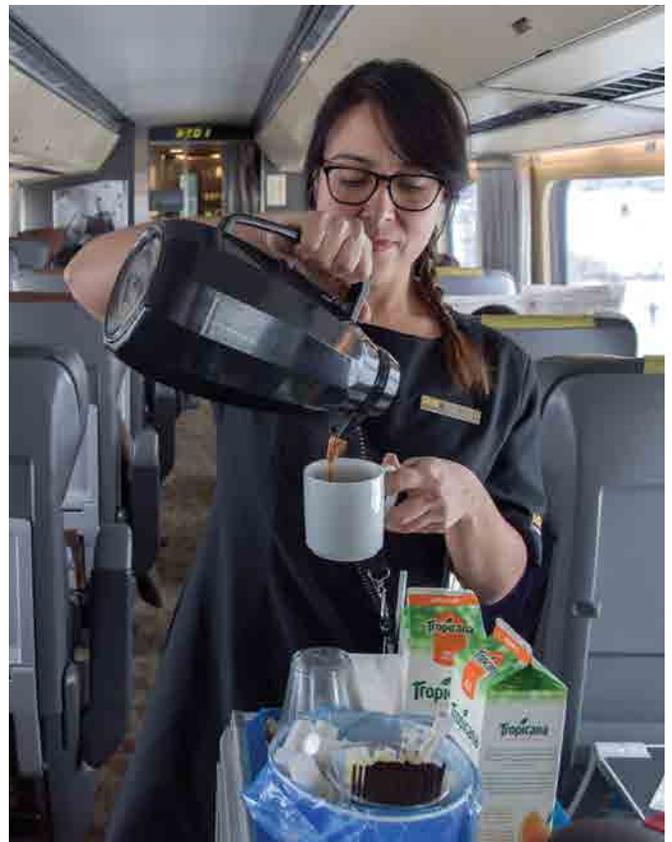
Cette année, VIA Rail a terminé plusieurs projets d'amélioration de l'infrastructure sur son réseau. Par exemple, nous avons installé une nouvelle voie d'évitement dans la région d'Ottawa, dans la subdivision Beachburg (entre Ottawa et Fallowfield), qui est maintenant en service et permet de gérer avec une plus grande souplesse les croisements de trains. En outre, nous avons ajouté de l'équipement technologique de pointe à nos mécanismes d'avertissement automatiques dans la région d'Ottawa (Barrhaven), là où la circulation est la plus dense, ce qui nous donne un accès sans fil à l'information fournie par les consignateurs d'événements et un accès vidéo en direct (système en circuit fermé) pour surveiller et éviter les perturbations de la circulation.

Tout au long de ces projets de construction, l'équipe responsable des relations avec les collectivités chez VIA Rail est demeuré en contact avec les résidents des quartiers à proximité et a travaillé avec ses collègues au sein de l'entreprise pour régler tous les enjeux soulevés par les membres de la communauté et les élus locaux.

Dans le Sud-Ouest de l'Ontario, entre Silver Junction et London, nous avons installé une commande centralisée de la circulation (CCC), qui est maintenant fonctionnelle. Ainsi, nous sommes fiers d'annoncer que toute l'infrastructure appartenant à VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor est maintenant équipée de la CCC.

PROVISIONS DE NOURRITURE EN CAS D'URGENCE

Lorsqu'un train du corridor Québec-Windsor est en retard, nous consacrons tous nos efforts à rétablir le service le plus rapidement et efficacement possible. Afin d'améliorer le confort de nos passagers et de mieux répondre à leurs besoins dans ce type de situation, nous avons passé en revue nos normes en matière de reprise du service et mis en place des mesures pour nous assurer qu'il y a suffisamment de collations et rafraîchissements à bord de tous les trains du Corridor.



SÉCURITÉ

Chez VIA Rail, la sécurité demeure notre principale priorité. Nous souhaitons que nos passagers parviennent à destination sans encombre, que nos employés travaillent dans un environnement sûr et que le public soit sensibilisé à la sécurité à proximité des chemins de fer. Des améliorations constantes apportées à nos pratiques et à notre Système de gestion de la sécurité (SGS) et le renforcement de notre structure d'exploitation témoignent de la place privilégiée que la sécurité occupe dans l'échelle de nos préoccupations.

Nous avons deux grandes priorités dans ce domaine : assurer la sécurité de nos activités et informer la population canadienne sur tout ce qui se rapporte à la sécurité près des chemins de fer. Les initiatives concernant la sécurité de nos activités durant la dernière année sont exposées ci-après, alors que les efforts de promotion de VIA Rail à propos de la sécurité autour des voies ferrées figurent dans notre rapport sur la mobilité durable, qui a été publié pour la première fois cette année et que vous pouvez trouver sur notre site Web.



ASSURER LA SÉCURITÉ DE NOS ACTIVITÉS

Le Système de gestion de la sécurité (SGS) de VIA Rail constitue le cadre de mise en œuvre de notre politique en matière de sécurité et de conformité à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et au Règlement sur le système de gestion de la sécurité. Il sert également de référence pour l'établissement d'objectifs ainsi que pour la planification des activités et l'évaluation du rendement en matière de sécurité. Nous révisons régulièrement le SGS et le modifions selon les besoins.

Pour implanter le SGS et améliorer sans cesse son rendement, nous misons sur une très forte culture axée sur la sécurité. Cette culture est soutenue par l'engagement et la contribution de tous les employés de VIA Rail à la sécurité, qu'ils travaillent dans les bureaux, les trains, les gares ou les installations de maintenance. Chez VIA Rail, la sécurité représente un effort collectif et est la responsabilité de chacun.

NOUVEAU RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ

Le nouveau Règlement sur le système de gestion de la sécurité en application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* du ministère des Transports fédéral a paru le 25 février 2015 et est en vigueur depuis le 1^{er} avril 2015. La mise à niveau et l'optimisation du SGS de VIA Rail se sont déroulées en octobre, en avance sur l'échéancier du ministère des Transports du Canada.

Pour atteindre cet objectif, VIA Rail a nommé un responsable parmi ses cadres supérieurs pour mener à terme le projet du SGS, épaulé par une nouvelle équipe de direction. En outre, la Société a formé des équipes internes de spécialistes pour favoriser la collaboration et la consultation des employés et profiter de leur expertise et de leurs connaissances afin de concevoir un SGS efficace. De plus, elle a fait appel à des experts externes afin qu'ils comparent notre système aux pratiques exemplaires tant au sein de l'industrie que dans d'autres domaines, conformément à notre engagement d'aller au-delà des exigences en matière de sécurité.

En 2015, VIA Rail a mis en œuvre les recommandations de Transports Canada rendues publiques dans son audit de SGS de 2014, s'est conformée au nouveau règlement à cet effet et a maintenu et favorisé une forte participation de tous les employés. Nous avons également mis l'accent sur la surveillance quotidienne de la conformité, de l'efficacité et de l'évaluation de ces éléments dans le cadre de la structure de gouvernance du SGS.



GESTION DES RISQUES D'ENTREPRISE (GRE)

À la suite de la nomination d'un directeur, Gestion des risques d'entreprise, et de l'adoption d'une politique en GRE en 2014, VIA Rail continue sa démarche proactive en matière de sécurité en adoptant une approche axée davantage sur les risques que sur la conformité.

L'approche exhaustive et novatrice de VIA Rail en GRE a été reconnue par la remise de deux prix en 2015 : le Prix d'excellence en sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada et le ERM Award of Distinction de la Risk Management Society des États-Unis. Plus de détails sur la GRE de VIA Rail se trouvent dans le nouveau rapport sur la mobilité durable publié plus tôt cette année et que vous pouvez trouver sur notre site Web.

En 2015, VIA Rail a continué à renforcer et à rehausser son cadre de GRE, non seulement en effectuant le suivi de ses risques clés sur une base trimestrielle, mais aussi en demeurant vigilante quant aux risques émergents pouvant affaiblir ses stratégies. À titre d'exemple, à la lumière des événements mondiaux ayant affecté plusieurs organisations, VIA Rail a révisé et renforcé sa gestion des cyberrisques. L'entreprise a également revu l'efficacité et l'efficience de ses méthodes de gestion pour d'autres risques, par exemple la fluctuation des prix du carburant.

Anticipation et résilience

Au cours de l'année, VIA Rail a commencé à étoffer son système d'anticipation et de prévention des risques par l'intégration d'une approche révisée dans le but d'accroître la résilience. Elle a donc passé en revue ses modèles de plans d'urgence, une première étape en vue de l'intégration de toutes les mesures de résilience, allant de la gestion des situations d'urgence à celle de la continuité des activités, sans oublier la gestion de crise.

Culture axée sur la conscience des risques

En 2015, VIA a poursuivi son implantation d'une saine culture de la gestion des risques dans l'ensemble de l'entreprise. Le chef de la direction et les autres cadres ont régulièrement soulevé les enjeux liés aux risques lors de réunions avec les gestionnaires et employés, soulignant l'importance de la GRE pour l'atteinte des objectifs de VIA Rail. De plus, une centaine de gestionnaires séniors ont suivi des séances de formation en GRE au cours desquelles ils ont pu discuter des risques opérationnels de VIA Rail. Les constats issus de ces séances permettront de renforcer la gestion des risques clés chez VIA Rail.

SYSTÈME INTERNE DE SÉCURITÉ DU TRAIN PAR GPS

VIA Rail est fière d'avoir conçu et mis en place un nouveau système de sécurité des trains utilisant la technologie GPS, le premier du genre au Canada. Le système de sécurité, conçu par nos équipes, fournira aux mécaniciens de locomotive de l'information en amont sur les changements et limitations de vitesse, les changements dans les règles applicables et les points de repère le long du trajet.

VIA Rail a réussi le premier essai sur route de son système de sécurité avec GPS, ce qui a permis de valider les capacités fondamentales du système, son exactitude et la précision des transmissions GPS en temps réel et des données portant sur les voies ferrées dans un environnement réel. Il s'agissait d'une étape déterminante, et nous continuerons à développer et à tester le système en 2016.



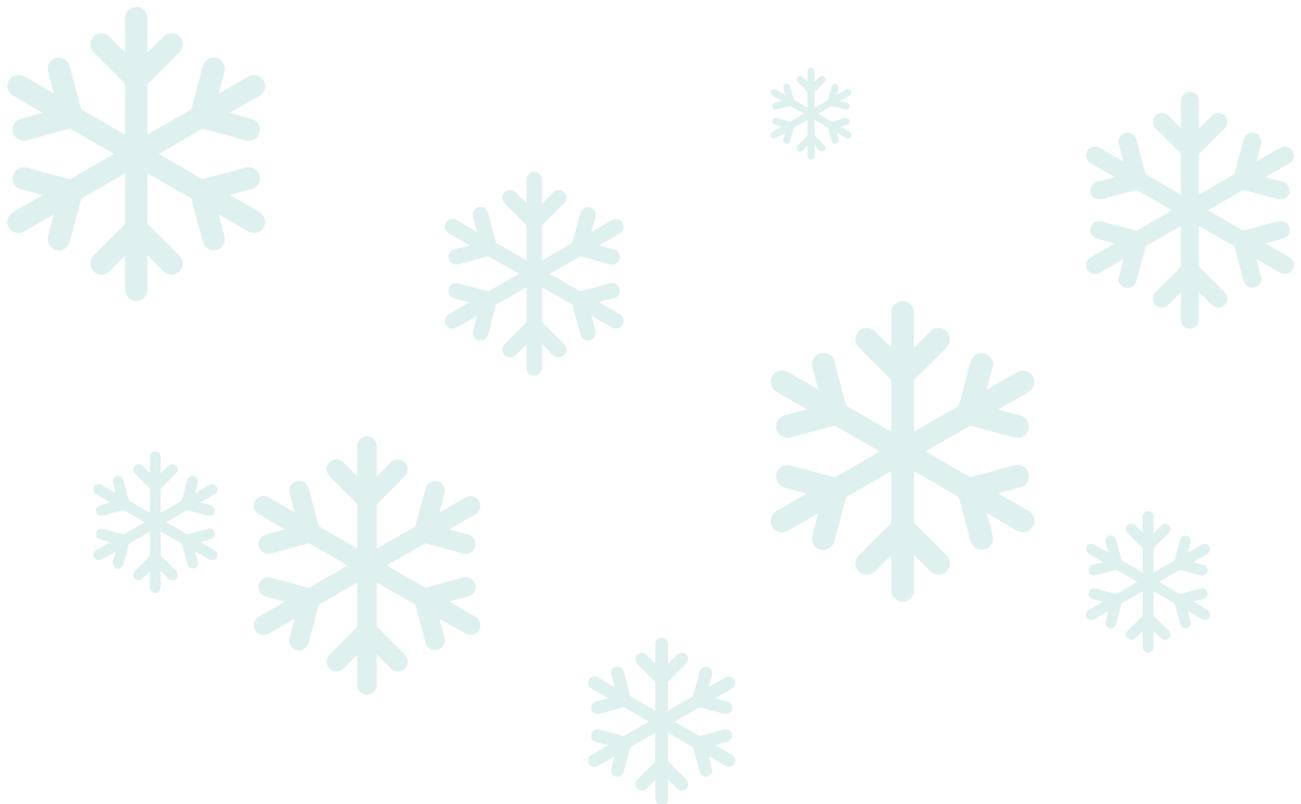
Image de l'essai sur route du système de sécurité du train par GPS

PROGRAMME DE PRÉPARATION HIVERNALE

Les problèmes de fiabilité du matériel roulant provoqués par les conditions météorologiques extrêmes de l'hiver dernier ont incité VIA Rail à lancer un examen de ses outils et processus utilisés dans son parc ferroviaire afin d'atténuer les répercussions des conditions météorologiques défavorables. Cette initiative avait pour but d'améliorer la préparation à la saison hivernale 2015-2016. Nous pouvons déjà signaler des améliorations sur le plan de la fiabilité : la première tempête hivernale à s'abattre sur le corridor Québec-Windsor en décembre n'a pas entraîné d'interruptions de service majeures.

CENTRES D'EXCELLENCE

Le programme de préparation hivernale s'inscrit dans le cadre d'une initiative plus vaste visant à améliorer la fiabilité globale du matériel. Elle comprend une révision du programme de maintenance et des processus d'inspection, la planification des projets et initiatives de maintenance, la disponibilité du matériel et d'autres enjeux qui pourraient avoir des répercussions sur la fiabilité. Une phase diagnostique a été lancée au Centre de maintenance de Montréal, qui a été suivie d'une phase de mise en œuvre au second semestre. Une autre initiative a aussi vu le jour au Centre de maintenance de Toronto au cours de la seconde partie de l'année pour améliorer la logistique et l'efficacité du parc à matériel remorqué. Nous avons enregistré une hausse de la fiabilité de 4% sur la base de million de milles cette année comparativement à l'année précédente.



PRIX ET DISTINCTIONS



PRIX DE PRÉSERVATION DU PATRIMOINE 2015 POUR LA GARE DE WINNIPEG

Lors du 30^e gala annuel des Preservation Awards qui a eu lieu le 16 février 2015, Heritage Winnipeg a honoré VIA Rail pour ses travaux de rénovation et sa vision afin de préserver le caractère historique de la gare Union de Winnipeg, construite en 1911. La Société et son architecte partenaire ont été reconnus pour leurs efforts de restauration de la rotonde d'origine, l'élargissement de l'aire des voyageurs et l'expansion de l'aire extérieure à l'entrée arrière, facilitant ainsi les déplacements entre la gare, la Fourche et Saint-Boniface.



PARTENAIRE HI-C DE L'ANNÉE

Hostelling International-Canada (HI-C) est un organisme à but non lucratif membre de la Fédération internationale des auberges de jeunesse, le plus grand réseau d'hébergement au monde. HI-C a pour mission de favoriser les voyages à prix abordable et de les rendre accessibles à tous, particulièrement aux jeunes, pour permettre la découverte de nouvelles cultures, de nouvelles langues et de nouveaux horizons. VIA Rail est un partenaire national de HI-C depuis plusieurs années et a reçu son prix de Partenaire de l'année.



ÉTOILE MONTANTE DE VIA RAIL

Bruno Riendeau, directeur, Sécurité et Environnement, a remporté le prix Rising Stars de *Progressive Railroading* et a figuré dans le numéro de septembre de la publication. Ce prix est décerné à 20 personnes de moins de 40 ans reconnues comme étant prometteuses (des personnes qui changent déjà les choses dans l'industrie ferroviaire) en raison de leur leadership, de leur passion et de leur sens de l'innovation. Félicitations Bruno!





LE SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES D'ENTREPRISE DE VIA RAIL RÉCOLTE DES PRIX

Prix de l'Association des chemins de fer du Canada

Prix d'excellence en sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada, qui a félicité VIA Rail pour son « système de gestion des risques d'entreprise (GRE), qui vise à s'attaquer de façon proactive aux risques potentiels pour la sécurité ». Notre cadre de GRE a été mis à l'honneur en raison de son efficacité pour repérer et évaluer les risques clés, ce qui nous a permis d'élaborer et d'adopter des mesures proactives pour prévenir des incidents et mettre en œuvre des mesures correctives.

Distinction internationale en gestion du risque

Denis Lavoie, directeur, Gestion des risques d'entreprise chez VIA Rail, a été mis en nomination pour le prix Global Risk Awards 2015 de l'Institute of Risk Management (IRM) de Londres dans la catégorie recrue de l'année en gestion du risque. Cette nomination accordée par l'organisme de renom international vient souligner les efforts que déploie VIA Rail afin de saisir à la fois les occasions de croissance tout en prévoyant et en atténuant les risques possibles.

Mention honorable de la Risk Management Society

VIA Rail a reçu une mention honorable de la Risk Management Society des États-Unis, organisme réputé voué à l'avancement de la gestion du risque, qui a déclaré que le programme de VIA Rail démontrait la valeur tangible que la GRE ajoute, tant au niveau de la formulation des stratégies que de leur exécution. Cette reconnaissance confirme que la Société gère les risques avec assurance et a développé un cadre de tolérance aux risques qui l'appuiera dans ses projets futurs.



Denis Lavoie accepte la mention honorable de la RIMS



EXCELLENCE EN MARKETING: PRIX MÉDIA INFOPRESSE

Prix Meilleure utilisation des moteurs de recherche

VIA Rail a reçu ce prix en reconnaissance de son outil de recherche compétitif et ciblé qui soulignait les avantages, pour quiconque faisait ses recherches en ligne, de voyager avec VIA Rail plutôt qu'avec tout autre moyen de transport au Canada.

Grand prix : Service public

Ce prix a été accordé à VIA Rail pour sa campagne de la rentrée scolaire. La campagne, qui cherchait à établir un dialogue amusant avec les étudiants, s'est traduite par des revenus importants et a été soulignée pour son approche créative et accessible axée sur les jeunes.



PRIX MÉDIA INNOVATION

VIA Rail a reçu le prix Bronze de *Marketing Magazine* dans la catégorie Marketing de niche, Meilleur en recherche grâce à son approche compétitive et ciblée pour l'optimisation des moteurs de recherche. Les personnes cherchant en ligne des façons de voyager au Canada recevaient des messages ciblés sur les avantages de voyager à bord des trains de VIA Rail.



RAPPORT **SUR LA MOBILITÉ** **DURABLE**

La mobilité durable fait partie intégrante de notre identité et a toujours été au cœur de nos activités. L'année dernière, nous avons rendu compte de nos actions en regard de la responsabilité d'entreprise dans notre rapport annuel. En 2016, VIA Rail a publié un rapport sur la mobilité durable qui expose plus en détail nos activités et nos objectifs pour l'avenir. Voici un bref aperçu de nos six piliers de la durabilité. Pour de plus amples renseignements, vous pouvez consulter le rapport intégral sur notre site Web.

PILERS DE LA MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable chez VIA Rail repose sur six piliers. Ces piliers guident notre vision, soit d'être une voie sensée pour les voyageurs, en veillant à mener nos activités de façon efficiente, efficace et économique tout en offrant un service de transport passagers par rail sécuritaire, fiable et respectueux de l'environnement.

Nos six piliers de la durabilité

1

Fournir une expérience client exceptionnelle :

en offrant aux passagers un service fiable, abordable et accessible qui leur permet de vivre une expérience canadienne unique.

4

Réduire notre impact environnemental :

en étant le mode de transport le plus vert et le choix de prédilection des Canadiens et Canadiennes pour leurs déplacements, tout en réduisant nos émissions par passager et en optimisant l'utilisation de nos ressources.

2

Soutenir le développement socioéconomique :

en utilisant les deniers publics de façon efficiente et efficace et en contribuant à l'économie du Canada grâce à un accès et à des correspondances à un système de transport durable.

5

Être un employeur de choix :

en favorisant un lieu de travail où chaque employé se sent apprécié, reconnu et récompensé pour être au service des passagers, de ses collègues et des collectivités que VIA Rail dessert.

3

Mener nos activités de façon sécuritaire et efficace :

en favorisant une culture où la sécurité est la principale préoccupation de tout un chacun.

6

Maintenir la confiance du public :

en assurant la transparence et l'intégrité de toutes nos activités et en rendant des comptes, tout en consultant les parties prenantes pour obtenir leurs points de vue.

PEAUFINER NOS PILIERS ET PRIORITÉS

Les priorités que nous nous sommes fixées nous ont permis de concentrer nos efforts sur les enjeux qui sont les plus importants aux yeux des parties prenantes et de déterminer les secteurs où nous pouvons offrir la plus grande valeur pour la société.



Au cours de la dernière année, nous avons sollicité l'avis des parties prenantes à l'interne afin de mieux comprendre nos enjeux les plus importants sur le plan de la durabilité. Nous avons eu recours à cet échange pour communiquer notre programme en matière de mobilité durable et pour établir les priorités qui y sont associées.

Au moment d'établir ces priorités, nous avons pris en considération notre mandat à titre de seule entreprise de transport ferroviaire de passagers au Canada, les répercussions positives que nous pouvons avoir sur la société ainsi que les moyens à notre disposition pour maintenir et améliorer la confiance que nos clients, nos employés et l'ensemble de la société canadienne nous portent.

Ces priorités sont exposées dans le rapport sur la mobilité durable, mettant en lumière les progrès accomplis en tant qu'entreprise ainsi que nos engagements pour les années à venir.

ENVIRONNEMENT

Dans le cadre de son système de gestion de l'environnement, VIA Rail a mis en place des processus pour déterminer si ses projets et activités génèrent des impacts environnementaux et, le cas échéant, s'il est probable que ces impacts soient importants et néfastes.

En 2015, tous les nouveaux projets, initiatives et activités ont été évalués suivant le processus d'Évaluation des dangers et des stratégies de contrôle des risques (EDSCR) de VIA Rail. Ce processus est mis en œuvre par le gestionnaire de projet lors de l'étape de planification afin d'identifier et d'évaluer les risques environnementaux et d'établir les contrôles appropriés pour atténuer ces risques, selon les besoins. Outre l'EDSCR, la liste de critères et le processus d'évaluation environnementale de VIA Rail ont été utilisés pour les projets et les initiatives de plus grande envergure. Par la suite, une évaluation environnementale est effectuée au besoin pour identifier les impacts environnementaux, déterminer leur portée et mettre en œuvre les mesures d'atténuation appropriées.

En 2015, VIA Rail n'a entrepris aucun projet ou activité ayant généré des impacts environnementaux néfastes importants. Parmi les principaux projets en 2015, mentionnons le début des travaux de démolition et de construction d'une gare de train sur une propriété existante ainsi que la maintenance et la réparation habituelles des ponts de chemin de fer. Dans tous les cas, les processus de VIA Rail ont été suivis, les évaluations environnementales ont été exécutées, l'identification et la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées ont été effectuées selon le plan du projet et le rapport d'évaluation, et les permis appropriés ont été obtenus.





GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de l'entreprise et de neuf autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Parmi les dix membres du conseil (excluant le président et chef de la direction), cinq sont des femmes et cinq sont des hommes. Le conseil supervise l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA Rail au Parlement par l'entremise de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

Les membres du conseil d'administration de VIA Rail cherchent constamment de nouveaux moyens de donner aux Canadiens un meilleur aperçu de la gestion de l'organisation. VIA Rail rend ainsi disponible sur une base régulière la rémunération des hauts dirigeants, des statistiques sur la performance de ses services de transport passagers et les politiques de gouvernance du conseil d'administration. Ces informations se trouvent sur notre site Web, dans la section [Gouvernance et rapports](#) sous les rubriques Rapports annuels, Rapports trimestriels et Conseil d'administration.

Au cours de 2015, le Conseil a tenu neuf réunions, tandis que ses quatre comités se sont réunis en tout vingt-sept (27) fois. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à l'ensemble de ces réunions a atteint 90 %. Un total de 181 476 \$ a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration durant cette période.

COMITÉS DU CONSEIL*

VÉRIFICATION ET FINANCES

Mowat, Jane (présidente)
Durand, Denis
Materi, Ramona
Sonberg, Melissa

RESSOURCES HUMAINES

Hoff, David (président)
Materi, Ramona
Robinson, Deborah
Sergieh, Hind
Sonberg, Melissa

GOVERNANCE, RISQUES ET STRATÉGIE

Mallory, Stephen (président)
Hoff, David
Robinson, Deborah
Sergieh, Hind
Wheatley, William

PLACEMENT DES RÉGIMES DE RETRAITE

Durand, Denis (président)
Mallory, Stephen
Mowat, Jane
Wheatley, William

*Le président par intérim du conseil d'administration, Eric Stefanson, est membre d'office de tous les comités du conseil.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent la base de l'établissement de liens de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. La Société a toujours amélioré ses pratiques relatives à l'accès à l'information conformément à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, applicables à VIA Rail depuis 2007.

Au printemps de 2015, VIA Rail a déposé ses rapports annuels 2014-2015 sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels, respectivement, à la commissaire à l'information et au commissaire à la protection de la vie privée, ainsi qu'à la ministre des Transports.

VIA Rail n'a cessé de progresser afin de répondre en temps opportun aux questions légitimes du public, des médias et de tous ceux et celles qui s'intéressent à ses activités. Du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015, VIA Rail a reçu 64 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, comparativement à 72 durant la période précédente correspondante, soit d'avril 2013 à mars 2014.

FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES DÉPENSES SUIVANTES ONT ÉTÉ SOUMISES EN 2015 AU TITRE DES DÉPLACEMENTS, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES :

Eric Stefanson Président intérimaire du conseil d'administration	8 315 \$
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	63 672 \$
Comité de la haute direction (7 membres)	107 969 \$
Conseil d'administration (9 membres)	31 091 \$
Total VIA Rail	990 012 \$

RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS

DIVULGATION DES ÉCHELLES DE RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS EN 2015 ¹		
Rémunération en argent ²	Président et chef de la direction	Hauts dirigeants
Échelle salariale de base	255 200 \$ – 300 200 \$	187 000 \$ - 300 000 \$
Échelle de rémunération au rendement	13 % - 26 %	35 % - 50 %
Échelle de rémunération totale par année civile	288 376 \$ - 378 252 \$	252 450 \$ - 450 000 \$

PROGRAMME D'AVANTAGES INDIRECTS				
Allocation de véhicule				
Adhésion à des clubs sociaux et sportifs				
Plan de remboursement des frais médicaux			40 000 \$	24 000 \$
Bilan de santé annuel				
Services de planification financière				

1 En date du 31 décembre 2015, les dirigeants de l'entreprise étaient les suivants : président et chef de la direction; chef, Affaires commerciales; chef, Transport et sécurité; chef, Gestion des actifs; chef, Services financiers; chef, Transformation des affaires; chef, Ressources humaines; chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif.

2 La rémunération en argent n'illustre pas le salaire et les primes versées aux dirigeants, mais bien l'échelle de leur poste respectif.

BIOGRAPHIE

DES ADMINISTRATEURS



ERIC STEFANSON

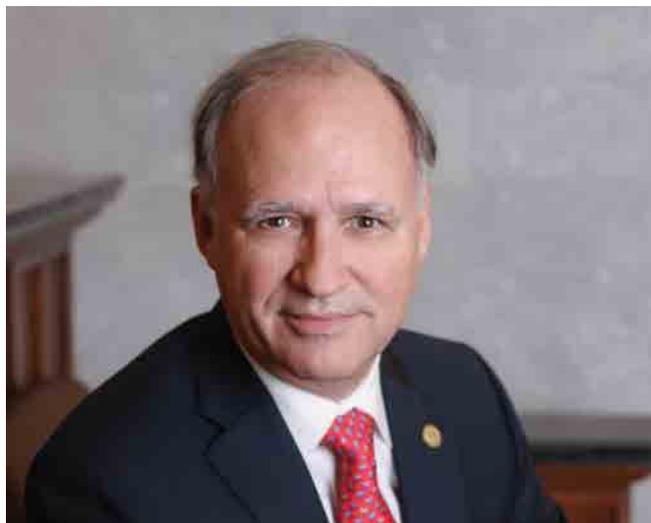
WINNIPEG (MANITOBA)

Président intérimaire, VIA Rail Canada

**Membre d'office de tous les comités
du conseil d'administration**

Administrateur depuis 2007

M. Stefanson est administrateur de société et comptable agréé; il a occupé de nombreux postes de haute direction dans le secteur privé de même que des charges électives aux échelons municipal et provincial. Il débute sa carrière comme associé à la firme comptable Stefanson and Lee, puis fait le saut en politique comme conseiller municipal et maire adjoint de Winnipeg. M. Stefanson est par la suite élu à l'Assemblée législative du Manitoba où il occupe divers postes importants au sein du Cabinet, à titre de ministre de la Santé, vice-premier ministre, ministre des Finances, président du Conseil du Trésor et ministre de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme. Il se joint ensuite au groupe Assante, d'abord comme chef de l'exploitation d'Assante Asset Management Ltd., puis comme chef des finances d'Assante Canada. M. Stefanson a également été associé directeur, région du Centre du Canada, pour la firme de comptables agréés et conseillers BDO Canada LLP. Il est l'actuel président du Comité de vérification des conseils d'administration de la North West Company et de FWS Holdings Limited, administrateur de la People Corporation et président du Comité des investissements du programme d'avantages sociaux des employés municipaux de Winnipeg. M. Stefanson est titulaire d'un baccalauréat en arts de l'Université du Manitoba et fellow de l'institut Chartered Accountants of Manitoba.



DENIS DURAND

MONTRÉAL (QUÉBEC)

Président – Comité de placement des régimes de retraite

Membre – Comité de la vérification et des finances

Administrateur depuis juin 2008

M. Durand est associé chez Jarislowsky Fraser Ltée, grande firme montréalaise de services-conseils en placements qui gère des fonds de retraite et des fonds de dotation, de même que des portefeuilles d'entreprise et de particuliers pour des clients en Amérique du Nord et outre-mer. M. Durand entreprend sa carrière au gouvernement du Québec, d'abord comme économiste, puis à titre d'analyste financier, avant de se joindre à Jarislowsky Fraser comme gestionnaire et associé, poste qu'il occupe de 1981 à 1988. Après un mandat de cinq ans comme président et directeur des placements chez Conseillers en placements Gentrust, où il a créé un fonds international et un régime d'épargne-actions d'avant-garde, il retourne chez Jarislowsky Fraser en 1993 comme associé. Ancien vice-président et membre du conseil d'administration de CARE Canada, il est l'actuel président de l'Association des économistes québécois. Il a aussi été lieutenant-colonel honoraire du Régime de Maisonneuve de 2008 à 2011. M. Durand possède un baccalauréat de l'Université Laval et fait actuellement des études de maîtrise en économie.



RAMONA MATERI

VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

**Membre – Comité de la vérification et des finances;
Comité des ressources humaines**

Administratrice depuis octobre 2012

M^{me} Materi est la fondatrice et présidente d'Ingenia Consulting, dont la mission est de fournir aux gouvernements et aux entreprises des études sur le marché du travail et des services de planification stratégique en ressources humaines. Sous sa gouverne, l'entreprise a exécuté des mandats partout au Canada ainsi qu'aux États-Unis et au Vietnam. M^{me} Materi siège au Conseil consultatif sur les petites et moyennes entreprises du ministre du Commerce international. Elle est membre de la chambre de commerce de Vancouver et de l'Institut des administrateurs de sociétés, et a été administratrice de la Société canadienne pour la formation et le perfectionnement. Elle écrit fréquemment des articles sur les enjeux commerciaux et est l'auteure d'un livre sur la façon de diriger une entreprise dans le Nord de la Colombie-Britannique. M^{me} Materi est titulaire d'une maîtrise en affaires publiques de l'Université du Texas à Austin, d'une maîtrise en éducation de l'Université Athabasca et d'un diplôme en science de l'environnement de l'Université Capilano. Elle a également fait des études supérieures à l'Institut des Hautes Études Internationales et du Développement à Genève.



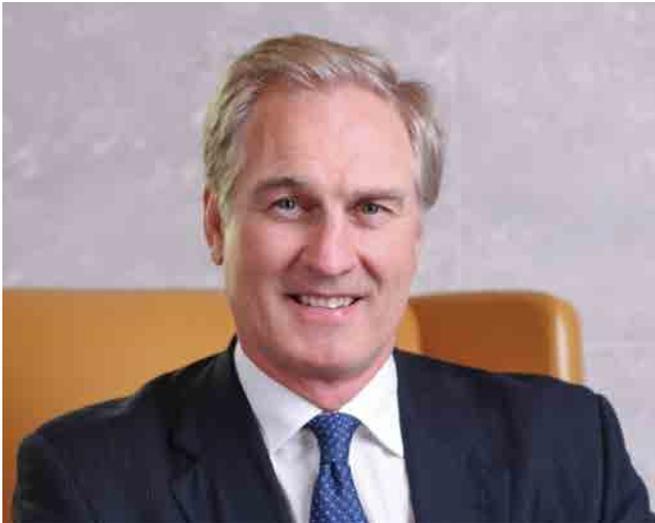
JANE MOWAT

TORONTO (ONTARIO)

**Vice-présidente du conseil d'administration VIA Rail Canada
Présidente – Comité de la vérification et des finances
Membre – Comité de placement des régimes de retraite**

Administratrice depuis septembre 2013

Ancienne dirigeante du secteur des technologies de l'information, M^{me} Mowat travaille comme consultante indépendante depuis 2003. À ce titre, elle conseille des clients au sujet d'acquisitions dans l'industrie des logiciels, ainsi que dans les domaines des finances d'entreprise, des emprunts et de l'évaluation d'entreprise. Elle a été chef des finances chez Centrinity, fabricant de logiciels inscrit à la Bourse de Toronto (TSX) de 2001 à 2003, directrice générale du secteur du financement d'IBM au Canada et aux États-Unis de 1996 à 2000, et chef des finances de l'ISM Information System Management Corporation de 1990 à 1995. M^{me} Mowat possède une vaste expérience en gouvernance acquise en sa qualité de membre du conseil d'administration de sociétés privées et publiques, dont Allstream, Coventree Inc. et Centrinity. Elle est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université de Toronto et a obtenu le titre de comptable agréée lorsqu'elle travaillait chez Price Waterhouse.



DAVID HOFF

VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Président – Comité des ressources humaines

**Membre – Comité de la gouvernance,
des risques et de la stratégie**

Administrateur depuis janvier 2007

M. Hoff est vice-président principal, Communications d'entreprise et affaires publiques chez Ledcor, un conglomérat du secteur de la construction, des ressources et des transports appartenant aux employés et ayant des bureaux administratifs à Vancouver et à San Diego, en Californie, ainsi que des centres opérationnels partout en Amérique du Nord. Il était auparavant directeur principal, Relations avec les gouvernements provinciaux, Ouest canadien, pour Bell Canada et Bell Mobilité, et directeur régional, Communications d'entreprise et affaires publiques pour la CIBC dans l'Ouest canadien. Au début de sa carrière, M. Hoff a occupé les postes de chef de cabinet pour le président du Conseil du Trésor et de conseiller en politiques pour l'Asie, l'Afrique et le développement pour le ministre des Affaires étrangères, et il a aussi travaillé comme consultant. Actif dans le milieu communautaire, il siège actuellement au conseil d'administration de deux organismes à but non lucratif, à savoir la chambre de commerce de Vancouver et la Jack Webster Foundation, et est un ancien administrateur de l'Université de Calgary, de KCTS – PBS TV (Canada), d'Aide à l'enfance – Canada et de la Commission de développement économique de Vancouver. Il est titulaire d'un baccalauréat en sciences de l'Université de Calgary.



STEPHEN MALLORY

TORONTO (ONTARIO)

**Président – Comité de la gouvernance,
des risques et de la stratégie**

Membre – Comité de placement des régimes de retraite

Administrateur depuis décembre 2012

M. Mallory est président et chef de la direction de Directors Global Insurance Brokers Ltd., une société établie à Toronto offrant des services de courtage en assurance commerciale et de gestion des risques à des entreprises du Canada et de l'étranger. Il a auparavant occupé des postes de haute direction au sein de deux des plus grands courtiers d'assurance au Canada, dont celui de chef de la direction. Avant de se joindre à VIA Rail, il a été directeur au Conseil canadien des normes, une autre société d'État. Il a terminé le programme de perfectionnement des administrateurs du Rotman Business School de l'Université de Toronto et est titulaire d'un baccalauréat en arts de l'Université Western Ontario. Il détient l'accréditation CRM (Canadian Risk Management) et est fellow de la Société des professionnels d'assurances agréés. M. Mallory est membre du comité miroir canadien TC 262 de la CSA sur la gestion des risques depuis 2011 et est formateur auprès de l'Institut des administrateurs de sociétés dans le programme de perfectionnement des administrateurs.



DEBORAH ROBINSON

TORONTO (ONTARIO)

**Membre – Comité de la gouvernance,
des risques et de la stratégie;
Comité des ressources humaines**

Administratrice depuis juin 2014

M^{me} Robinson est fondatrice et présidente de Bay Street HR, firme spécialisée en ressources humaines pour de petites et moyennes entreprises offrant des services financiers et professionnels. Elle a été directrice générale de Marchés mondiaux CIBC, où elle supervisait les ressources humaines pour les services bancaires d'investissement mondiaux et les services de prêts. Elle a également occupé des postes de direction chez Fidelity Investments et American Express aux États-Unis. M^{me} Robinson a été membre du conseil d'administration de Frontline Technologies Inc., société inscrite à la bourse de Toronto (TSX), où elle a présidé le comité des ressources humaines. Elle siège actuellement au conseil d'administration de Best Buddies Canada, organisme à but non lucratif, dont elle préside le Comité des ressources humaines et de la gouvernance. Elle est diplômée du programme de perfectionnement des administrateurs et détient le titre IAS.A de l'Institut des administrateurs de sociétés.



HIND SERGIEH

MONTRÉAL (QUÉBEC)

**Membre – Comité de la gouvernance,
des risques et de la stratégie;
Comité des ressources humaines**

Administratrice depuis décembre 2012

M^{me} Sergieh est fondatrice et présidente du Sergieh Group, firme d'experts-conseils établie à Montréal et fournissant des conseils stratégiques en marketing de même que des plans de développement d'affaires à des entreprises canadiennes souhaitant percer les marchés étrangers, surtout dans la région du Golfe. Avant de fonder le Sergieh Group en 2006, elle occupe divers postes de direction au sein de multinationales, où elle a été responsable du recrutement, de la gestion de projets et des stratégies d'entreprise. M^{me} Sergieh siège au conseil d'administration de l'Office de la protection du consommateur du Québec, organisme chargé d'informer et de sensibiliser les consommateurs et de faire enquête à la suite de plaintes de consommateurs, et elle a contribué à la mise sur pied de l'Association des femmes en finance du Québec. Elle est titulaire d'un baccalauréat en administration avec spécialisation en finances et d'un certificat en marketing de l'Université McGill.



MELISSA SONBERG

MONTRÉAL (QUÉBEC)

**Membre – Comité de la vérification et des finances;
Comité des ressources humaines**

Administratrice depuis juin 2014

M^{me} Sonberg était membre du comité de direction qui a créé Aéroplan, aujourd'hui connu sous le nom d'AIMIA, chef de file mondial de la gestion de la fidélité de la clientèle, où elle a occupé le poste de vice-présidente principale des ressources humaines et affaires corporatives, et de vice-présidente principale de la marque mondiale, des communications et des relations externes. Elle avait auparavant occupé divers postes de direction chez Air Canada et représenté le transporteur canadien auprès de Star Alliance; elle a en outre dirigé la réorganisation à la suite de la fusion d'Air Canada et Canadian Airlines. M^{me} Sonberg a entrepris sa carrière en ressources humaines à l'Hôpital Royal Victoria et à l'Hôpital neurologique de Montréal. Elle est actuellement professeure auxiliaire à la faculté de gestion Desautels de l'Université McGill et présidente du conseil d'administration d'Equitas – Centre international d'éducation aux droits humains, et siège aux conseils d'administration et à des comités du Centre universitaire de santé et de l'Institut de recherche de l'Université McGill, de l'Université d'Ottawa et du Groupe Touchette. M^{me} Sonberg est titulaire d'un baccalauréat en sciences de l'Université McGill et d'une maîtrise de l'Université d'Ottawa. Elle est administratrice de société agréée (IAS.A) et a reçu, en 2011, le titre de Canadian Human Resources Executive (CHRE).



WILLIAM M. WHEATLEY

REGINA (SASKATCHEWAN)

Membre – Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie; Comité de placement des régimes de retraite

Administrateur depuis décembre 2007

M. Wheatley, aujourd'hui retraité, était jusqu'à tout récemment secrétaire, avocat général et directeur général chez Greystone Capital Management Inc. où il avait occupé précédemment les postes de vice-président principal de l'immobilier, de vice-président principal de l'administration et de chef de la conformité. Plus tôt dans sa carrière, M. Wheatley a présidé la Commission des valeurs mobilières de la Saskatchewan. Il a également été chef de cabinet du ministre de la Justice et du ministre des Finances de la Saskatchewan, et président de Drope and Associates Realty. M. Wheatley est l'actuel vice-président du conseil d'administration de la Saskatchewan Power Corporation. Il est titulaire d'un baccalauréat en droit et d'un baccalauréat en commerce de l'Université de la Saskatchewan.



COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2015, comparativement au trimestre et exercices terminés le 31 décembre 2014. Il doit être lu parallèlement aux états financiers vérifiés et notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

Le présent tableau montre les résultats financiers de la Société illustrant d'abord les activités qui ont été financées au cours du trimestre et de l'exercice, et ensuite les autres éléments hors financement et autres ajustements comptables exigés par les Normes internationales d'information financière (IFRS).

La Société a reçu du financement d'exploitation du gouvernement du Canada afin d'acquitter ses activités financées. Les activités financées comprennent les recettes et dépenses qui génèrent ou requièrent des liquidités (elles excluent les ajustements comptables requis selon les IFRS mais qui ne génèrent aucune liquidité).

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2015	2014	Var \$	Var %	2015	2014	Var \$	Var %
Produits voyageurs *	68,5	65,1	3,4	5,2 %	275,0	259,6	15,4	5,9 %
Produits totaux *	75,3	70,7	4,6	6,5 %	297,8	280,3	17,5	6,2 %
Charges d'exploitation *	132,2	131,9	0,3	0,2 %	520,0	509,0	11,0	2,2 %
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	12,9	28,6	(15,7)	(54,9 %)	57,8	88,4	(30,6)	(34,6 %)
Charges d'exploitation totales *	145,1	160,5	(15,4)	(9,6 %)	577,8	597,4	(19,6)	(3,3 %)
Perte d'exploitation	(69,8)	(89,8)	(20,0)	(22,3 %)	(280,0)	(317,1)	(37,1)	(11,7 %)
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	69,8	89,8	(20,0)	(22,3 %)	280,0	317,1	(37,1)	(11,7 %)
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les années futures	(10,8)	26,9	(37,7)	(140,1 %)	14,8	58,9	(44,1)	(74,9 %)
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(25,2)	(15,4)	(9,8)	(63,3 %)	(83,8)	(72,0)	(11,8)	(16,4 %)
Amortissement du financement en capital reporté	25,1	15,1	10,0	66,2 %	82,6	70,4	12,2	17,3 %
Autres	(0,9)	(8,3)	7,4	89,2 %	(4,5)	(8,4)	3,9	46,4 %
Résultat net	(11,8)	18,3	(30,1)	(164,6 %)	9,1	48,9	(39,8)	(81,4 %)
Réévaluations des régimes à prestations définies	6,0	(26,8)	32,8	122,4 %	35,8	(108,3)	144,1	133,1 %
Résultat global	(5,8)	(8,5)	2,7	31,8 %	44,9	(59,4)	104,3	n/a

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

Produits totaux et sources de financement pour l'exercice

Année 2015

- 52 % Produits totaux
- 48 % Financement d'exploitation par le gouvernement



Année 2014

- 47 % Produits totaux
- 53 % Financement d'exploitation par le gouvernement

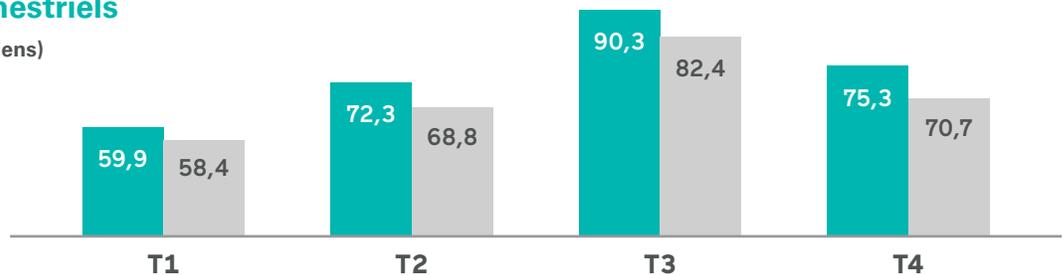


Le prochain tableau illustre les données financières pour les huit derniers trimestres. Cette information trimestrielle est basée sur les activités financées. Les produits d'opération varient durant l'année, reflétant les variations saisonnières des activités, avec la plus forte demande pour les services au cours de l'été et du troisième trimestre.

Produits totaux trimestriels

(En millions de dollars canadiens)

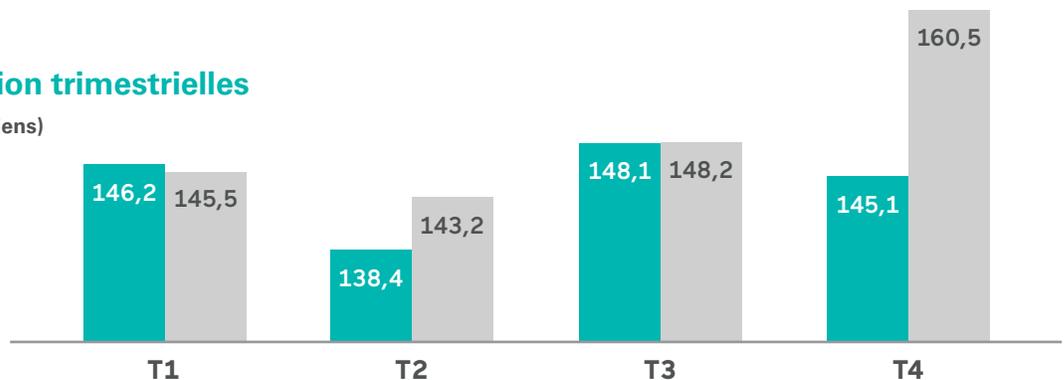
- 2015
- 2014



Charges d'exploitation trimestrielles

(En millions de dollars canadiens)

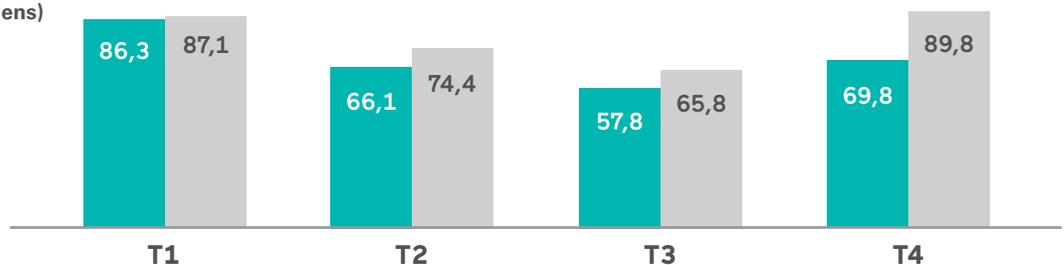
- 2015
- 2014



Déficit d'exploitation trimestriel

(En millions de dollars canadiens)

- 2015
- 2014



Les prochaines sections du document fournissent des commentaires sur les activités financées pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2015 (avant éléments hors financement et autres ajustements comptables), comparativement au quatrième trimestre et exercice terminés le 31 décembre 2014.

2. PRODUITS

Produits d'exploitation :

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2015	2014	Var \$	Var %	2015	2014	Var \$	Var %
Produits voyageurs	68,5	65,1	3,4	5,2 %	275,0	259,6	15,4	5,9 %
Autres produits	6,8	5,6	1,2	21,4 %	22,8	20,7	2,1	10,1 %
Produits totaux	75,3	70,7	4,6	6,5 %	297,8	280,3	17,5	6,2 %

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

Les produits voyageurs se chiffrent à 68,5 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une augmentation de 5,2 pour cent comparativement au trimestre correspondant en 2014. L'augmentation est principalement attribuable aux revenus additionnels associés en partie aux fréquences additionnelles introduites dans le Corridor Est au cours de 2015, ainsi qu'aux hausses de revenus dans les principaux services de train.

Sur une base annuelle, les produits totalisent 275,0 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 5,9 pour cent comparativement à l'exercice précédent. L'augmentation provient également des revenus additionnels générés sur tous les services de train (incluant les revenus générés sur les nouvelles fréquences dans le Corridor Est), résultant des stratégies de gestion des revenus mises en place au cours de l'année 2014 par l'équipe de gestion des revenus. Un autre élément expliquant cette hausse est la bonne performance réalisée sur le *Canadien*, due au succès de la nouvelle classe Prestige.

Les autres revenus se chiffrent à 6,8 millions de dollars pour le trimestre, ce qui constitue une hausse de 21,4 pour cent comparativement au trimestre correspondant de l'année dernière. Ils se chiffrent à 22,8 millions pour l'exercice, en hausse de 10,1 pour cent comparativement à 2014. Les hausses du trimestre et de l'exercice sont attribuables en grande partie aux revenus de gares et de tierces parties.

a) Produits voyageurs

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)*							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2015	2014	Var \$	Var %	2015	2014	Var \$	Var %
Corridor Est	44,8	43,2	1,6	3,7 %	168,2	159,9	8,3	5,2 %
Sud Ouest Ontario	10,9	10,9	0,0	0,0 %	40,7	40,0	0,7	1,8 %
Corridor Québec-Windsor	55,7	54,1	1,6	3,0 %	208,9	199,9	9,0	4,5 %
<i>Ocean</i>	1,9	1,9	0,0	0,0 %	9,2	8,5	0,7	8,2 %
<i>Canadien</i>	6,6	6,0	0,6	10,0 %	44,0	40,1	3,9	9,7 %
Liaisons régionales	1,2	1,0	0,2	20,0 %	4,7	3,9	0,8	20,5 %
Hors Corridor	9,7	8,9	0,8	9,0 %	57,9	52,5	5,4	10,3 %
Autres	3,1	2,1	1,0	47,6 %	8,2	7,2	1,0	13,9 %
Total	68,5	65,1	3,4	5,2 %	275,0	259,6	15,4	5,9 %

* Les montants des produits ont été ajustés pour refléter les activités financées.

	VOYAGEURS (EN MILLIERS)							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2015	2014	Var #	Var %	2015	2014	Var #	Var %
Corridor Est	675,4	673,8	1,6	0,2 %	2 626,5	2 569,1	57,4	2,2 %
Sud-Ouest Ontario	248,9	258,0	(9,1)	(3,5 %)	951,8	996,9	(45,1)	(4,5 %)
Corridor Québec-Windsor	924,3	931,8	(7,5)	(0,8 %)	3 578,3	3 566,0	12,3	0,3 %
<i>Océan</i>	17,7	17,1	0,6	3,5 %	79,8	74,2	5,6	7,5 %
<i>Canadien</i>	14,9	14,9	0,0	0,0 %	89,7	93,8	(4,1)	(4,4 %)
Liaisons régionales	16,4	14,7	1,7	11,6 %	70,1	66,1	4,0	6,1 %
Non Corridor	49,0	46,7	2,3	4,9 %	239,6	234,1	5,5	2,3 %
Total	973,3	978,5	(5,2)	(0,5 %)	3 817,9	3 800,1	17,8	0,5 %

Pour le trimestre :

- / Les produits du Corridor Est ont augmenté de 3,7 pour cent par rapport à l'an dernier, en raison des produits moyens plus élevés, jumelé à un volume de voyageurs en hausse (0,2 pour cent) dû en partie aux nouvelles fréquences;
- / Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario sont demeurés stables; les revenus moyens ont progressé de 3,7 pour cent, cependant cette hausse a été annulée par la baisse d'achalandage (diminution de 3,5 pour cent);
- / Les produits de l'Océan sont également demeurés stables, la hausse d'achalandage (3,5 pour cent) a été annulée en totalité par la baisse des produits moyens;
- / Les produits du Canadien ont augmenté de 10,0 pour cent par rapport au trimestre correspondant l'an dernier; ce rendement est attribuable en grande partie à une hausse des produits moyens (16,6 pour cent) dans les classes Voiture-lits et Prestige;
- / Les produits des Liaisons régionales ont augmenté de 20,0 pour cent, en raison de la hausse des produits moyens (7,6 pour cent) et de l'achalandage (11,6 pour cent).

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015 :

- / Les produits du Corridor Est ont augmenté de 5,2 pour cent par rapport à l'an dernier, en raison d'une hausse de l'achalandage (2,2 pour cent) combinée à une augmentation des produits moyens (2,9 pour cent);
- / Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 1,8 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés (6,6 pour cent) compensés en partie par une baisse du nombre de voyageurs (4,5 pour cent);
- / Les produits de l'Océan sont 8,2 pour cent plus élevés que l'an dernier, en raison d'une hausse du volume de voyageurs (7,5 pour cent), attribuable à la capacité accrue, et d'une hausse des produits moyens (0,6 pour cent);
- / Les produits du Canadien ont augmenté de 9,7 pour cent par rapport à 2014. Ce rendement est principalement attribuable à une hausse des produits moyens (14,7 pour cent) compensée en partie par une baisse de l'achalandage (4,4 pour cent). La baisse de l'achalandage est attribuable en grande partie à l'annulation du service sur le segment Toronto-Winnipeg pendant le mois de mars et les premiers jours d'avril;
- / Les produits des Liaisons régionales ont augmenté de 20,5 pour cent, en raison principalement d'une hausse des produits moyens (13,6 pour cent) combinée à une augmentation de l'achalandage (6,1 pour cent).

3. CHARGES D'EXPLOITATION

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2015	2014	Var \$	Var %	2015	2014	Var \$	Var %
Rémunération et avantages du personnel*	60,4	55,6	4,8	8,6 %	228,9	222,9	6,0	2,7 %
Exploitation des trains et carburant	29,6	30,8	(1,2)	(3,9 %)	123,3	124,6	(1,3)	(1,0 %)
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	2,9	0,7	2,2	n/a	8,5	(0,3)	8,8	n/a
Recouvrement (charge) d'impôts	(0,5)	0,3	(0,8)	n/a	0,2	0,8	(0,6)	(75,0 %)
Autres*	39,8	44,5	(4,7)	(10,6 %)	159,1	161,0	(1,9)	(1,2 %)
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	132,2	131,9	0,3	0,2 %	520,0	509,0	11,0	2,2 %
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel*	12,9	28,6	(15,7)	(54,9 %)	57,8	88,4	(30,6)	(34,6 %)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCIÉES	145,1	160,5	(15,4)	(9,6 %)	577,8	597,4	(19,6)	(3,3 %)

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.



Année 2015

■ 40 %	Rémunération et avantages du personnel (228,9 M\$)
■ 10 %	Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (57,8 M\$)
■ 21 %	Exploitation des trains et carburant (123,3 M\$)
■ 6 %	Gares et autres biens (36,8 M\$)
■ 6 %	Matériel de maintenance (31,7 M\$)
■ 5 %	Marketing et ventes (30,7 M\$)
■ 3 %	Coût des fournitures à bord des trains (17,2 M\$)
■ 9 %	Autres (51,4 M\$)

Pour le trimestre :

/ Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur aux avantages du personnel ont augmenté de 0,2 pour cent pour totaliser 132,2 millions de dollars pour le trimestre. L'écart provient des éléments principaux suivants :

- / Augmentation de 4,8 millions de dollars des charges de rémunération et avantages du personnel, due en partie à la capacité additionnelle déployée en 2015 et des hausses salariales annuelles (incluant le programme de rémunération variable);
- / Pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés plus élevées (hausse de 2,2 millions de dollars) résultant de l'impact des contrats sur le carburant (les prix du marché ont été inférieurs aux prix des contrats);
- / Diminution de 4,7 millions de dollars des autres charges d'exploitation due en grande partie à :
 - Réduction des dépenses de marketing et ventes, découlant de la diminution des dépenses de publicité;
 - Réduction des coûts pour le matériel de maintenance, due en partie au fait que la dépense de 2014 incluait un ajustement pour inventaire désuet;

/ Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 54,9 pour cent en raison d'une nette amélioration de la solvabilité en 2014 qui a amélioré la base réglementaire des régimes de retraite de la Société pour les exigences de financement de 2015, ainsi qu'à une baisse des contributions pour le régime complémentaire de retraite de la haute direction.



Année 2014

■ 37 %	Rémunération et avantages du personnel (222,9 M\$)
■ 15 %	Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (88,4 M\$)
■ 21 %	Exploitation des trains et carburant (124,6 M\$)
■ 6 %	Gares et autres biens (35,6 M\$)
■ 6 %	Matériel de maintenance (33,3 M\$)
■ 5 %	Marketing et ventes (31,9 M\$)
■ 3 %	Coût des fournitures à bord des trains (15,7 M\$)
■ 7 %	Autres (45 M\$)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015 :

/ Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur aux avantages du personnel ont augmenté de 2,2 pour cent et totalisé 520,0 millions de dollars pour la période, l'augmentation résultant en grande partie de :

- / Augmentation de 8,8 millions de dollars des pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés, due à l'impact des contrats sur le carburant (les prix du marché du carburant ont été inférieurs aux coûts des contrats);
- / Hausse de 2,7 pour cent des coûts de rémunération et avantages du personnel résultant des fréquences additionnelles introduites en 2015, des hausses salariales annuelles, et du programme de rémunération variable;
- / Diminution des autres charges d'exploitation avec les principales baisses associées à :
 - Réduction des coûts de marketing et ventes, résultant de la baisse des frais de publicité
 - Baisse des coûts pour le matériel de maintenance (impact, en 2014, d'un ajustement pour inventaire désuet);

/ Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 34,6 pour cent, diminution attribuable à la baisse des contributions pour services passés, qui résulte de la nette amélioration de la solvabilité en 2014 qui a amélioré la base réglementaire des régimes de retraite de la Société pour les exigences de financement de 2015.

4. FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2015	2014	Var \$	Var %	2015	2014	Var \$	Var %
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	69,8	89,8	(20,0)	(22,3 %)	280,0	317,1	(37,1)	(11,7 %)
Financement en capital	29,3	28,3	1,0	3,5 %	97,9	80,9	17,0	21,0 %
Total	99,1	118,1	(19,0)	(16,1 %)	377,9	398,0	(20,1)	(5,1 %)
Financement par le gouvernement détaillé :								
Total des produits financés (section 2)	75,3	70,7	4,6	6,5 %	297,8	280,3	17,5	6,2 %
Total des charges d'exploitation financées (section 3)	145,1	160,5	(15,4)	(9,6 %)	577,8	597,4	(19,6)	(3,3 %)
Perte d'exploitation financée totale	69,8	89,8	(20,0)	(22,3 %)	280,0	317,1	(37,1)	(11,7 %)

Le financement d'exploitation a diminué de 20,0 millions de dollars (22,3 pour cent) au cours du dernier trimestre, et de 37,1 millions de dollars (11,7 pour cent) pour l'exercice. La diminution est attribuable aux produits d'exploitation qui ont progressé et à la diminution des charges d'exploitation, tel qu'illustré dans les sections 2 et 3.

Le financement gouvernemental annuel est reconnu à l'état du résultat net et basé sur le manque à gagner des revenus par rapport aux charges d'exploitation.

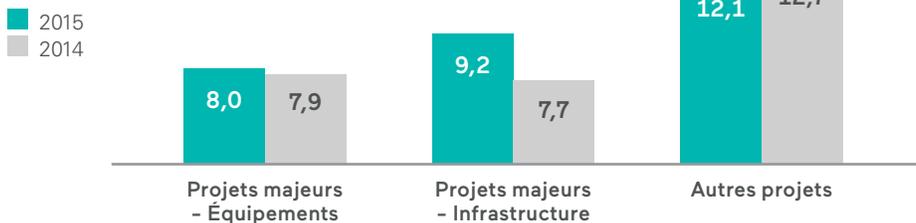
Le financement en capital est enregistré à titre de financement en capital reporté dans l'état de la situation financière. Il est amorti et reconnu à titre de revenu sur la même période que celle au cours de laquelle les immobilisations corporelles et incorporelles auxquelles il se rapporte sont utilisées pour les opérations de VIA Rail.

5. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (déduction faite de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 274,6 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 14,1 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2014.

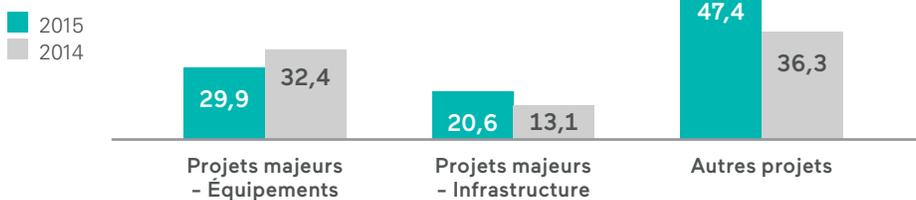
Investissements en immobilisation pour le trimestre

(En millions de dollars canadiens)



Investissements en immobilisation pour l'exercice

(En millions de dollars canadiens)



Les investissements en immobilisations totalisent 29,3 millions de dollars pour le trimestre et consistent principalement en :

- / Investissements de 8,0 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, dont 7,8 millions de dollars dans le programme de revitalisation des voitures LRC et 0,2 million de dollars dans le programme de modernisation des voitures AES1;
- / Investissements de 9,2 millions de dollars dans des projets majeurs d'infrastructure, incluant 2,5 million de dollars pour le projet de la subdivision GEXR – Guelph et 5,5 millions de dollars pour l'infrastructure entre Montréal et Ottawa;
- / Investissements de 5,2 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre, pour des projets comme la modernisation du système de réservation et le système de gestion et planification des effectifs;
- / Des investissements de 2,8 millions de dollars effectués dans d'autres projets d'équipement pendant le trimestre.

Les investissements en capital totalisent 97,9 millions de dollars pour l'exercice et ont été consacrés principalement aux projets suivants :

- / Investissements de 29,9 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, dont 25,9 millions de dollars pour le programme de revitalisation des voitures LRC et 4,0 millions de dollars pour le programme de modernisation des voitures AES1;
- / Investissements totaux de 20,6 millions de dollars dans d'importants projets d'infrastructure, dont 6,9 millions pour le projet de la subdivision GEXR – Guelph et 12,8 millions de dollars pour l'infrastructure entre Montréal et Ottawa;
- / Investissements de 22,3 millions de dollars dans la technologie de l'information, pour des projets comme la modernisation du système de réservation, le système de gestion des effectifs et les projets d'applications mobiles porte à porte;
- / Un montant total de 13,1 millions de dollars dans d'autres projets d'infrastructure (dont l'acquisition de la voie Brockville du CP).

6. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2015	2014	Var \$	Var %	2015	2014	Var \$	Var %
Solde, début de la période / exercice	13,4	21,1	(7,7)	(36,5 %)	13,9	21,8	(7,9)	(36,2 %)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	3,1	(9,0)	12,1	n/a	10,1	(16,1)	26,2	n/a
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	(7,2)	1,8	(9,0)	n/a	(14,7)	8,2	(22,9)	n/a
SOLDE, FIN DE LA PÉRIODE/EXERCICE	9,3	13,9	(4,6)	(33,1 %)	9,3	13,9	(4,6)	(33,1 %)

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 9,3 millions de dollars au 31 décembre 2015, en baisse de 4,6 millions de dollars comparativement au 31 décembre 2014 et en baisse de 4,1 millions de dollars comparativement au 30 septembre 2015.

La diminution du solde d'encaisse pour le trimestre et l'année est essentiellement attribuable aux activités d'investissement liées aux immobilisations.

7. ANALYSE DES RISQUES (COMPARATIVEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2014)

Cette section illustre les principaux risques auxquels la Société est exposée et montre les tendances comparativement à l'année précédente.

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
SÉCURITÉ DES VOYAGEURS, DES EMPLOYÉS ET DU PUBLIC		
Des événements comme des collisions, des déraillements et des accidents impliquant des piétons peuvent avoir une incidence négative sur les produits. De tels événements ainsi que la nouvelle réglementation sur les passages à niveau peuvent également entraîner des coûts imprévus considérables pour la Société.		La Société a mis en place des procédures et des contrôles opérationnels qui respectent les règlements adoptés par le gouvernement et visent un dépassement des exigences en matière de sécurité ferroviaire. VIA Rail a mis en place, le 1 ^{er} octobre 2015, son système de gestion de la sécurité amélioré qui est harmonisé avec les réglementations fédérales et les meilleurs standards de l'industrie. Ce système fournit les procédures de façon à imbriquer la sécurité dans les opérations quotidiennes.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
--------	----------	--------------------

SÉCURITÉ DES VOYAGEURS, DES EMPLOYÉS ET DU PUBLIC (SUITE)

VIA Rail inspecte régulièrement son matériel roulant et ses infrastructures. Ces activités ont pour but de gérer et d'atténuer les risques pour la sécurité de nos services ferroviaires, ainsi que les coûts imprévus potentiellement élevés que peuvent occasionner de tels événements.

Transports Canada a établi une nouvelle réglementation concernant la sécurité des passages à niveau qui pourrait nécessiter des modifications aux infrastructures qui ne sont pas quantifiées ou financées pour l'instant. Les améliorations des infrastructures visant à respecter la nouvelle réglementation devront être terminées au plus tard le 27 novembre 2021, sept ans après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

Comme VIA opère ses trains sur une infrastructure qui appartient à d'autres transporteurs, la Société devra se fier à ces transporteurs pour l'exécution des travaux

GOVERNEMENT ET STRATÉGIE

À titre de société d'État non-mandataire, VIA Rail a des pouvoirs limités et dépend des subventions annuelles que lui accorde le gouvernement pour financer ses activités, ses immobilisations et s'acquitter de ses obligations à l'égard des régimes de retraite. Un financement insuffisant constitue un risque pour la prestation efficace de ses services, de même que pour la planification et la mise en œuvre de ses stratégies à moyen et à long terme.



VIA Rail continue de collaborer avec Transports Canada pour trouver une solution durable qui permettra de réviser et d'établir un niveau approprié de financement des activités de base et des régimes de retraite, de répondre aux exigences continues en matière de financement des immobilisations et de veiller à ce que VIA Rail dispose des fonds d'immobilisations dont elle a besoin pour remplir son mandat.

VIA Rail a reçu de nouvelles enveloppes budgétaires pour financer ses dépenses d'exploitation, son régime de retraite et ses immobilisations courantes dans le cadre de l'exercice 2015-2016 du gouvernement.



RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
CONTRIBUTION DES EMPLOYÉS		
<p>Un degré d'engagement et de contribution peu élevé de la part des employés pourrait entraîner un taux de roulement élevé.</p> <p>La main-d'œuvre de VIA Rail est vieillissante et de nombreux employés pourraient prendre leur retraite au cours des prochaines années, y compris des personnes possédant des compétences techniques particulières. Sans une planification adéquate de la relève, des connaissances et des compétences clés pourraient être perdues.</p> <p>Ce genre de situation pourrait entraîner une baisse de la productivité et une hausse des coûts.</p>		<p>VIA Rail a réalisé un sondage de mobilisation au cours de l'été et les résultats sont positifs puisque le degré de mobilisation des employés est plus élevé qu'en 2011, l'année du précédent sondage. La direction a analysé les résultats détaillés et a préparé des plans d'action afin d'adresser les éléments qui ont obtenu de moins bonnes notes.</p> <p>Ces plans seront mis en place en 2016 et un nouveau sondage sommaire sera complété à l'automne 2016 afin d'évaluer l'amélioration des niveaux d'engagement.</p> <p>VIA Rail a également lancé diverses initiatives, comme des grilles d'embauche, des programmes de développement des talents et des plans de relève. Ces initiatives visent à s'assurer que les employés partagent les valeurs de VIA Rail et possèdent les compétences adéquates, et que le transfert des connaissances se fasse dans les postes stratégiques et ceux exigeant des compétences techniques particulières.</p> <p>La Société a également élaboré des programmes de formation afin d'assurer que les connaissances techniques sont transférées aux nouveaux employés.</p> <p>Au cours du dernier trimestre, un nouveau programme intitulé l'École de leadership VIA Rail a été développé et sera offert aux gestionnaires de tous les niveaux de la Société. Ce programme, qui sera lancé au cours du premier trimestre de 2016, permettra aux gestionnaires de mieux comprendre la vision et les objectifs de VIA Rail, et de leur fournir des outils et compétences pour accomplir leurs tâches et devenir de meilleurs leaders.</p>



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
--------	----------	--------------------

GÉNÉRATION DE REVENUS

<p>L'incapacité de la Société à réaliser son plan pour la génération de revenus pourrait entraîner un financement insuffisant et mener à des réductions de coûts et services.</p> <p>Les défis pour la génération de revenus incluent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La détérioration de la ponctualité des trains en raison de problèmes d'infrastructure; - Une capacité réduite due au vieillissement de la flotte de voitures; - La concurrence; - Le ralentissement économique. 		<p>La Société prend des mesures et met en œuvre des initiatives pour maximiser la génération de revenus et améliorer le service à la clientèle, afin d'attirer et de fidéliser les clients. Ces mesures et initiatives comprennent l'ajout de trains dans le corridor Québec – Windsor, la mise en service de voitures remises à neuf et modernisées (avec l'ajout de la technologie Wi-Fi) en classes Économie et Affaires, et l'ouverture de nouvelles gares modernisées.</p> <p>Ce trimestre encore, ces initiatives ont permis à la Société d'améliorer les tarifs moyens. Cependant, l'accroissement de l'achalandage demeure en-deçà des attentes.</p>
---	---	--

COÛTS SOUS L'INFLUENCE DE FACTEURS EXTERNES

<p>Certains éléments hors du contrôle de la Société telles les conditions climatiques ainsi que des conditions économiques et de marchés difficiles peuvent avoir une incidence négative sur certains coûts comme le carburant, l'entretien du matériel roulant et les charges de retraite. L'incapacité de la Société à respecter ses cibles budgétaires de coûts pourrait se traduire par un financement insuffisant et entraîner des réductions de service.</p>		<p>La Société a pris des mesures pour atténuer les risques relativement aux coûts qu'elle peut contrôler.</p> <p>Ces mesures comprennent de nombreuses initiatives mises en place au cours des dernières années pour améliorer la consommation de carburant. En ce qui concerne les coûts qui peuvent varier considérablement dans un marché volatil, VIA Rail a adopté une stratégie de couverture visant à réduire au minimum l'incidence de la fluctuation des prix du carburant.</p> <p>Malgré la situation difficile des marchés financiers en 2015, qui s'est traduite par des baisses dans les marchés des actions et des taux d'intérêt qui continuent de frôler des niveaux planchers records, l'actif de la caisse de retraite affiche un rendement positif depuis le début de l'année, et les exigences de financement devraient être moindres en 2016 et en 2017.</p>
--	---	---



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
QUALITÉ, DISPONIBILITÉ ET FIABILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT		
<p>L'équipement de VIA Rail vieillit et sa fiabilité s'est détériorée au cours des dernières années, ce qui a causé des retards et des coûts d'exploitation supplémentaires.</p> <p>De plus, les besoins futurs et le financement de VIA Rail peuvent être incertains, alors qu'elle doit prendre des décisions au sujet du remplacement de son parc de voitures. VIA Rail pourrait être incapable de trouver des voitures de qualité à court terme pour soutenir sa croissance tout en augmentant la fréquence des trains.</p> <p>Les coûts d'entretien pourraient augmenter considérablement au cours des prochaines années, d'ici l'introduction d'un nouveau parc, alors que la fiabilité de l'équipement actuel pourrait continuer de se détériorer.</p>		<p>VIA Rail investit dans le parc existant en y injectant des capitaux pour le maintenir en bon état, améliorer sa fiabilité et réduire au minimum la hausse des coûts de maintenance associée au vieillissement des voitures.</p> <p>Un exercice de planification du remplacement du parc à long terme est actuellement mené, et du financement en capital additionnel a été demandé afin de permettre l'achat de la nouvelle flotte.</p> <p>Au cas où elle devrait ajouter du matériel roulant dans un avenir rapproché, VIA Rail cherche des fournisseurs qui pourraient lui en louer à court terme.</p>
DISPONIBILITÉ, FIABILITÉ ET QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE		
<p>Les services offerts par des chemins de fer hôtes se détériorent, ce qui nuit à la ponctualité, à la satisfaction de la clientèle et aux produits voyageurs, et cause une augmentation des coûts d'exploitation.</p> <p>La ponctualité, en dépit d'une amélioration notée au cours du quatrième trimestre, demeure en deçà des niveaux historiques, tant pour le trimestre que pour l'exercice.</p>		<p>La Société continue de travailler avec les propriétaires des voies de chemin de fer, dont le CN, qui possède la majorité des infrastructures, afin de résoudre les problèmes causant les retards des trains et d'améliorer la ponctualité.</p>



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION		
<p>La disponibilité, la fiabilité et la réactivité des technologies de l'information, nouvelles et existantes, pourraient avoir une incidence favorable ou défavorable sur l'atteinte des objectifs stratégiques de VIA Rail et la gestion d'autres risques clés.</p> <p>Un sous-investissement dans les technologies de l'information, les menaces à la sécurité et le manque de fiabilité de l'équipement pourraient avoir une incidence importante sur le rendement de la Société.</p>		<p>Une carte du risque en matière de technologie de l'information a été élaborée et des mesures clés sont prises pour réduire les risques.</p> <p>Ces mesures comprennent l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre de sécurité continu, de directives et normes relatives aux processus de technologies de l'information, et de mesures de surveillance des événements touchant le périmètre et les systèmes essentiels.</p>



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

8. PERSPECTIVES

La performance des produits en 2015 a été la meilleure des dernières années, et peut être attribuée aux nouvelles offres de service de la Société, ainsi qu'aux initiatives pour optimiser la capacité et la tarification sur les trains les plus populaires, qui ont permis une amélioration des produits moyens tout en générant une légère hausse de l'achalandage.

Toutefois, cette croissance des produits pourrait souffrir des problèmes de ponctualité des trains qui nuisent à l'achalandage. De plus, aucune augmentation des fréquences n'est prévue à court terme, bien que ce soit une condition essentielle à une véritable croissance, étant donné la capacité limitée des lignes de chemin de fer existantes, qui appartiennent à des sociétés de transport de marchandises. Par conséquent, l'augmentation de la capacité, bien que cela demeure un objectif, est une proposition coûteuse qui ne peut que se déployer à long terme, et c'est la raison pour laquelle la Société défend une stratégie qui repose sur des voies dédiées.

Quoique que les coûts aient été contenus en 2015, ils resteront un défi, étant donné que le parc ferroviaire se fait vieux et que la ponctualité est défaillante, exerçant encore plus de contraintes sur notre matériel roulant.

La direction continue de chercher des moyens de réduire les coûts et d'accroître l'efficacité, en investissant dans la technologie de l'information et dans la réingénierie des processus pour atténuer les effets des facteurs négatifs. La Société a également fait une demande formelle afin d'obtenir du financement additionnel pour entamer le processus de renouvellement de la flotte, ceci dans le but d'améliorer l'expérience client et éviter la hausse des charges d'exploitation associées à un parc de voitures vieillissant.



ÉTATS FINANCIERS

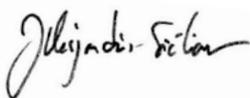
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2015

La direction de la Société est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers présentés dans le rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les normes internationales d'information financière (IFRS) et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états financiers donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, de sa performance financière et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Le vérificateur externe, le vérificateur général du Canada, a audité les états financiers de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2015. Son rapport indique l'étendue de son audit ainsi que son opinion sur les états financiers.

Le Comité de la vérification et des finances du conseil d'administration, se composant d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes PricewaterhouseCoopers s.r.l., s.e.n.c.r.l. et les vérificateurs externes et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs audits et pour évaluer les comptes rendus de leurs audits. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des finances.



Yves Desjardins-Siciliano
Le président et chef de la direction



Patricia Jasmin, CPA, CA
La chef, Services financiers

Montréal, Canada
17 mars 2016



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de VIA Rail Canada Inc., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2015, et l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global, l'état des variations du (déficit) de l'actionnaire et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 2015, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de VIA Rail Canada Inc. dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et ses règlements, aux statuts et aux règlements administratifs de VIA Rail Canada Inc. ainsi qu'aux instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* décrites à la note 1 afférente aux états financiers.

Pour le vérificateur général du Canada,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maurice Laplante', with a stylized flourish at the end.

Maurice Laplante, CPA auditeur, CA
vérificateur général adjoint

Le 17 mars 2016
Montréal, Canada

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	9 318 \$	13 872 \$
Comptes clients	9 913	6 759
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	4 722	3 572
À recevoir du gouvernement du Canada	9 433	16 805
Instruments financiers dérivés (NOTE 21)	2 668	1 760
Stocks (NOTE 7)	28 241	21 836
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 10)	7 780	8 217
	72 075	72 821
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 8)	884 806	856 821
Immobilisations incorporelles (NOTE 9)	389 814	403 722
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 10)	873	873
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	9 525	2 326
	1 285 018	1 263 742
Total des actifs	1 357 093 \$	1 336 563 \$
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 11)	90 727 \$	88 967 \$
Provisions (NOTE 12)	10 787	14 752
Instruments financiers dérivés (NOTE 21)	18 900	13 864
Produits reportés (NOTE 16)	35 492	34 535
	155 906	152 118
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	51 940	95 411
	51 940	95 411
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 15)	1 263 122	1 247 831
(Déficit) de l'actionnaire		
Capital-actions (NOTE 17)	9 300	9 300
Déficit accumulé	(123 175)	(168 097)
(Déficit) de l'actionnaire	(113 875)	(158 797)
Total des passifs et du (déficit) de l'actionnaire	1 357 093 \$	1 336 563 \$

Engagements et éventualités (notes 18 et 24 respectivement)

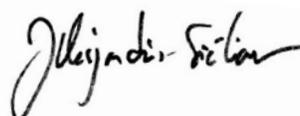
Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé au nom du conseil,



Jane Mowat, CPA, CA

Administratrice principale et présidente
du Comité de la vérification et des finances



Yves Desjardins-Siciliano

Président et chef
de la direction

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
PRODUITS		
Voyageurs	275 166 \$	258 118 \$
Autres	22 772	21 050
	297 938	279 168
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	272 828	245 686
Exploitation des trains et carburant	123 314	124 555
Gares et autres biens	36 759	35 563
Marketing et ventes	30 671	31 866
Matériel de maintenance	31 737	33 342
Coûts des fournitures à bord des trains	17 161	15 691
Taxes d'exploitation	9 687	9 267
Frais professionnels	11 448	10 324
Télécommunications	11 594	13 290
Amortissements (NOTES 8 & 9)	79 439	68 838
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 & 9)	4 374	3 187
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	4 128	13 837
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	8 476	(303)
Autres	9 684	11 832
	651 300	616 975
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	353 362	337 807
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	279 981	317 055
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 15)	82 613	70 445
Résultat net avant impôts sur le résultat	9 232	49 693
Recouvrement (charge) d'impôts (NOTE 14)	(152)	(760)
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	9 080	48 933
Autres éléments du résultat global		
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au résultat net (déduction faite des impôts) :		
Réévaluations des régimes à prestations définies (NOTE 13)	35 842	(108 312)
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE, DÉDUCTION FAITE DES IMPÔTS	35 842	(108 312)
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL DE L'EXERCICE	44 922 \$	(59 379) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES VARIATIONS DU (DÉFICIT) DE L'ACTIONNAIRE

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
CAPITAL-ACTIONS	9 300 \$	9 300 \$
Déficit accumulé		
Solde au début de l'exercice	(168 097)	(108 718)
Résultat net de l'exercice	9 080	48 933
Autres éléments du résultat global de l'exercice	35 842	(108 312)
Solde à la fin de l'exercice	(123 175)	(168 097)
Total du (déficit) de l'actionnaire	(113 875) \$	(158 797) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	9 080 \$	48 933 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissements (NOTES 8 & 9)	79 439	68 838
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 & 9)	4 374	3 187
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 15)	(82 613)	(70 445)
Revenu d'intérêts	(355)	(669)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs) (NOTE 10)	-	(263)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	4 128	13 837
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	43 013	29 506
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	(57 841)	(88 432)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 19)	10 882	(20 609)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	10 107	(16 117)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital (NOTE 15)	97 904	80 877
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	(12 716)	7 558
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	-	(27 696)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	437	31 643
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	(2 751)	(3 046)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 & 9)	(97 891)	(81 763)
Intérêts reçus	355	669
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1	(10)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	(14 661)	8 232
TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de l'exercice	(4 554)	(7 885)
Solde au début de l'exercice	13 872	21 757
Solde à la fin de l'exercice	9 318 \$	13 872 \$
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	9 318 \$	13 872 \$
	9 318 \$	13 872 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES

AUX ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). La Société s'emploie à être une voie sensée pour les voyageurs avec une mission de placer les passagers avant tout et de se dépasser constamment pour leur offrir une expérience de voyage plus sensée et plus sécuritaire à travers le Canada. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société est assujettie à une directive qui a été émise en décembre 2013 en vertu des articles 89.8 et 89.9 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Selon cette directive, la Société doit obtenir l'approbation du Conseil du Trésor pour ses mandats de négociation en vue de la conclusion de conventions collectives et avant de fixer les conditions d'emploi de ses employés non syndiqués qui ne sont pas nommés par le gouverneur en conseil. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de la directive.

En juillet 2015, la Société a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. La Société a comparé et révisé sa politique sur les dépenses de voyage avec les directives et instruments connexes du Conseil du Trésor portant sur les dépenses de voyage, d'accueil, de conférences et d'événements. Suivant cet exercice, la Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de l'instruction.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur le résultat.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes au Canada. Les activités de la Société sont considérées comme étant saisonnières puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes.

Ces états financiers ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 17 mars 2016.

2. BASE DE PRÉSENTATION

a) Déclaration de conformité

Les états financiers de la Société ont été préparés selon les Normes internationales d'information financière (IFRS).

b) Base d'évaluation

Les états financiers de la Société ont été établis selon le coût historique à l'exception des cas autorisés par d'autres IFRS qui requiert l'évaluation à la juste valeur, tel qu'expliqué dans les conventions comptables ci-dessous.

c) Monnaie fonctionnelle et de présentation

Ces états financiers sont présentés en dollars canadiens, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutes les informations financières sont présentées en dollars canadiens et ont été arrondies au millier près pour les états financiers et au million près dans les notes aux états financiers.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables importantes suivies par la Société se résument comme suit :

a) Financement par le gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation (voir la conciliation à la Note 6). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, certains avantages du personnel, les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, aux immobilisations incorporelles et aux impôts différés, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles et incorporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles et incorporelles connexes. Lors de la disposition d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les résultats tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles.

Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles amortissables qui y sont reliées.

b) Constatation des produits

La contrepartie reçue relativement à la vente de billets est répartie entre les points attribués en vertu du programme de fidélisation (VIA Préférence) et les services de transport des voyageurs en fonction de leur juste valeur relative. Les produits sont comptabilisés à titre de produits différés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni ou, dans le cas des points, lorsque ceux-ci sont échangés contre des billets de train. Les produits différés reliés aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés sur la base des revenus en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre un billet de train, relativement au nombre total de points totaux attendus d'être échangé pour des billets de train. Les produits reportés sont également comptabilisés à titre de revenus lorsqu'il est probable que les points attribués en vertu du programme de fidélisation ne seront plus échangés. Les autres produits incluant les produits provenant de tiers et les revenus de placements sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les autres produits.

c) Conversion de devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global.

Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

d) Stocks

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

e) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût d'acquisition ou de fabrication diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur accumulées. Lorsque des composantes majeures d'une immobilisation corporelle ont des durées de vie utile différentes, celles-ci sont comptabilisées séparément et amorties sur leur durée de vie utile respective.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

i) Matériel roulant :

Les charges d'entretien courant nécessaires au cours de la vie utile du matériel (les activités de maintenance régulières pour le maintien en bonne condition des actifs) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée, qui est ensuite amortie sur leur durée de vie utile estimée.

ii) Installations fixes :

Les charges d'entretien courant et de réparation (inspections techniques, contrats de maintenance, etc.) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses périodiques relatives aux programmes d'entretien majeur des bâtiments sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée et amorties sur leur durée de vie utile estimée.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à partir de la date où l'immobilisation est prête à être mise en service, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimée sauf pour les améliorations locatives reliées aux locations d'immeuble et de station qui sont amorties sur le moindre de la durée du bail ou la durée de vie utile estimée. Les durées de vie utiles estimées sont les suivantes :

	Années
Matériel roulant	10 à 75
Bâtiments de maintenance	15 à 75
Gares et installations	10 à 50
Infrastructures (propriété de la Société)	10 à 50
Améliorations locatives	10 à 40
Machinerie et équipement	5 à 15
Matériel informatique	3 à 7
Autres immobilisations corporelles	20

Les durées de vie utiles estimées, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de l'exercice. L'effet des changements dans ces estimations est comptabilisé de façon prospective. Les projets en cours de réalisation ne sont pas amortis.

f) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles acquises séparément sont présentées au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulées. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimée. Les durées de vies utiles estimées et le mode d'amortissement sont revus à la fin de chaque exercice et l'effet de tous changements est comptabilisé de façon prospective.

Pour les immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de la phase de recherche sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont engagées et les dépenses de la phase de développement sont comptabilisées si, et seulement si, tout ce qui suit peut être démontré :

- / la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service ou de sa vente ;
- / l'intention d'achever l'immobilisation incorporelle et de la mettre en service ou de la vendre ;
- / sa capacité à mettre en service ou à vendre l'immobilisation incorporelle ;
- / la façon dont l'immobilisation incorporelle générera des avantages économiques futurs probables ;
- / la disponibilité de ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement et mettre en service ou vendre l'immobilisation incorporelle ; et
- / sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation incorporelle au cours de son développement.

Le montant initialement comptabilisé au titre des immobilisations incorporelles développées à l'interne est égal à la somme des dépenses engagées à partir de la date à laquelle les immobilisations incorporelles ont satisfait pour la première fois aux critères de comptabilisation susmentionnés. Lorsqu'il est impossible de comptabiliser des immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de développement sont constatées aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont engagées.

Les immobilisations incorporelles de la Société ont une durée de vie utile limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimée comme suit :

	Années
Logiciels	3 à 5
Droits d'accès aux infrastructures	38
Autres actifs intangibles	20 à 25

g) Dépréciation d'actifs non financiers

La Société vérifie à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice que des immobilisations corporelles ou incorporelles ont pu se déprécier (obsolescence, dégradation physique, changements notables de l'utilisation, rendements inférieurs aux prévisions, déclin des produits générés ou autre indicateur externe) ou reprendre de la valeur. Les actifs non financiers sont considérés comme s'étant dépréciés lorsqu'il existe une preuve objective que, à la suite d'un ou de plusieurs événements intervenus après la comptabilisation initiale de l'actif non financier, la valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif est le plus élevé de sa valeur d'utilité et sa juste valeur diminuée des coûts de sortie. La valeur d'utilité est déterminée en utilisant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés provenant de l'actif. La Société ne génère pas de flux de trésorerie provenant de l'utilisation de ses actifs puisque ses opérations sont financées par des crédits parlementaires permettant de couvrir les pertes. Par conséquent, la valeur d'utilité sera toujours zéro.

La juste valeur est déterminée en utilisant la méthode du coût de remplacement. Une dépréciation est comptabilisée en résultat net et est calculée comme la différence entre la valeur comptable et la valeur recouvrable.

Lorsqu'il y a une reprise de valeur, la valeur comptable de l'actif est augmentée à la plus faible de la valeur recouvrable et de la valeur comptable qui aurait été déterminée (nette des amortissements) si aucune dépréciation n'avait été comptabilisée pour cet actif au cours d'exercices antérieurs. La reprise de valeur est comptabilisée en résultat net.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

h) Provisions

Les provisions, qui incluent les provisions pour litiges légaux, de restructuration et environnementales, sont enregistrées lorsque la Société a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable que la Société devra éteindre cette obligation et que le montant peut être estimé de manière fiable.

Le montant comptabilisé en provision est la meilleure estimation de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation actuelle dans l'état de la situation financière à la date de clôture, compte tenu des risques et incertitudes propres à l'obligation. Lorsqu'une provision est calculée en fonction des flux de trésorerie estimatifs nécessaires à l'extinction de l'obligation actuelle, sa valeur comptable correspond à la valeur actuelle de ces flux de trésorerie.

Lorsqu'il est attendu que la totalité ou une partie de la dépense nécessaire à l'extinction d'une provision sera remboursée par une autre partie, le remboursement doit être comptabilisé comme un actif, si et seulement si, la Société a la quasi-certitude de recevoir ce remboursement et que le montant du remboursement peut être estimé de manière fiable.

Une provision pour restructuration est comptabilisée lorsque la Société a élaboré un plan de restructuration formel et détaillé et lorsqu'elle a créé, chez les personnes concernées, une attente fondée qu'elle mettra en œuvre la restructuration, soit en commençant à exécuter le plan, soit en leur annonçant ses principales caractéristiques. L'évaluation d'une provision pour restructuration comprend uniquement les dépenses directement liées à la restructuration, principalement des indemnités de départ, c'est-à-dire les dépenses qui sont nécessairement générées par la restructuration et non liées aux activités poursuivies par la Société.

La provision environnementale comprend les coûts estimés pour répondre aux normes et règlements gouvernementaux lorsque ces coûts peuvent être estimés de façon fiable. Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état sont fondées sur l'expérience antérieure de la Société.

i) Impôts sur le résultat

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur le résultat, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts différés est constaté comme impôts différés estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont déterminés en utilisant les taux en vigueur anticipés pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts différés d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans le résultat de l'exercice où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts différés sont constatés dans la mesure où leur réalisation est jugée probable.

j) Avantages du personnel

i) Avantages postérieurs à l'emploi

Les avantages postérieurs à l'emploi comprennent les régimes de soins de santé et d'assurance vie accordés aux retraités ainsi que les régimes de retraite ayant une composante à prestations définies et une composante à cotisations définies.

Les cotisations de l'employeur liées à la composante à cotisations définies du régime de retraite sont comptabilisées en charges lorsque les employés ont rendu les services leur donnant droit à ces cotisations.

Les obligations de la Société relativement à la composante à prestations définies des régimes de retraite ainsi qu'aux autres avantages postérieurs à l'emploi sont déterminées par calculs actuariels à l'aide de la méthode des unités de crédit projetés et des hypothèses les plus probables formulées par la direction. La valeur actuelle des obligations au titre des prestations constituées est calculée à l'aide des taux d'actualisation déterminés par référence au rendement du marché à la fin de la période de référence pour les obligations de grande qualité des sociétés canadiennes ayant des échéances similaires à celle de l'obligation au titre des prestations constituées correspondante.

La Société détermine la dépense nette d'intérêts du passif net au titre des prestations définies pour l'année en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies au début de l'année au passif net au titre des prestations définies.

Le coût des services, le coût d'intérêt net sur le passif net au titre des prestations définies, les gains et les pertes sur les compressions ou les règlements et les modifications du régime sont comptabilisés dans le résultat net de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

Les réévaluations provenant des régimes à prestations définies sont composées des changements dans les hypothèses démographiques et financières et du rendement des actifs des régimes, excluant les montants inclus dans les intérêts nets sur le passif net au titre des prestations définies sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

ii) Avantages du personnel autre que les avantages postérieurs à l'emploi

La Société fournit des avantages du personnel, autres que les avantages postérieurs à l'emploi, comme suit :

- / La rémunération et les avantages du personnel à court terme comprennent les salaires annuels, les primes, les congés annuels payés non inclus dans le salaire annuel, les congés de maladie et les frais pour les régimes de soins de santé, de soins dentaires et d'assurance vie. Ces avantages ne sont pas actualisés et sont comptabilisés lorsque les services sont rendus.
- / Les avantages à long terme comprennent les indemnités pour accidents du travail ainsi que les indemnités pour invalidité de longue durée et la continuité de la couverture des avantages du personnel lors d'un congé d'invalidité de longue durée.

L'obligation actuarielle reliée aux indemnités pour accidents de travail est constatée lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Cette méthode implique de diviser l'obligation en deux composantes distinctes : les rentes d'indemnité accordées et les indemnités futures. L'obligation actuarielle pour les rentes d'indemnité accordées est la valeur actuarielle actualisée de tous les paiements futurs prévus pour les indemnités déterminées à la date de l'évaluation. L'obligation actuarielle des indemnités futures est la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus pour des indemnités futures. La Société est auto-assurée pour les indemnités pour accident du travail.

L'obligation actuarielle des indemnités pour invalidité de longue durée et la continuité de la couverture des avantages du personnel lors d'un congé d'invalidité de longue durée est constatée lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Cette méthode inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

Les gains ou pertes actuariels et les autres changements de l'exercice aux obligations de la Société sont enregistrés dans le résultat dans l'année où ils se sont produits.

- / Les indemnités de fin de contrat de travail incluent les prestations payables lorsqu'on met fin au contrat de travail avant la date normale de retraite. Elles sont reconnues comme un passif et une charge au titre des indemnités de fin de contrat de travail à la première occurrence parmi les suivantes :
 - (a) lorsque l'entité ne peut plus retirer l'offre pour ces prestations; et
 - (b) lorsque l'entité reconnaît les coûts associés à la restructuration (provision) et donne lieu au paiement d'indemnités de fin de contrat de travail.
- / Les autres avantages à long terme incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont calculées en fonction d'un événement et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des futurs paiements prévus aux employés syndiqués.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

k) Instruments financiers

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date de transaction. Subséquemment à la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement : à la juste valeur par le biais du résultat net, prêts et créances, disponible à la vente ou autres passifs financiers. La Société décomptabilise un instrument financier lorsque les droits contractuels ou l'obligation sur les flux de trésorerie de l'actif ou du passif sont rendu à échéance.

i) Instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN)

Les instruments financiers sont classés en tant que JVBRN lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers qui sont gérés ensemble et pour lesquels il existe des indications d'un profil récent de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. Les actifs financiers sont classés à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils sont détenus à des fins de transaction ou désignés comme tel dès la comptabilisation initiale.

La Société a classé ses instruments financiers dérivés comme étant à la JVBRN.

Les instruments financiers classés comme à la JVBRN sont évalués à la juste valeur et, les variations de leur juste valeur sont comptabilisées dans le résultat net au poste « Autres produits », à l'exception des instruments financiers dérivés pour lesquels les changements de juste valeur sont comptabilisés sous le poste « Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés ». Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normal sont comptabilisés à la date de règlement.

ii) Prêts et créances (PC)

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients et autres créances assortis de paiements fixes ou déterminables et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Ces actifs sont initialement évalués à leur juste valeur puis, subséquemment, au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dépréciations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créances douteuses.

iii) Disponibles à la vente (DV)

Les actifs financiers disponibles à la vente sont des instruments financiers non dérivés qui sont désignés comme étant disponibles à la vente ou qui ne sont classés dans aucune autre catégorie. Ils sont présentés dans les actifs non courants à moins que la direction ait l'intention de se départir des investissements dans les 12 mois suivant la fin de l'exercice. Les actifs financiers disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur. Les variations de la juste valeur sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

iv) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés à la juste valeur par le biais du résultat net. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction puis, subséquemment, au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les comptes fournisseurs et charges à payer sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

v) Dépréciation des actifs financiers

Les actifs financiers, autres que les JVBRN, font l'objet d'un test de dépréciation à la fin de chaque exercice financier. Les actifs financiers sont dépréciés s'il existe une indication objective de l'incidence qu'un ou plusieurs événements survenus après la comptabilisation initiale de ces actifs financiers ont eu un effet sur les flux de trésorerie futurs attendus de ces actifs.

Les dépréciations sont enregistrées dans le résultat net et représentent la différence entre la valeur comptable et la valeur actualisée des flux de trésorerie estimatifs futurs.

Lorsque des événements ultérieurs comme des changements d'estimations utilisées pour le calcul de la valeur recouvrable causent une diminution de la dépréciation, la diminution de dépréciation est renversée dans le résultat net.

Cependant, toutes les reprises de valeur subséquentes d'un actif financier disponible à la vente sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

I) Opérations non monétaires

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimée des biens ou services reçus. Lorsque la juste valeur des biens ou services reçus ne peut être mesurée de façon fiable, les opérations sont comptabilisées à la juste valeur estimée des biens ou services rendus. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatés lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant l'exercice où les tiers ont fourni les biens ou services.

4. SOURCES PRINCIPALES D'INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS ET JUGEMENTS IMPORTANTS

La préparation des états financiers exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actifs et passifs ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passifs éventuels à la date des états financiers.

Ces estimations et hypothèses sous-jacentes sont régulièrement révisées et se fondent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, incluant les attentes liées à des événements futurs qui sont considérées comme raisonnables étant donné les circonstances.

Les révisions d'estimations comptables sont prises en compte dans la période au cours de laquelle l'estimation a été révisée. L'incertitude reliée à ces estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements significatifs à la valeur comptable dans les exercices futurs pour les actifs et passifs correspondants.

a) Durée de vie utile des actifs amortissables

La direction révisé de façon annuelle la durée de vie utile de ses actifs amortissables. Au 31 décembre 2015, la direction a évalué que les durées de vie utiles établies représentaient l'utilisation prévue de ses actifs par la Société. La direction de la Société a également fait preuve de jugement dans la détermination des composantes pour les immobilisations corporelles et incorporelles.

b) Programme VIA Préférence

Le programme *VIA Préférence* permet aux membres d'accumuler des « points de récompense » lors de leurs déplacements en train, qui leur permettent d'obtenir des voyages gratuits à bord de nos trains. Afin d'évaluer la juste valeur des points de récompense, la Société tient compte de la probabilité que ces points soient convertis en billets. Les probabilités estimatives sont fondées sur des données historiques relatives à l'échange de points et elles pourraient ne pas refléter le taux d'échange réel futur. Par conséquent, le montant réparti entre les services de transport et les points de récompense aurait pu être sensiblement différent si d'autres probabilités estimatives avaient été utilisées.

4. SOURCES PRINCIPALES D'INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS ET JUGEMENTS IMPORTANTS

c) Avantages postérieur à l'emploi et autres avantages du personnel

À l'exception de la composante à cotisations définies du régime de retraite, le coût des avantages postérieur à l'emploi et autres avantages du personnel, ainsi que la valeur actualisée des obligations connexes, sont déterminés au moyen d'évaluations actuarielles. Une évaluation actuarielle nécessite l'établissement d'hypothèses concernant les taux d'actualisation utilisés pour évaluer les obligations, les hausses de salaires attendues, l'âge de la retraite prévue, les taux de mortalité prévus, les tendances des coûts des soins de santé, l'inflation prévue et les hausses prévues des prestations de retraite. En raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont sujettes à beaucoup d'incertitudes. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimés d'après les hypothèses.

d) Impôts sur le résultat

La direction s'appuie sur le jugement et des estimations pour déterminer les taux et les montants appropriés d'impôts sur les résultats différés comptabilisés, tenant compte du moment et de la probabilité de leur réalisation. Les impôts réels pourraient être très différents de ces estimations en raison de divers facteurs, notamment des événements qui ne se sont pas encore produits, une évolution des lois de l'impôt ou de l'issue des contrôles fiscaux et appels connexes. La Société n'a pas comptabilisé les actifs d'impôt différé de ses différences temporelles déductibles ni de ses pertes fiscales non utilisées puisqu'elle a jugé improbable qu'un bénéficiaire imposable soit disponible pour ces éléments. L'élimination de ces incertitudes et les impôts définitifs connexes peuvent donner lieu à des ajustements des actifs et passifs d'impôts exigibles et différés de la Société.

e) Dépréciations des actifs non-financiers

La Société doit exercer son jugement afin d'évaluer, à chaque date de clôture, s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur nécessitant la réalisation d'un test de dépréciation. Ces tests visent, en partie, à déterminer une valeur recouvrable, soit la juste valeur basée sur le coût de remplacement diminuée des coûts de sortie. Le coût de remplacement et les coûts de sortie sont fondés sur les meilleures estimations de la direction. Des changements dans les estimations pourraient affecter les états financiers de façon significative autant au niveau de l'existence d'une dépréciation qu'au niveau du montant d'une dépréciation.

f) Provisions

Déterminer si un passif devrait être reconnu en tant que provision exige que la direction exerce son jugement. La Société doit déterminer si elle a obligation actuelle résultant d'événements passés, s'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et si le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. La décision est basée sur l'expérience et le jugement de la direction. Si la Société considère que l'une des trois conditions n'est pas remplie, elle doit encore déterminer si un passif éventuel devrait être divulgué par voie de notes, à moins que la probabilité d'une sortie de ressources pour éteindre l'obligation soit faible.

5. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

IFRS 9 - Instruments financiers - En Juillet 2014, l'IASB a publié la version finale de la norme IFRS 9, qui remplace la norme IAS 39 - *Instruments financiers: Comptabilisation et évaluation*, et toutes les versions précédentes de la norme IFRS 9. IFRS 9 comprend des directives révisées sur le classement et l'évaluation des instruments financiers, y compris un nouveau modèle prévu pour le calcul des dépréciations des actifs financiers et les nouvelles exigences de la comptabilité de couverture. Il reprend également les directives sur la comptabilisation et la décomptabilisation des instruments financiers de la norme IAS 39.

La norme est applicable de façon rétrospective pour les périodes annuelles commençant le 1^{er} janvier 2018 et l'adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 9. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

IFRS 15 - Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients - est une norme qui énonce comment et quand les produits doivent être comptabilisés et exige des entités qu'elles présentent d'avantage d'information pertinente pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 - *Produits des activités ordinaires*, également IAS 11 - *Contrats de construction*, et d'autres interprétations connexes, s'applique à pratiquement tous les contrats avec les clients, à l'exception des contrats qui sont couverts par d'autres IFRS, notamment IAS 17 - *Contrats de location*.

La norme est applicable de façon rétrospective, soit selon une approche rétrospective complète ou selon une approche modifiée, pour les périodes annuelles commençant le 1^{er} janvier 2018 et l'adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 15. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

IFRS 16 - Contrats de location - En Janvier 2016, l'IASB a publié une nouvelle norme pour remplacer la précédente norme IAS 17 - *Contrats de location*. La nouvelle norme exige que les baux soient enregistrés au bilan d'un preneur comme actifs et passifs, fournit plus de transparence et améliore la comparabilité entre les entreprises. La comptabilisation par le bailleur demeure similaire à la pratique courante, c'est-à-dire les bailleurs continuent de classer les contrats de location comme des contrats de location-financement et location simple. La norme est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019 et l'adoption anticipée est permise pour les compagnies qui appliqueront également IFRS 15 - *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 16. Les impacts de l'adoption d'IFRS 16 n'ont pas encore été déterminés.

6. RAPPROCHEMENT DE LA PERTE D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'un exercice différent. Par conséquent, la Société présente une perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement différente pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	353,4	337,8
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :		
Charges (recouvrement) d'impôts sur le résultat	0,4	0,7
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation:		
Amortissements	(79,4)	(68,8)
Dépréciation et (pertes) gains sur cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	(4,4)	(3,2)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur le charge	14,8	58,9
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	(4,1)	(13,8)
Taxes d'exploitation	-	(0,2)
Ajustement pour les cours de rémunération	(0,9)	6,9
Augmentation de la juste valeur des investissements	-	0,3
Autres	0,2	(1,5)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	280,0	317,1

7. STOCKS

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 32,2 millions de dollars (31 décembre 2014 : 33,5 millions de dollars). La Société a comptabilisé une charge de 0,2 million de dollars liée à une dépréciation de la valeur des stocks en 2015 (31 décembre 2014 : 2,1 millions de dollars). Au 31 décembre 2015, la provision pour désuétude des stocks était de 3,1 millions de dollars (31 décembre 2014 : 2,9 millions de dollars).

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2015	Additions	Dispositions	Dépréciations (reprises)	Transferts	31 décembre 2015
Coût :						
Terrains	12,1	-	-	-	4,9	17,0
Matériel roulant	890,5	-	(23,5)	-	59,9	926,9
Bâtiments de maintenance	165,2	-	(0,9)	-	2,0	166,3
Gares et installations	127,9	-	(0,7)	-	1,8	129,0
Infrastructures (propriété de la Société)	199,5	-	(2,9)	-	46,4	243,0
Améliorations locatives	76,5	-	(0,6)	-	3,7	79,6
Machinerie et équipement	25,0	-	(0,3)	-	1,0	25,7
Matériel informatique	32,1	-	(1,3)	-	2,1	32,9
Autres immobilisations corporelles	6,8	-	(0,1)	-	0,1	6,8
Projets en cours de réalisation	56,4	69,1	-	-	(98,4)	27,1
Coût total	1 592,0	69,1	(30,3)	-	23,5	1 654,3
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Matériel roulant	431,0	37,8	(20,8)	-	-	448,0
Bâtiments de maintenance	118,1	1,3	(0,7)	-	-	118,7
Gares et installations	36,0	4,8	(0,5)	-	-	40,3
Infrastructures (propriété de la Société)	68,8	5,8	(1,9)	-	3,0	75,7
Améliorations locatives	42,1	3,0	(0,6)	-	-	44,5
Machinerie et équipement	18,1	0,7	(0,3)	-	-	18,5
Matériel informatique	18,2	4,3	(1,3)	-	-	21,2
Autres immobilisations corporelles	2,9	(0,2)	(0,1)	-	-	2,6
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	735,2	57,5	(26,2)	-	3,0	769,5
Valeur nette totale	856,8	11,6	(4,1)	-	20,5	884,8

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2014	Additions	Dispositions	Dépréciations (reprises)	Transferts	31 décembre 2014
Coût :						
Terrains	12,1	-	-	-	-	12,1
Matériel roulant	871,7	-	(23,8)	-	42,6	890,5
Bâtiments de maintenance	172,1	-	(7,3)	-	0,4	165,2
Gares et installations	105,9	-	(2,9)	-	24,9	127,9
Infrastructures (propriété de la Société)	189,9	-	(1,5)	-	11,1	199,5
Améliorations locatives	78,0	-	(2,8)	-	1,3	76,5
Machinerie et équipement	31,1	-	(6,3)	-	0,2	25,0
Matériel informatique	29,9	-	(1,7)	-	3,9	32,1
Autres immobilisations corporelles	8,2	-	(0,4)	-	(1,0)	6,8
Projets en cours de réalisation	84,9	55,6	(0,7)	-	(83,4)	56,4
Coût total	1 583,8	55,6	(47,4)	-	-	1 592,0
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Matériel roulant	417,6	33,1	(19,7)	-	-	431,0
Bâtiments de maintenance	123,2	2,0	(7,1)	-	-	118,1
Gares et installations	33,5	4,5	(2,0)	-	-	36,0
Infrastructures (propriété de la Société)	67,7	5,5	(1,2)	(3,2)	-	68,8
Améliorations locatives	45,2	(0,4)	(2,7)	-	-	42,1
Machinerie et équipement	23,3	1,1	(6,3)	-	-	18,1
Matériel informatique	14,0	5,8	(1,6)	-	-	18,2
Autres immobilisations corporelles	4,7	(1,4)	(0,4)	-	-	2,9
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	729,2	50,2	(41,0)	(3,2)	-	735,2
Valeur nette totale	854,6	5,4	(6,4)	3,2	-	856,8

La Société a révisé la présentation de ses immobilisations corporelles et certains soldes liés au « Coût » et aux « Amortissement et dépréciation cumulés » ont été modifiés afin de refléter adéquatement dans la note les actifs qui avaient été radiés. En conséquence, le « Coût » et les « Amortissement et dépréciation cumulés » des immobilisations corporelles ont été diminués de 27,5 millions de dollars au 31 décembre 2014 (1^{er} janvier 2014 : 23,9 millions de dollars). Il n'y avait aucun impact sur la valeur nette totale ou sur l'état de la situation financière.

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares. Les projets en cours de réalisation inclus un inventaire de 6,8 millions de dollars (31 décembre 2014 : 12,3 millions de dollars) de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train.

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (SUITE)

La Société a révisé et modifié les durées de vie utiles de certaines composantes du matériel roulant et des autres immobilisations corporelles de façon à mieux aligner la dépense d'amortissement avec les bénéfices futurs qui seront générés par ces actifs. L'impact de ces changements sur la dépense d'amortissement actuelle et future et sur l'amortissement du financement en capital reporté est le suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2016	2017	2018	2019	Après
Augmentation de la dépense d'amortissement	3,8	4,9	4,9	4,9	4,9	10,4
Augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté	3,8	4,9	4,9	4,9	4,9	10,4

La Société a transféré un montant total de 20,5 millions de dollars des immobilisations incorporelles aux immobilisations corporelles dans l'état de la situation financière. Ce transfert a été effectué afin de reclasser des immobilisations incorporelles faisant partie des droits d'accès aux infrastructures ferroviaires en lien avec les améliorations effectuées par la Société durant les exercices antérieurs sur la subdivision Brockville. La Société a fait l'acquisition de la subdivision Brockville en 2015. Suite à cette transaction, ces actifs ne sont plus considérés comme étant des immobilisations incorporelles et ont été transférés dans les immobilisations corporelles en tant qu'infrastructures de la subdivision Brockville dans l'état de la situation financière.

9. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2015	Additions	Dispositions	Dépréciations	Transferts	31 décembre 2015
Coût :						
Logiciels (NOTE 1)	80,6	-	(2,4)	-	14,9	93,1
Droits d'accès aux infrastructures	421,0	-	-	-	3,9	424,9
Autres actifs intangibles	4,1	-	-	-	0,3	4,4
Projets en cours de réalisation	29,2	28,8	-	-	(42,6)	15,4
Coût total	534,9	28,8	(2,4)	-	(23,5)	537,8
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Logiciels	58,6	9,9	(2,1)	-	-	66,4
Droits d'accès aux infrastructures	71,2	11,8	-	-	(3,0)	80,0
Autres actifs intangibles	1,4	0,2	-	-	-	1,6
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	131,2	21,9	(2,1)	-	(3,0)	148,0
Valeur nette totale	403,7	6,9	(0,3)	-	(20,5)	389,8

Note 1 - Représentent principalement des logiciels développés à l'interne.

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2014	Additions	Dispositions	Dépréciations	Transferts	31 décembre 2014
Coût :						
Logiciels (NOTE 1)	74,4	-	(9,2)	-	15,4	80,6
Droits d'accès aux infrastructures	415,4	-	-	-	5,6	421,0
Autres actifs intangibles	4,1	-	-	-	-	4,1
Projets en cours de réalisation	24,0	26,2	-	-	(21,0)	29,2
Coût total	517,9	26,2	(9,2)	-	-	534,9
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Logiciels	60,3	7,4	(9,1)	-	-	58,6
Droits d'accès aux infrastructures	60,2	11,0	-	-	-	71,2
Autres actifs intangibles	1,2	0,2	-	-	-	1,4
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	121,7	18,6	(9,1)	-	-	131,2
Valeur nette totale	396,2	7,6	(0,1)	-	-	403,7

Note 1 - Représentent principalement des logiciels développés à l'interne

10. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

a) Fonds de renouvellement des actifs

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à mettre de côté des fonds pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 7,8 millions de dollars (31 décembre 2014 : 8,2 millions de dollars) de son Fonds de renouvellement des actifs pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la portion courante du Fonds de renouvellement des actifs. Le solde de 0,9 million de dollars (31 décembre 2014 : 0,9 million de dollars) a été présenté dans la portion non courante du Fonds de renouvellement des actifs.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans un compte de banque portant intérêts.

Les liquidités du Fonds de renouvellement des actifs ne sont pas considérées comme de la trésorerie et équivalents de trésorerie aux fins de l'état des flux de trésorerie, car elles ne peuvent être utilisées qu'à des fins spécifiques et ne peuvent pas être utilisées dans le cadre des opérations courantes de la Société.

b) Changements liés au Fonds de renouvellement des actifs

Les changements du solde de fermeture du Fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations suivantes au cours de l'exercice :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Solde au début de l'exercice	9,1	12,8
Variation de la juste valeur	-	0,3
Moins: Retraits effectués pendant l'exercice (NOTE 1)	(0,4)	(4,0)
Solde à la fin de l'exercice	8,7	9,1

Note 1 - Les retraits autorisés ont été utilisés pour financer des projets d'immobilisations.

11. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Salaires à payer et courus	37,6	33,1
Comptes fournisseurs - Immobilisations	14,1	16,8
Comptes fournisseurs - autres	33,5	33,9
Impôt sur le capital, impôt sur le résultat et autres taxes à payer	5,5	5,2
	90,7	89,0

12. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2015	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	31 décembre 2015
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,2	0,1	-	-	0,3
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	14,6	3,4	(6,7)	(0,8)	10,5
Provisions totales	14,8	3,5	(6,7)	(0,8)	10,8

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2014	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	31 décembre 2014
Coûts environnementaux (NOTE A)	1,1	0,4	(1,3)	-	0,2
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	11,8	5,8	(2,4)	(0,6)	14,6
Coûts de restructuration	0,3	-	(0,2)	(0,1)	-
Provisions totales	13,2	6,2	(3,9)	(0,7)	14,8

a) Coûts environnementaux

La Société a enregistré une provision de 0,3 million de dollars (31 décembre 2014 : 0,2 million de dollars) reliée à des déversements de carburant.

b) Litiges et réparations d'équipement

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires. Le moment du règlement de ces réclamations dépend, dans une large mesure, du rythme de la négociation avec les différentes contreparties et les autorités judiciaires. La Société ne peut estimer de façon fiable le moment du règlement de ces réclamations.

Également, la Société doit assumer des frais de réparations d'équipement suite à des accidents ou autres incidents causant des dommages aux locomotives ou aux voitures de train. La plupart de ces réclamations de réparations d'équipement sont réglées dans un délai de 3 à 18 mois à compter de la date d'initiation, en fonction des procédures utilisées pour régler ces réclamations.

Ces événements sont sujets à plusieurs incertitudes. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

13. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société offre des régimes de retraite ayant une composante à prestations définies (capitalisée) et une composante à cotisations définies. La Société offre également des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés, incluant des assurances médicales et vie à la retraite et des avantages long terme aux employés tel que des prestations auto-assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail, des indemnités d'invalidité de longue durée ainsi que la continuité de la couverture des avantages sociaux pour les employés en congé d'invalidité de longue durée.

Régimes de retraite

Les régimes de retraite de la Société sont administrés conformément aux lois fédérales applicables, comme la *Loi sur les normes de prestations de pension* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les régimes de retraite relèvent de la compétence du Bureau du surintendant des institutions financières Canada.

Tous les participants à des régimes de retraite ont droit au régime à prestations définies. Les dispositions du régime de retraite varient pour un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1^{er} janvier 2014.

Employés, autres que certains employés syndiqués embauchés à compter du 1^{er} janvier 2014

Les prestations de retraite sont fondées sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 pour cent.

Les participants cotisent un pourcentage fixe de leurs revenus au régime de retraite, tandis que la Société fournit le montant nécessaire pour maintenir un niveau de financement adéquat, comme dicté par la réglementation en vigueur. Les régimes de retraite peuvent devoir prendre des mesures pour compenser tout déficit de financement et de solvabilité en modifiant le taux de cotisation de la Société et des participants. De plus, des cotisations supplémentaires de la part de la Société peuvent être requises si ces règles ne sont pas respectées. Le comité d'investissement est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

Certains employés syndiqués embauchés à compter du 1^{er} janvier 2014

Un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1^{er} janvier 2014 a cessé d'accumuler des prestations en vertu du régime de retraite à prestations définies courant à partir du 18 juin 2015. À compter du 19 juin 2015, ce groupe d'employés syndiqués a droit, de manière prospective, à des prestations de retraite servies en partie par une formule réduite de la composante à prestations définies du régime de retraite, et en partie par la composante à cotisations définies.

i) Composante à prestations définies

Les prestations définies selon la formule réduite sont fondées sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière. Chaque 1^{er} avril suivant le troisième anniversaire de la date de départ à la retraite, les prestations de retraite seront indexées à un taux correspondant à 50 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation, jusqu'à concurrence de 3 pour cent, mais uniquement si le régime est en situation de surplus.

Les contributions nécessaires pour maintenir un niveau de financement adéquat de la composante à prestations définies sont entièrement versées par la Société. Les cotisations de la Société varient selon la situation financière du régime tel que déterminé par l'actuaire du régime et en conformité avec les exigences réglementaires en matière de financement des régimes de retraite.

Le comité d'investissement est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

13. AVANTAGES POSTÉRIEURS A L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

ii) Composante à cotisations définies

Les contributions des participants à la composante à cotisations définies sont obligatoires et représentent 4 pour cent de leur salaire. Des contributions facultatives à la composante à cotisations définies peuvent être faites par les participants jusqu'à un maximum de 3 pour cent de leur salaire. La contribution de la Société est égale à 50 pour cent des cotisations facultatives des participants et ne peut pas dépasser les maximums calculés basés sur la somme de l'âge du participant et ses années de service.

La prestation de retraite est basée sur l'accumulation de fonds dans le compte individuel d'épargne-retraite de la composante à cotisations définies.

Les participants ont le contrôle sur les décisions d'investissement et assument le risque d'investissement.

Évaluations actuarielles

Les évaluations actuarielles pour les avantages du personnel, à l'exception de la composante à cotisations définies des régimes de retraite, sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

Les évaluations actuarielles pour les différents régimes d'avantages du personnel sont les suivantes :

RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	Évaluations actuarielles	
	Dernière évaluation	Prochaine évaluation
Régimes de retraite	31 décembre 2014	31 décembre 2015
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2015	31 décembre 2016
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2014	31 décembre 2015
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2015	31 décembre 2016
Régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi non-capitalisés	1 ^{er} mai 2013	1^{er} mai 2016
Régimes des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents de travail	31 décembre 2012	31 décembre 2015
Autres avantages du personnel à long terme autres que les indemnisations des accidents de travail	31 décembre 2014	31 décembre 2016

a) Composante à prestations définies des régimes de retraite et régimes de prestations postérieurs à l'emploi

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2015	2014	2015	2014
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de l'exercice	2 181,9	1 925,3	19,4	16,3
Coût des services	27,9	22,2	0,5	0,3
Coût des services passés	4,0	-	-	-
Charge d'intérêts	87,5	91,3	0,6	0,8
Cotisations des salariés	12,6	12,4	-	-
Prestations versées	(111,7)	(103,3)	(0,4)	(0,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	25,0	15,9	-	(0,2)
Effet des changements aux hypothèses financières	(32,8)	224,2	(0,2)	2,6
Effet du transfert d'employés	6,5	-	-	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	22,4	(6,1)	(0,2)	-
Solde à la fin de l'exercice	2 223,3	2 181,9	19,7	19,4
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	2 132,5	1 923,9	-	-
Revenu d'intérêts	84,3	91,9	-	-
Redement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	50,0	128,1	-	-
Cotisations de l'employeur	52,3	81,4	0,4	0,4
Cotisations des salariés	12,6	12,4	-	-
Prestations versées	(111,7)	(103,3)	(0,4)	(0,4)
Effet du transfert d'employés	6,5	-	-	-
Charges administratives	(2,9)	(1,9)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	2 223,6	2 132,5	-	-
Actif net (passif net) au titre des prestations définies	0,3	(49,4)	(19,7)	(19,4)

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux de la composante à prestations définies des régimes de retraite est présenté selon les principales catégories :

CATÉGORIES D'ACTIF (EN POURCENTAGES)	2015		2014	
	Cotés sur des marchés actifs	Non cotés sur des marchés actif	Cotés sur des marchés actifs	Non cotés sur des marchés actif
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1,1 %	0,1 %	0,7 %	0,3 %
Actions	20,9 %	-	23,9 %	-
Obligations	-	28,7 % *	-	31,2 % *
Part de fonds communs de placement	6,8 %	42,4 % *	7,6 %	36,3 % *
	28,8 %	71,2 %	32,2 %	67,8 %

* La juste valeur de la majorité des obligations et des parts de fonds communs de placement est déterminée à l'aide de données cotées sur un marché actif.

13. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Composante à prestations définies des régimes de retraite	Régimes de prestations postérieurs à l'emploi
	2016	2016
Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant	32,0	0,7

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 12,9 années (31 décembre 2014 : 14,0 années).

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2015	2014	2015	2014
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRICIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRES :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	4,00 %	4,00 %	4,10 %	4,00 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,00 %	3,00 % - 3,25 %	3,00 %*	3,25 % *
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	5,90 %	6,00 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,30 %	4,30 %
Année d'atteinte du taux ultime	-	-	2029	2029
Taux d'inflation	2,00 %	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la pension	1,00 %	1,13 %	-	-
Coût des prestations définies :				
Taux d'actualisation	4,00 %	4,80 %	4,00 %	4,90 %
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 % - 3,25 %	3,00 % - 3,25 %	3,25 %*	3,25 % *
Taux de croissance de la pension	1,13 %	1,13 %	-	-
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	6,00 %	6,09 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,30 %	4,26 %
Année d'atteinte du taux ultime	-	-	2029	2029

* Applicable aux membres de la haute direction seulement.

Hypothèses démographiques importantes – Tables de mortalité postérieure à la retraite :

OBLIGATIONS AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :

Composante à prestations définies des régimes de retraite :

2015	2014
110 % de CPM2014 Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014 Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.	110 % de CPM2014 Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014 Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.

Régimes de prestations postérieurs à l'emploi :

2015	2014
110 % de CPM2014 Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014 Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM- B pour tous les régimes.	110 % de CPM2014 Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014 Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM- B pour tous les régimes.

COÛT DES PRESTATIONS DÉFINIES :

Composante à prestations définies des régimes de retraite :

2015	2014
110 % de CPM2014 Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014 Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.	100 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime syndiqué et 90 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime non-syndiqué. 150 % de la cote AA pour tous les régimes.

Régimes de prestations postérieurs à l'emploi :

2015	2014
110 % de CPM2014 Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014 Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM- B pour tous les régimes.	100 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime syndiqué et 90 % de l'UP94 Générationnelle pour le régime non-syndiqué. 150 % de la cote AA pour tous les régimes.

13. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Risques associés aux régimes à prestations définies

Le risque principal relié aux régimes de pension est le risque de financement qui est le risque que la croissance des actifs investis et des contributions aux fonds de pension ne seront pas suffisantes pour couvrir les obligations des fonds de pensions, résultant en un passif non financé.

Le risque de financement est également lié aux risques suivants : le risque d'investissement, le risque de taux d'intérêt, le risque de longévité, le risque de salaire et le risque d'inflation.

Risque d'investissement : La valeur actualisée du passif au titre des prestations définies est calculée en utilisant un taux d'actualisation basé sur les taux de rendements des obligations de sociétés Canadiennes de grande qualité; si le rendement réel des actifs est inférieur à ce taux, il y aura un déficit. Par conséquent, la Société a adopté une politique de placement conservatrice supervisée par le comité d'investissement du Conseil d'administration.

Risque d'intérêt : Une diminution du taux d'intérêt des obligations entraînerait une augmentation du passif au titre des régimes, cependant grâce à une politique d'alignement des investissements, cette augmentation serait partiellement compensée par une augmentation de la valeur des investissements de dette des régimes.

Risque de longévité : La valeur actuelle des passifs au titre des régimes est calculée en tenant compte des meilleures estimées de mortalité des participants aux régimes durant et après leur emploi. Une augmentation dans l'espérance de vie des participants des régimes augmenterait le passif au titre des régimes.

Risque de salaire : La valeur actuelle des passifs au titre des régimes est calculée en tenant compte des salaires futurs des participants des régimes. Conséquemment, une augmentation des salaires des participants augmenterait le passif au titre des régimes.

Risque d'inflation : Une portion importante de l'obligation au titre des prestations de retraite est liée à l'inflation. Une augmentation du taux d'inflation augmenterait le passif de la Société. Une partie des actifs des régimes sont des obligations à rendement réel qui compensent partiellement les effets de l'inflation.

Analyse de sensibilité

La Société a examiné les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs actuariels et a déterminé que les hypothèses suivantes sont celles qui peuvent avoir les impacts les plus importants sur l'obligation au titre des prestations définies :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Obligation au titre des prestations définies Augmentation / (diminution)	
	2015	2014
Régimes de retraite – composante à prestations définies :		
Taux d'inflation		
Augmentation de 25 points de base	36,5	38,5
Diminution de 25 points de base	(36,1)	(37,7)
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(69,7)	(73,9)
Diminution de 25 points de base	73,2	78,1
Taux d'augmentation salariale		
Augmentation de 25 points de base	4,1	7,2
Diminution de 25 points de base	(4,7)	(7,4)
Table de mortalité		
1 an plus jeune	55,3	57,0
1 an plus vieux	(56,2)	(57,7)
Avantages postérieurs à l'emploi :		
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(0,8)	(0,8)
Diminution de 25 points de base	0,8	0,8

Dans les analyses de sensibilité présentées ci-dessus, la valeur actualisée des obligations au titre des prestations définies a été calculée en utilisant la méthode des unités de crédit projetées à la fin de l'exercice, cette méthode est la même qui a été utilisée pour calculer l'obligation au titre des prestations définies enregistrée à l'état de la situation financière.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode et les hypothèses utilisées lors de la préparation des analyses de sensibilité de l'année précédente.

13. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Stratégies d'appariement d'actif-passif

La Société revoit sa politique d'investissement pour ses régimes de retraite et le positionnement de ses actifs annuellement pour tenir compte des changements démographiques du régime, de l'environnement d'investissement, des circonstances financières du régime et du répondant du régime ainsi que des changements dans la tolérance aux risques. Après quelques années ou lorsqu'il y a des changements importants de circonstances, la Société fera une évaluation complète du modèle d'actif-passif pour déterminer une politique d'investissement optimale de ses actifs.

Les plus récentes révisions de la politique d'investissement ont mené à l'implantation progressive d'un appariement actif-passif qui tend à augmenter la durée des placements obligataires, sujet à des cibles d'implantation. De plus, la politique a mené à une diminution de l'exposition du régime à la volatilité du marché des actions de sociétés ouvertes en allouant une plus grande allocation aux titres à revenus fixes et aux investissements alternatifs axés sur les revenus qui ont une sensibilité aux taux d'intérêt apparentés aux obligations des régimes et à la mise en place progressive d'un mandat de couverture de risque de taux d'intérêt sujet à des déclencheurs. Les bénéfices attendus de ces mesures sont d'atteindre une plus faible volatilité du financement requis en préservant le coût courant du financement à un niveau acceptable.

b) Composante à cotisations définies du régime de retraite

Il n'y a eu aucune dépense importante relativement à la composante à cotisations définies du régime de retraite pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015. Les contributions de l'employeur ne devraient pas être importantes en 2016.

c) Avantages du personnel à long terme

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats pour les avantages du personnel à long terme incluant les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	22,8	23,8
Coût des services	4,8	4,8
Charge d'intérêts	0,7	1,0
Prestations versées	(4,5)	(5,6)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	(0,1)
Effet des changements aux hypothèses financières	-	0,7
Effet des changements liés à l'expérience	(1,9)	(1,8)
Solde à la fin de l'exercice	21,9	22,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	4,5	5,6
Prestations versées	(4,5)	(5,6)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	(21,9)	(22,8)

Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	6,6

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	2015	2014
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Taux d'actualisation	3,30 %	3,40 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,00 %	3,00 % - 3,25 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	5,19 %	5,29 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	3,78 %	3,78 %
Année d'atteinte du taux ultime	2029	2029
Taux d'inflation	2,00 %	2,25 %
Taux de mortalité	90% du WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2010 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel	90 % du WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2010 pour les indemnisations des accidents du travail et étude 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel
COÛT DES PRESTATIONS DÉFINIES :		
Taux d'actualisation	3,40 %	3,90 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 % - 3,25 %	3,00 % - 3,25 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	5,29 %	5,40 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	3,78 %	3,78 %
Année d'atteinte du taux ultime	2029	2029
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %
Taux de mortalité	90% du WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2010 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel	90 % du WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2010 pour les indemnisations des accidents du travail et étude 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel

13. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Analyse de sensibilité

La Société a examiné les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs actuariels et a déterminé que les hypothèses suivantes sont celles qui peuvent avoir le plus grand impact sur l'obligation au titre des avantages du personnel à long terme :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Passif au titre des avantages du personnel à long terme Augmentation / (diminution)	
	2015	2014
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(0,3)	(0,4)
Diminution de 25 points de base	0,3	0,4

d) Autres avantages du personnel à long terme

Les autres avantages du personnel à long terme incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont constatées lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des paiements futurs prévus aux employés syndiqués. Les variations des autres avantages à long terme du personnel sont expliquées ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	1,5	2,2
Coût des services	0,3	0,3
Prestations versées	(0,7)	(1,0)
Solde à la fin de l'exercice	1,1	1,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	0,7	1,0
Prestations versées	(0,7)	(1,0)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	(1,1)	(1,5)

e) Sommaire des régimes de retraite, des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel à long terme comptabilisés aux états financiers

Total des montants comptabilisés dans l'état de la situation financière :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	9,5	2,3
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	(9,2)	(51,7)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(19,7)	(19,4)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	(21,9)	(22,8)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	(1,1)	(1,5)
Passifs total	(51,9)	(95,4)

Total des montants comptabilisés dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Charges d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	38,0	23,5
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	1,1	1,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	3,6	4,6
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,3	0,3
Total	43,0	29,5

Ces charges d'exploitation sont incluses sur la ligne Rémunération et avantages du personnel dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global.

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	35,4	(105,9)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	0,4	(2,4)
Total	35,8	(108,3)

14. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

La composition des (recouvrements) charges d'impôts sur le résultat s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Charge (recouvrement) d'impôts exigibles	0,2	0,8
Charge (recouvrement) d'impôts différés	-	-
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	0,2	0,8

La charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 24,43 pour cent (31 décembre 2014 : 24,43 pour cent) sur le résultat avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Résultat net avant impôts sur le résultat	9,2	49,7
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat calculée - taux réglementaires	2,3	12,1
Impôts des grandes sociétés et impôts minimums des sociétés	0,2	0,8
Effet de la (réduction) augmentation des attributs de taxes non-reconnus	(2,6)	(11,8)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés sur le résultat	0,3	(0,3)
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	0,2	0,8

Les impôts différés sur le résultat tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers, et les montants servant au calcul de l'impôt sur le résultat.

Les composantes importantes des actifs et des (passifs) d'impôts différés sur le résultat sont les suivantes :

Impôts différés sur le résultat au 31 décembre 2015

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés sur le résultat:			
Perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés	(0,4)	(0,2)	(0,6)
Actif au titre des prestations constituées	-	(2,3)	(2,3)
Total des actifs d'impôts différés	(0,4)	(2,5)	(2,9)
Pertes fiscales reportées prospectivement	0,4	2,5	2,9
Actifs (passifs) d'impôts différés sur le résultat	-	-	-

Impôts différés sur le résultat au 31 décembre 2014

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés sur le résultat:			
Perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés	(0,4)	-	(0,4)
Pertes fiscales reportées prospectivement	0,4	-	0,4
Actifs (passifs) d'impôts différés sur le résultat	-	-	-

La Société a 54,2 millions de dollars (31 décembre 2014 : 49,1 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec et 51,7 millions de dollars (31 décembre 2014 : 46,6 million de dollars) de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance en 2029 et 2035.

La Société n'a pas comptabilisé les actifs d'impôts différés de ses différences temporelles déductibles ni de ses pertes fiscales non utilisées puisqu'elle a jugé improbable qu'un bénéfice imposable soit disponible pour ces éléments. Les différences temporelles déductibles, pertes fiscales et crédits d'impôt non utilisés pour lesquels aucun actif d'impôts différés sur le résultat n'a été comptabilisé sont réparties de la façon suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Fédéral:		
Immobilisations corporelles	85,8	84,6
Éventualités, autres passifs et montants nets	32,4	32,6
Passif au titre des prestations définies	50,9	91,6
Pertes fiscales reportées prospectivement	39,5	44,9
	208,6	253,7
Québec:		
Immobilisations corporelles	467,4	466,2
Éventualités, autres passifs et montants nets	30,9	31,3
Passif au titre des prestations définies	50,9	91,6
Pertes fiscales reportées prospectivement	42,0	47,3
	591,2	636,4

15. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles.

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Solde au début de l'exercice	1 247,8	1 237,4
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	97,9	80,9
Amortissement du financement en capital reporté	(82,6)	(70,5)
Solde à la fin de l'exercice	1 263,1	1 247,8

16. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Ventes de billets à l'avance	15,3	12,8
Cartes cadeaux	2,0	3,0
Transactions non monétaires	2,3	2,7
VIA Préférence (NOTE 1)	15,6	16,0
Autres	0,3	-
Total des produits reportés	35,5	34,5

(1) : Les produits reportés reliés aux points du programme de fidélisation sont évalués sur une base régulière à partir de la juste valeur des prix pour les billets de train (niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, c'est-à-dire sur des données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché actif (non ajustés), qui sont observables directement ou indirectement).

17. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Pour tous les exercices présentés, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions et son déficit accumulé, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation. La Société n'a pas modifié la gestion de son capital durant l'année.

18. ENGAGEMENTS

Le tableau suivant présente les engagements contractuels de la Société qui ne sont pas inclus dans l'état de la situation financière :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015				2014
	Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux opérationnels non-résiliables (NOTE A):					
Preneur	34,6	3,5	14,6	16,5	37,7
Total	34,6	3,5	14,6	16,5	37,7
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :					
Infrastructure	5,4	2,8	2,6	-	14,7
Matériel roulant	1,8	1,8	-	-	14,1
Total	7,2	4,6	2,6	-	28,8
Total des engagements	41,8	8,1	17,2	16,5	66,5

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie ferrée et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location sont des contrats de location résiliables pour les gares de Montréal et de Toronto assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement ainsi qu'un contrat de location non-résiliable d'une durée de 10 ans assorti d'une option de renouvellement pour le siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.

En 2015, un montant de 13,6 millions de dollars (31 décembre 2014 : 13,7 millions de dollars) a été comptabilisé à la dépense en lien avec les contrats de location d'immeuble.

b) Tel que mentionné à la Note 1, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018. Aucun montant n'est inclut dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagement fluctue en fonction de l'utilisation annuelle des voies.

c) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 27,2 millions de dollars (31 décembre 2014 : 31,2 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

19. VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Comptes clients	(3,2)	(1,1)
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	(1,2)	0,2
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada (financement du gouvernement reporté)	20,1	(30,0)
Stocks	(6,4)	3,1
Comptes fournisseurs et charges à payer	4,6	1,9
Provisions	(4,0)	1,5
Produits reportés	1,0	3,8
Total	10,9	(20,6)

20. INSTRUMENTS FINANCIERS

a) Classification des instruments financiers

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015 Valeur comptable			2014 Valeur comptable		
	JVBRN	DV	PC	JVBRN	DV	PC
Actifs financiers:						
Comptes clients	-	-	9,9 ⁽¹⁾	-	-	8,1 ⁽¹⁾
Instruments financiers dérivés	2,7 ⁽²⁾	-	-	1,8 ⁽²⁾	-	-
Fonds de renouvellement des actifs - Trésorerie	8,7	-	-	9,1	-	-
		JVBRN	Autres passifs financiers		JVBRN	Autres passifs financiers
Passifs financiers:						
Comptes fournisseurs et charges à payer		-	84,8 ⁽³⁾		-	83,3 ⁽³⁾
Instruments financiers dérivés		18,9 ⁽²⁾	-		13,9 ⁽²⁾	-

JVBRN - Instruments financiers à la juste valeur par le biais du résultat net

DV - Disponible à la vente

PC - Prêts et créances

(1) Composé des créances d'exploitation.

(2) Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

(3) Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

b) Informations sur la juste valeur

Les actifs financiers et passifs financiers mesurés à la juste valeur dans l'état de la situation financière sont classés selon une hiérarchie des justes valeurs comportant trois niveaux. Les trois niveaux sont définis basés sur des données observables et significatives d'évaluation comme suit :

Niveau 1 – Cours (non ajustés) auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation, sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques.

Niveau 2 – Données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché inclus dans les données d'entrée de Niveau 1, qui sont observables directement ou indirectement.

Niveau 3 – Données non observables concernant l'actif ou le passif.

Le tableau suivant présente la juste valeur classée par hiérarchie applicable à l'évaluation de façon récurrente de la juste valeur des actifs financiers et passifs financiers détenus par la Société. Le tableau présente aussi de l'information sur la méthode utilisée pour déterminer la juste valeur de ces actifs financiers et passifs financiers ainsi que leur hiérarchie des justes valeurs :

Actifs financiers / Passifs financiers	Hiérarchie des justes valeurs	Techniques d'évaluation	Données non observables	Sensibilité de la juste valeur aux données d'entrée non observables
Instrument financiers dérivés-contrat de change à terme	Niveau 2	Flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie futurs sont estimés sur la base des taux de change à terme (à partir des taux de change à terme observables à la fin de l'exercice) et des taux de contrat de change à terme, actualisés à un taux du marché reflétant les différents risques de crédit des contreparties.	N/A	N/A
Instrument financiers dérivés-swap de marchandises	Niveau 2	Flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie futurs sont estimés sur la base des prix de swaps de marchandises (à partir des prix de swap de marchandises observables sur le marché à la fin de l'exercice) et des prix des contrats de swap de marchandises, actualisés à un taux du marché reflétant les différents risques de crédit des contreparties.	N/A	N/A

Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 pendant l'exercice.

Il n'y a eu aucun changement dans les techniques d'évaluation depuis l'année dernière.

20. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

Le tableau suivant présente les actifs financiers et passifs financiers détenus par la Société qui ne sont pas évalués à la juste valeur de manière récurrente ainsi que leur hiérarchie des justes valeurs :

	2015	2014
Actifs :		
Comptes clients	Niveau 2	Niveau 2
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	Niveau 2	Niveau 2

La juste valeur des actifs financiers et passifs financiers classée au Niveau 2 ci-dessus a été déterminée en utilisant des modèles d'évaluation généralement reconnus basée sur des analyses d'actualisation des flux de trésorerie, dont la plus importante variable est le taux d'actualisation reflétant le risque de crédit des contreparties. Par contre, lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, ces instruments sont comptabilisés au montant de leur facture originale moins ajustement si nécessaire.

c) Gestion des risques

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marché. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain. Des swaps de marchandises sont utilisés pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant sur la totalité de la consommation de carburant.

La Société n'utilise pas ces instruments dérivés à des fins de transaction ou de spéculation. La Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

d) Risque de change

La Société est exposée aux risques de change pour les soldes en dollars américains suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Actifs :		
Instruments financiers dérivés	2,7	1,8
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	2,1	-
Instruments financiers dérivés	18,9	13,9

L'objectif de la gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme associés à l'achat de swap de marchandises.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 pour cent du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le résultat net de la Société.

e) Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 30,6 millions de dollars (31 décembre 2014 : 32,9 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en transigeant uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyages membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire / Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 31 décembre 2015, environ 7,7 pour cent (31 décembre 2014 : 9,2 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 78,8 pour cent (31 décembre 2014 : 88,2 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2015, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 0,5 million de dollars (31 décembre 2014 : 0,7 million de dollars). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

f) Risque lié au prix du carburant

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers basés sur le prix d'une marchandise (i.e. huile à chauffage) ou des indices boursiers. Une variation de l'ordre de 5 pour cent des prix en dollars américains du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers.

g) Risque de liquidité

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux prévisions d'activités de placement et de financement, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada.

Les passifs financiers énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 103,7 millions de dollars (31 décembre 2014 : 97,2 millions de dollars), représentent l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés, sur une base brute et non-actualisés, au 31 décembre 2015 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Comptes fournisseurs et charges à payer	84,8	-	-	-	-	84,8
Passifs financiers dérivés	2,5	2,3	5,4	8,3	0,4	18,9

20. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés, sur une base brute et non-actualisés, au 31 décembre 2014:

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Moins de 3 mois	3 à 6 ans	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Comptes fournisseurs et charges à payer	82,7	0,3	0,3	-	-	83,3
Passifs financiers dérivés	2,4	2,4	4,6	4,4	0,1	13,9

h) Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation des taux d'intérêt. Au 31 décembre 2015 ainsi qu'au 31 décembre 2014, il n'y avait aucune exposition au risque de taux d'intérêt puisque les liquidités de la Société étaient toutes investis dans des comptes de banque.

21. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swaps de marchandises dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (i.e. huile à chauffage) par rapport au prix sur lequel nous sommes entendus. La Société utilise aussi des contrats de change à terme qui constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié. Ces ententes sont liées aux swaps de marchandises.

À la fin de l'exercice, la juste valeur des instruments financiers dérivés est comme suit :

SWAP DE MARCHANDISES	2015		2014	
	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Passif	21 168	18,8	21 168	13,9

Au 31 décembre 2015, les swaps de marchandises brut ont un prix fixe par gallon américain entre 1,280 et 2,745 en dollars américains (31 décembre 2014 : entre 2,010 et 2,959) et les dates de maturité sont de 2016 à 2019 (31 décembre 2014 : 2015 à 2018). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

CONTRATS DE CHANGE À TERME	2015		2014	
	Quantité nominale de référence (millions de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Quantité nominale de référence (millions de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Actif	24,1	2,7	29,6	1,8
Passif	18,5	0,1	-	-

Au 31 décembre 2015, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,148 et 1,389 (31 décembre 2014: entre 1,047 et 1,148) en dollars américains et les dates de maturité sont de 2016 à 2019 (31 décembre 2014 : 2015 à 2016). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

Total des montants comptabilisés dans l'état de la situation financière :

	2015	2014
	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Total Actif	2,7	1,8
Total Passif	18,9	13,9

22. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises non liées et ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

La rémunération des principaux dirigeants, à l'exception du président et chef de la direction, est établie par le Comité des ressources humaines en fonction des rendements individuels et des tendances du marché. Les recommandations du Comité des ressources humaines sont ensuite présentées et approuvées par le Conseil d'administration. La rémunération du président et chef de la direction est établie par le gouverneur en conseil.

Les principaux dirigeants de la Société incluent les membres de l'exécutif qui font partie du Comité de gestion de la Société.

La rémunération des principaux dirigeants de la Société est la suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015	2014
Rémunérations et avantages du personnel à court-terme	3,3	2,8
Indemnités de fin de contrat	0,2	0,7
Avantages postérieurs à l'emploi	1,2	0,4
Total	4,7	3,9

23. OPÉRATIONS NON-MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 2,1 millions de dollars au 31 décembre 2015 (31 décembre 2014 : 1,7 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant approximatif de 1,8 million de dollars (31 décembre 2014 : 1,9 millions de dollars) dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global, principalement à titre de « Marketing et ventes » et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

24. ÉVENTUALITÉS

a) Environnement

Les activités de la Société sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charges sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une charge à payer est comptabilisée basée sur les frais futurs anticipés.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

- (i) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites;
- (ii) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers;
- (iii) Incertitude de la capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers;
- (iv) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'aient pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

b) Mise hors services des immobilisations

La Société se conforme à certains contrats de location-simple en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat et des droits du bailleur, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif n'a été comptabilisé aux états financiers.



ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION PAR INTÉRIM

Eric Stefanson
Winnipeg, Manitoba

VICE-PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jane Mowat
Toronto, Ontario

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Denis Durand
Montréal, Québec

David Hoff
Vancouver, Colombie-Britannique

Stephen Mallory
Toronto, Ontario

Ramona Materi
Vancouver, Colombie-Britannique

Deborah Robinson
Toronto, Ontario

Hind Sergieh
Montréal, Québec

Melissa Sonberg
Montréal, Québec

William M. Wheatley
Regina, Saskatchewan

Yves Desjardins-Siciliano
Montréal, Québec

SECRÉTAIRE CORPORATIF

Jean-François Legault

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION

Yves Desjardins-Siciliano
Président et chef de la direction

Marc Beaulieu
Chef, Transport et sécurité

Laurent F. Caron*
Chef, Ressources humaines

Sonia Corriveau
Chef, Transformation des Affaires

Patricia Jasmin
Chef, Services financiers

Martin R. Landry
Chef, Affaires commerciales

Jean-François Legault
Chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif

Robert St-Jean
Chef, Gestion des actifs

ADRESSES DES BUREAUX DE VIA RAIL

Siège social et Québec

3, Place Ville Marie
Bureau 500
Montréal, Québec
H3B 2C9
514 871-6000

895, de la Gauchetière Ouest
Montréal, Québec
H3B 4G1
514 989-2626

Canada Atlantique

1161, rue Hollis
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6
902 494-7900

Ontario

40, rue Elgin, 4^e étage
Ottawa, Ontario
K1P 1C7
613 907-8353

123, rue Front Ouest
Suite 1500
Toronto, Ontario
M5J 2M3
416 956-7600

Ouest

146-123, rue Main
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3
204 949-7483

1150, rue Station
Vancouver, Colombie-Britannique
V6A 4C7
604 640-3700

viarail.ca

BIOGRAPHIE

DES DIRECTEURS



YVES DESJARDINS-SICILIANO

Président et chef de la direction

M. Desjardins-Siciliano s'est joint à l'équipe de VIA Rail en 2010 et a été nommé président et chef de la direction en mai 2014. Avant sa nomination à la présidence, M. Desjardins-Siciliano était chef, Services corporatifs et juridiques, et Secrétaire corporatif de la Société. Cadre supérieur chevronné, il dirige avec passion, respect et transparence et fait preuve d'ouverture envers l'innovation et les idées créatives. Il se fait un honneur d'être un gestionnaire accessible et profite de chaque occasion pour rencontrer voyageurs et employés et échanger avec eux.

Avant son arrivée à VIA Rail, M. Desjardins-Siciliano a occupé plusieurs postes de cadre supérieur dans les domaines des services juridiques, des relations avec les organismes de réglementation et les gouvernements, du développement d'entreprise, des communications marketing et des finances, et ce, à Montréal et à Toronto. Il a œuvré tant au sein d'entreprises privées que de sociétés cotées en bourse évoluant dans les industries de la technologie de l'information, des télécommunications, du marketing et du divertissement.

Membre du Barreau du Québec et également ancien président de l'Association du Barreau canadien, Division Québec, M. Desjardins-Siciliano détient un diplôme en droit (LL.B.) de l'Université de Montréal et un diplôme d'études supérieures (DES) en droit de l'Université McGill. Il possède une accréditation de l'Institut des administrateurs de sociétés (IAS.A).



MARC BEAULIEU

Chef, Transport et sécurité

Après avoir travaillé au Canadian national (CN), M. Beaulieu s'est joint à l'équipe de VIA Rail en 1985, où il a occupé plusieurs postes de direction de plus en plus importants, notamment à titre de directeur général des opérations de maintenance, chef des services mécaniques, directeur général régional de l'Est du Canada et chef du transport, avant d'exercer ses fonctions actuelles. À titre de chef, Transport et sécurité, il est responsable de l'ensemble de l'exploitation du réseau ferroviaire, de la sécurité du transport et de l'exploitation, des services mécaniques et de la sûreté de l'entreprise. Le mandat de M. Beaulieu consiste à veiller à l'exploitation sécuritaire et efficace des trains de VIA Rail. Dans cette optique, ses responsabilités comprennent la supervision des mécaniciens de locomotive, du personnel responsable de l'entretien et de certains professionnels en ingénierie, du personnel d'exploitation du réseau ferroviaire et des professionnels chargés de la sûreté et de la sécurité.



LAURENT F. CARON*

Chef, Ressources humaines

M. Caron s'est joint à VIA en 2010. En tant que chef, Ressources humaines, il met en œuvre des stratégies et programmes qui favorisent une solide adhésion du personnel à la vision, à la mission et aux principes directeurs de la Société. Il supervise le développement du leadership,

la planification de la relève, les relations de travail et l'application du code de conduite de VIA Rail, en plus de veiller à ce que les compétences de base chez VIA soient intégrées aux activités sous sa supervision, qui comprennent l'embauche, la formation et l'apprentissage en ligne, la gestion du rendement, la gestion du changement, la rémunération globale et les politiques en matière de ressources humaines. Par le passé, M. Caron a occupé des postes à un niveau hiérarchique de plus en plus élevé au CN, chez AMF Technotransport et à la Société des chemins de fer du Québec. Titulaire d'un baccalauréat en relations industrielles de l'Université McGill, M. Caron est également membre de l'Ordre des conseillers en ressources humaines et de la *Society for Human Resource Management*.

* M. Caron occupait le poste de Chef, Ressources humaines jusqu'au 31 décembre 2015.



SONIA CORRIVEAU

Chef, Transformation des Affaires

M^{me} Corriveau a commencé à travailler chez VIA Rail en 2014. À titre de chef, Transformation des Affaires, elle est responsable de la réingénierie des processus commerciaux de la Société et dirige la transformation et la modernisation des processus d'affaires internes et auprès de la clientèle. Elle chapeaute notamment le groupe des technologies de l'information, le Bureau de gestion des projets corporatifs, ainsi que l'équipe responsable de l'architecture d'entreprise et de l'innovation. Au cours de ses 25 ans de carrière avec IBM, M^{me} Corriveau a occupé plusieurs postes de direction et a notamment dirigé diverses unités de travail dans plusieurs endroits au Canada, et piloté des changements complexes sur le plan de l'organisation et du fonctionnement. Juste avant de se joindre à VIA Rail, elle était Vice-Présidente des Services d'affaires mondiaux chez IBM et Présidente du Groupe LGS. M^{me} Corriveau est titulaire d'un MBA de l'Université du Québec à Montréal et d'un baccalauréat en informatique de gestion de l'Université de Sherbrooke.



PATRICIA JASMIN

Chef, Services financiers

M^{me} Jasmin s'est jointe à l'équipe de VIA Rail en 2007, exerçant d'abord les fonctions de contrôleur corporatif avant d'être nommée chef, Services financiers. Ses responsabilités comprennent la gestion financière, la production de rapports financiers internes et externes, le contrôle budgétaire, la vérification interne et externe et de la chaîne d'approvisionnement. M^{me} Jasmin, qui joue un rôle de premier plan dans la planification stratégique de l'entreprise, collabore étroitement avec les vérificateurs internes et externes de la Société et épaula le Comité de vérification et des finances du conseil d'administration. Riche d'une vaste expérience dans le domaine des finances et de l'administration, elle a œuvré au sein de vastes entreprises du domaine de la vente au détail telles que Costco et Les compagnies Loblaw Itée, ainsi que dans le secteur des télécommunications, chez Rogers et Téléglobe. M^{me} Jasmin a obtenu un baccalauréat en administration des affaires de l'école des HEC (Université de Montréal), est membre de l'Institut canadien des comptables agréés et porte le titre de CPA et CA.



MARTIN R. LANDRY

Chef, Affaires commerciales

M. Landry s'est greffé à l'équipe de VIA Rail en 2014. À titre de chef, Affaires commerciales, il supervise l'ensemble du personnel de première ligne et dirige les activités liées au service à la clientèle dans les gares et à bord des trains à travers le Canada. Ses responsabilités comprennent également les communications marketing et la publicité, les ventes interentreprises et internationales, la planification commerciale, les commandites, la conception de produits, la gestion de la marque, le développement de nouveaux produits, le programme de fidélisation de la clientèle, les partenariats et le développement des affaires, le service à la clientèle, la recherche en marketing ainsi que les activités d'analyse. Il a travaillé pendant 30 années chez IBM, où il a dirigé bon nombre d'unités de travail tant en Amérique du Nord qu'en Europe, y compris une équipe mondiale de services financiers établie à Paris. Plus récemment, il a occupé le poste de Directeur général des services d'impartition des processus commerciaux d'IBM pour le Canada et a siégé au comité exécutif d'IBM Canada. M. Landry détient un baccalauréat spécialisé en Finance de l'Université d'Ottawa.



JEAN-FRANÇOIS LEGAULT

Chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif

M. Legault s'est joint à VIA Rail en mai 2014. À titre de chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif, il est responsable des pratiques de gouvernance et du secrétariat de la Société, de la gestion de la conformité en matière de sécurité ferroviaire et de tous les aspects juridiques liés aux activités de VIA Rail, ainsi que de la mise en œuvre d'un programme de gestion des risques et de réclamation d'assurance de l'entreprise. Avant de rallier les rangs de la Société, M. Legault a pratiqué le droit pendant plusieurs années à Montréal. Il a occupé divers postes de direction dans le domaine du droit corporatif, notamment comme Vice-Président, Affaires juridiques chez Bell Canada et Les Vêtements de Sport Gildan, et avocat général et secrétaire corporatif chez Transat. Il a acquis une vaste expérience en droit corporatif et en gestion de la conformité, notamment en ce qui concerne la gouvernance, la gestion des litiges, les contrats, les cessions et acquisitions, et possède une expertise particulière dans la prestation de conseils juridiques axés sur les stratégies et les objectifs de l'entreprise. Membre du Barreau du Québec, M. Legault est titulaire d'un diplôme en droit (LL.B) de l'Université d'Ottawa.



ROBERT ST-JEAN

Chef, Gestion des actifs

M. St-Jean a entrepris son parcours au sein de VIA Rail en 2006, exerçant les fonctions de chef, Services financiers et Administration avant d'occuper le poste de chef, Gestion des actifs, depuis le 1^{er} janvier 2015. Son mandat consiste à accroître le rendement des investissements, à réduire les coûts d'exploitation et favoriser l'expérience-client. Il est responsable de l'acquisition, de la gestion, du développement, de la monétisation et du renouvellement de tous les actifs matériels de VIA Rail, notamment les gares et autres édifices, ainsi que des infrastructures ferroviaires, du matériel roulant et des placements des régimes de retraite de la Société. Avant son arrivée au sein de la Société, M. St-Jean a été vice-président principal, Finance et Contrôle, chez Les compagnies Loblaw Itée, a œuvré comme vice-président contrôleur chez Provigo Inc. et a occupé plusieurs postes de direction chez Club Price Canada. Titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université de Sherbrooke, M. St-Jean est membre de l'Institut canadien des comptables agréés et porte le titre de CPA, CA.

**COLLABORATEURS
AU RAPPORT ANNUEL 2015**

ÉDITRICE EN CHEF

Jennifer Bauer

Communications de l'entreprise, VIA Rail

DESIGN GRAPHIQUE

Sextans
