

La gare
↑ Trains

P Pay Station
Guichet de paiement

INFORMATION

RAPPORT ANNUEL 2016



TABLE DES MATIÈRES

02	Vue d'ensemble de la Société	28	Prix et distinctions
04	Message de l'administratrice principale du conseil d'administration	32	Mobilité durable
06	Message du président	35	Environnement
08	L'année en chiffres	36	Indicateurs clés de performance
10	Ligne du temps 2016	38	Gouvernance et responsabilité
12	VIA Rail se tourne vers l'avenir	47	Commentaires et analyse de la direction
16	Examen des activités	66	États financiers
26	Sécurité	118	Annuaire de la Société



NOS ACTIVITÉS

VIA RAIL EN UN COUP D'ŒIL

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 494 départs chaque semaine sur 12 500 kilomètres de voies ferrées reliant plus de 400 collectivités canadiennes. VIA Rail, qui compte quelque 2 700 employés actifs, a transporté 3,97 millions de passagers en 2016.

NOS SERVICES



LIAISONS INTERVILLES (LE CORRIDOR)

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

LIAISONS LONG 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 de VIA Rail, le *Canadien*, assure le service entre Vancouver et Toronto, tandis que dans l'Est du Canada, l'*Océan* relie Montréal et Halifax.

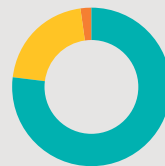
LIAISONS RÉGIONALES

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 long parcours
- 2 % Liaisons régionales

77%

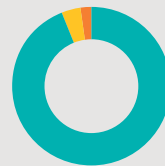


des produits voyageurs proviennent des liaisons intervilles (dans le Corridor)

DÉPLACEMENTS SELON LES LIAISONS

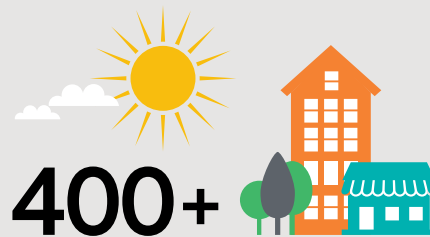
- 94 % Liaisons intervilles
- 4 % Liaisons long parcours
- 2 % Liaisons régionales

94%



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

COLLECTIVITÉS DESSERVIES



à l'échelle du Canada

* Les services de l'île de Vancouver et de Gaspé sont suspendus en raison de l'accessibilité des infrastructures.

Nos principaux actifs témoignent de l'éventail de nos activités, de nos gares et de nos centres de maintenance à notre flotte 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.

FRÉQUENCE

DÉPARTS

494 par semaine



Dans 92 % des cas, nos trains partent à l'heure

PASSAGERS

DÉPLACEMENTS



3,97 millions

représentant 1,37 milliard de kilomètres parcourus à travers le Canada; 94 % de ces déplacements sont effectués entre des villes, 4 % sont des liaisons long parcours et 2 % sont des liaisons régionales.

EMPLOYÉS

EMPLOYÉS ACTIFS À LA FIN DE L'ANNÉE CIVILE

2 731



DIVERSITÉ

32%



de nos employés sont des femmes, 10 % proviennent des minorités visibles, 2 % ont des handicaps et 2 % sont Autochtones.

FLOTTE

VOITURES (EN SERVICE ET HORS SERVICE)

426



LOCOMOTIVES

73

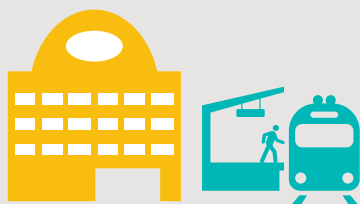


dont 71 % ont été remises à neuf afin d'en améliorer l'efficacité sur les plans opérationnel et environnemental, et d'offrir un service sécuritaire et fluide.

BÂTIMENTS

GARES

121



dont 54 qui sont des édifices du patrimoine

BUREAUX

7



1 siège social, 6 bureaux régionaux

CENTRES DE MAINTENANCE

4



installations de pointe



MESSAGE DE L'ADMINISTRATRICE PRINCIPALE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

C'est avec fierté que j'écris ce message au nom du conseil d'administration de VIA Rail, une entreprise qui a réussi, en mettant l'accent sur les besoins de ses clients, à se positionner en tant qu'acteur de premier plan au sein du système de transport du Canada. En 2016, dans la foulée des progrès que nous avons accomplis au cours des deux dernières années, nos résultats sur le plan des revenus et de l'achalandage se sont encore améliorés et nous avons atteint d'importants jalons en cours de route.

L'année a bien débuté avec l'annonce, dans le budget fédéral de 2016, de l'octroi d'une enveloppe de 34 millions de dollars à VIA Rail pour apporter des améliorations à certaines de ses gares et à ses centres de maintenance. Ces fonds appuieront des projets dans plusieurs gares du corridor Québec-Windsor et nos centres de maintenance de Montréal et Toronto. Le budget prévoyait aussi un soutien financier pour deux projets stratégiques d'envergure. VIA Rail a d'abord reçu 7,7 millions de dollars pour financer des études techniques et d'autres activités de pré-appvisionnement pour

le renouvellement de sa flotte dans le corridor Québec-Windsor, des améliorations de sécurité aux passages à niveau et des mesures de renforcement de la sécurité. En outre, le budget de 2016 a accordé 3,3 millions de dollars à Transports Canada pour appuyer une évaluation approfondie de notre projet de train à grande fréquence (voies dédiées). Forte de cette reconnaissance, VIA Rail a redoublé d'efforts et, en décembre, nous avons présenté des modèles d'affaires à Transports Canada pour le renouvellement de notre flotte et pour le train à grande fréquence (TGF).

Les projets de renouvellement de la flotte du Corridor et de voies dédiées sont deux composantes essentielles de notre stratégie de rentabilisation à deux volets établie en 2014. Nous avons d'abord mis l'accent sur la croissance des revenus et de l'achalandage pour montrer que les Canadiens accordent de la valeur au service ferroviaire voyageurs. VIA Rail en a fait sa priorité au cours des deux dernières années et a connu un incroyable succès. Depuis 2014, notre achalandage et nos revenus ont augmenté de 4,6 % et 15,6 % respectivement.

La stratégie à long terme de VIA Rail visant à construire et à exploiter un service ferroviaire dédié au transport des voyageurs a été reconnue à la fois par *le Rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada*, aussi appelé rapport Emerson, publié en 2016, ainsi que par le budget fédéral 2016. Le rapport Emerson a été très positif à l'égard de VIA Rail et a révélé une connaissance approfondie du contexte dans lequel nous exploitons nos trains, recommandant la séparation du trafic ferroviaire des marchandises et du trafic ferroviaire voyageurs afin de moderniser la Société. Le budget fédéral a apporté du soutien fédéral pour une évaluation approfondie de notre projet. Tout au long de l'année, nous avons continué à resserrer nos liens avec Transports Canada, et nous avons accueilli le ministre des Transports, Marc Garneau, qui a visité le siège social de VIA Rail et le Centre de maintenance de Montréal.

En 2016, VIA Rail a aussi récolté de nombreux prix et distinctions, qui sont présentés en détail plus loin dans le rapport. J'aimerais toutefois évoquer deux d'entre eux – tous deux décernés à notre président et chef de la direction – qui sont liés à des enjeux importants pour toute l'équipe de VIA Rail. M. Desjardins-Siciliano a en effet reçu un prix de l'organisme La Gouvernance au Féminin pour son action en faveur de l'avancement de la femme dans la gouvernance au sein de notre entreprise. VIA Rail se positionne comme chef de file au Canada sur le plan de la diversité en matière de gouvernance, son conseil d'administration ayant atteint la parité en 2014. Trois des huit membres de l'équipe de la haute direction et 30 % des gestionnaires principaux sont des femmes. Notre président a aussi remporté le prix Accomplissement, stratégie d'affaires au gala des Prix des conseillers juridiques du Québec, pour sa stratégie commerciale axée sur le client et son projet novateur de train à grande fréquence. La pensée créative à tous les niveaux de l'entreprise joue un rôle déterminant dans notre réussite et contribuera à orienter notre avenir.

À l'interne, Eric Stefanson, président par intérim du conseil d'administration de VIA Rail, a annoncé en mars son départ pour relever d'autres défis au Manitoba, sa province natale. VIA Rail a été privilégiée de compter sur lui au cours des neuf dernières années, et chacun de nous a bénéficié de sa vaste expertise. Au nom des membres du conseil d'administration et de tous les employés de VIA Rail, j'aimerais remercier M. Stefanson de son dévouement. Sous sa gouverne, le conseil d'administration a soutenu et orienté les projets de VIA Rail, ce qui a contribué à établir le fondement du succès continu de la Société. Au départ d'Eric Stefanson, mes collègues au conseil d'administration m'ont choisie pour occuper le poste d'administratrice principale jusqu'à ce que le gouvernement du Canada nomme le nouveau président ou la nouvelle présidente. Je suis honorée d'exercer ces fonctions.

En terminant, j'aimerais remercier chaque personne ayant contribué à nos succès en 2016, de nos presque 4 millions de passagers à nos employés qui n'hésitent jamais à se dépasser. J'aimerais aussi remercier mes collègues du conseil d'administration de leur engagement et leur dévouement constants envers VIA Rail.



JANE MOWAT

Administratrice principale du conseil d'administration,
présidente du Comité de la vérification et des finances

MESSAGE DU PRÉSIDENT



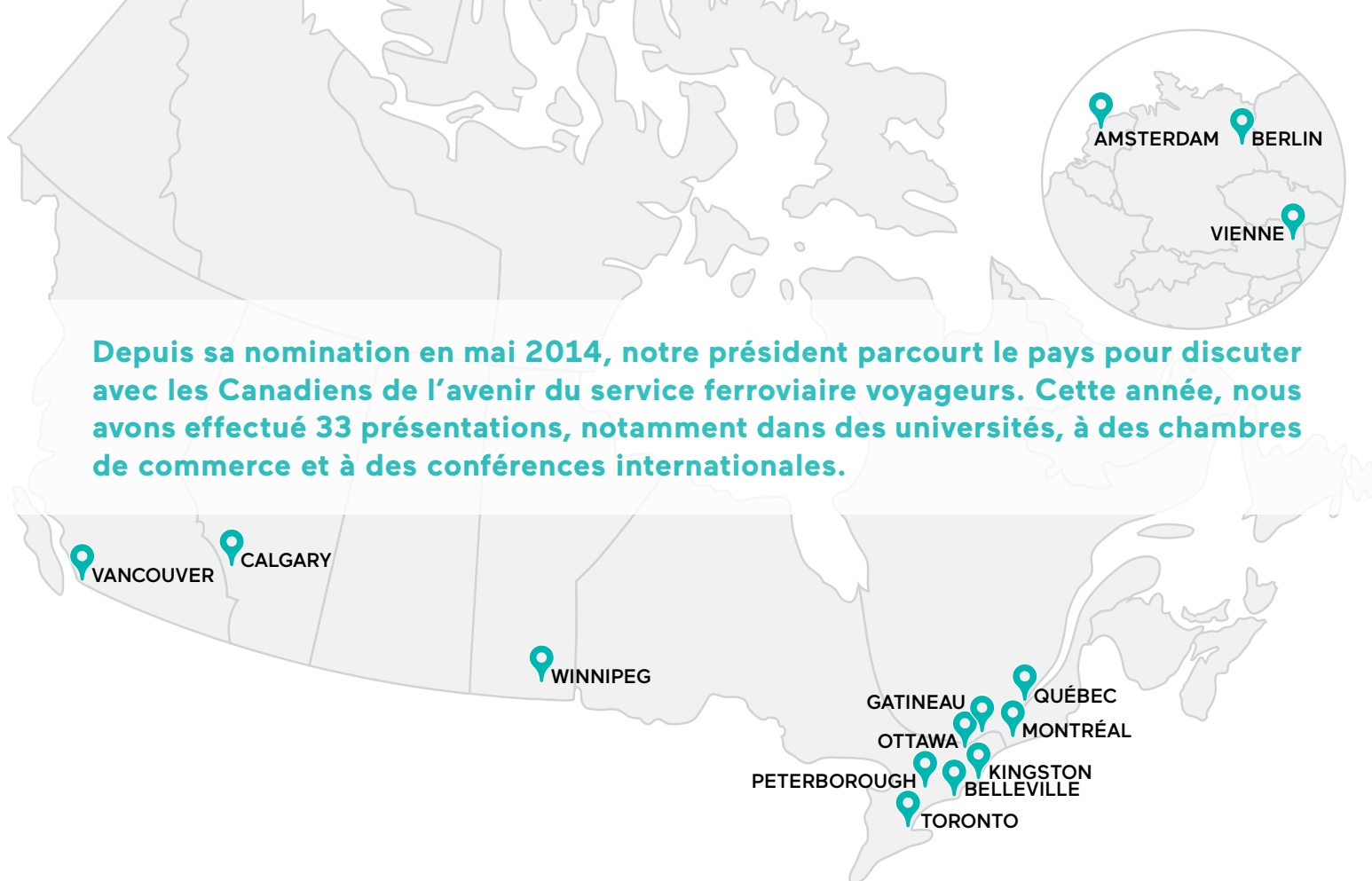
Quelle année nous avons connue! S'il y avait encore des doutes quant à la pertinence du service ferroviaire voyageurs au Canada, nos résultats de cette année les ont tous dissipés. Je suis fier de signaler que, pour la troisième année consécutive, VIA Rail célèbre succès et croissance. Nous avons tablé sur les progrès que nous avons réalisés depuis 2014 et avons continué à nous améliorer; nous en récoltons encore les dividendes en 2016. Notre achalandage total s'est accru de 4,1 % et nos revenus ont augmenté de 8,9 % par rapport à l'année dernière. Impressionnants par eux-mêmes, ces résultats sont encore plus remarquables lorsqu'ils sont mis en contexte. La fin de 2016 a marqué notre 11^e trimestre consécutif de croissance sur le plan des revenus et notre 4^e trimestre consécutif de croissance sur le plan de l'achalandage. Encore plus de Canadiens ont fait cette année le choix sensé de prendre le train. Pendant ce temps, à l'interne, le niveau d'engagement de nos employés a grimpé de 6 % comparativement au sondage de l'an dernier, qui marquait déjà une croissance de 5 % par rapport à l'enquête de l'année antérieure. La mise en œuvre de plans d'action ciblés et d'initiatives de mobilisation des employés explique cette hausse extraordinaire.

En 2016, nous avons eu le plaisir de célébrer des anniversaires importants pour deux de nos gares patrimoniales. En effet, la Gare du Palais, notre gare

patrimoniale à Québec, fêtait son centenaire en août, alors qu'en septembre, la gare d'Ottawa soulignait son 50^e anniversaire. Ces célébrations ont servi de prélude à l'année 2017, qui sera une année fort occupée tant pour notre pays que pour VIA Rail, puisque le Canada fêtera son cent cinquantième et Montréal, son 375^e anniversaire. Il y a 150 ans, la construction d'un chemin de fer national a joué un rôle de premier plan pour unifier le pays au sein d'une confédération. Encore aujourd'hui, le train relie le pays d'un océan à l'autre, mais, chez VIA Rail, nous partageons la vision d'un Canada encore plus étroitement interrelié.

L'année 2017 marquera également les célébrations du 40^e anniversaire de VIA Rail. L'entreprise a vu le jour à la suite du transfert des services voyageurs du CN en 1977, suivi par ceux du CP en 1978.

Les résultats et la croissance extraordinaires de VIA Rail des trois dernières années nous ont insufflé la confiance nécessaire pour réfléchir plus avant à la façon dont nous souhaitons nous positionner à long terme. Nous devons poursuivre la transformation de notre entreprise si nous voulons demeurer des acteurs à part entière du secteur des transports en constante évolution. En 2016, nous nous sommes attelés à la mise sur pied d'une stratégie qui devrait nous amener jusqu'en 2025. Appelée Destination 2025 (plus de détails à la page 13),



Depuis sa nomination en mai 2014, notre président parcourt le pays pour discuter avec les Canadiens de l'avenir du service ferroviaire voyageurs. Cette année, nous avons effectué 33 présentations, notamment dans des universités, à des chambres de commerce et à des conférences internationales.

elle sera axée sur la personnalisation, la connectivité, la collaboration et la durabilité afin que VIA Rail devienne une entreprise novatrice, à haut rendement et tournée vers l'avenir.

Pour concrétiser la stratégie Destination 2025, il sera essentiel de favoriser une culture de l'innovation. La pensée novatrice, qu'illustrent de récents projets comme l'École de leadership, le système de sécurité des trains par GPS conçu à l'interne et la campagne de marketing « Pourquoi tu ne prends pas le train ? » (tous présentés dans ce rapport), ont largement contribué à notre réussite des trois dernières années. Nous souhaitons continuer à encourager ce type de créativité, en particulier en ce qui a trait aux priorités établies dans le cadre de Destination 2025.

Nous avons déjà cerné et commencé à élaborer des solutions pour relever les deux défis fondamentaux auxquels fait face VIA Rail, soit notre capacité à offrir des services rapides, fréquents et ponctuels, et notre flotte vieillissante. Le projet de train à grande fréquence, qui propose de séparer les trains de passagers des trains de marchandises pour permettre un plus grand nombre de départs, des vitesses plus élevées et une ponctualité accrue, a été conçu en tenant compte des possibilités qui pourraient s'offrir à nous sur le plan environnemental et financier si les contraintes qui pèsent sur notre système

d'exploitation actuel étaient éliminées. Les voies réservées au transport voyageurs permettraient d'offrir à davantage de Canadiens un service ferroviaire plus rapide, sécuritaire, durable, accessible et fiable, assorti d'un plus grand nombre de départs. Dans l'intervalle, le remplacement de notre flotte par de l'équipement moderne réduirait considérablement nos émissions de gaz à effet de serre, ce qui créera un environnement plus sain et sécuritaire pour tous. Nous nous employons à transformer l'expérience de voyage des Canadiens. Destination 2025 nous permet de paver la voie à cette avenir prometteur.

Nos réussites sont toujours le fruit des efforts de nos employés et de toutes les personnes qui choisissent de prendre le train. Nous remercions chacun d'entre vous et nous envisageons avec optimisme les nombreuses célébrations que nous réserve l'année à venir.

Merci d'être partant !

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.

	2016	2015	2014	2013	2012
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Produits voyageurs ⁽¹⁾	301,1	275,0	259,6	249,6	257,4
Produits totaux ⁽¹⁾	324,3	297,8	280,3	270,4	276,9
Charges d'exploitation ⁽¹⁾	(554,4)	(520,0)	(509,0)	(482,4)	(478,2)
Contributions pour avantages sociaux des employés ⁽¹⁾	(37,4)	(57,8)	(88,4)	(95,6)	(77,8)
Charges d'exploitation totales ⁽¹⁾	(591,8)	(577,8)	(597,4)	(578,0)	(556,0)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(267,5)	(280,0)	(317,1)	(307,6)	(279,1)
Dépenses en immobilisations	(91,0)	(97,9)	(81,8)	(96,2)	(170,3)
Financement total requis	(358,5)	(377,9)	(398,9)	(403,8)	(449,4)
Financement d'exploitation par le gouvernement	267,5	280,0	317,1	307,6	279,1
Financement en capital par le gouvernement	86,3	97,9	80,9	90,8	167,2
Financement total par le gouvernement	353,8	377,9	398,0	398,4	446,3
Fonds de renouvellement des actifs	4,7	0,0	0,9	5,4	3,1
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS ⁽²⁾					
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	858	822	808	832	834
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	1 578	1 457	1 349	1 482	1 541
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	31,2	34,1	39,2	37,0	33,5
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	34,3	32,5	31,2	29,4	30,3
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 547	6 347	6 160	6 244	6 441
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	42 637	40 120	36 958	39 699	44 379
Coefficient d'occupation moyen (%)	54	56	60	56	54
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	131	130	131	133	129
Ponctualité (%)	73	71	76	82	83
<i>Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période</i>	2 787	2 694	2 608	2 662	2 800

(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'un audit

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2016

(Les produits et coûts par service de train n'ont pas fait l'objet d'un audit)

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	157 417 \$	249 176 \$	91 759 \$	41,68 \$	0,19 \$	42 336	2 201 470
Québec-Montréal-Ottawa	37 964 \$	60 587 \$	22 623 \$	39,19 \$	0,26 \$	11 102	577 306
Corridor Est	195 381 \$	309 763 \$	114 382 \$	41,16 \$	0,20 \$	53 438	2 778 776
Toronto-London-Sarnia-Windsor	44 910 \$	71 213 \$	26 303 \$	28,49 \$	0,24 \$	17 753	923 127
Toronto-Niagara	996 \$	5 958 \$	4 962 \$	164,43 \$	2,09 \$	580	30 177
Sud-Ouest Ontario	45 906 \$	77 171 \$	31 265 \$	32,80 \$	0,28 \$	18 333	953 304
Corridor	241 287 \$	386 934 \$	145 647 \$	39,03 \$	0,21 \$	71 771	3 732 080
Montréal-Halifax	10 593 \$	49 523 \$	38 930 \$	501,59 \$	0,97 \$	1 493	77 613
Toronto-Vancouver	66 240 \$	106 659 \$	40 419 \$	433,71 \$	0,37 \$	1 792	93 193
Longs parcours	76 833 \$	156 182 \$	79 349 \$	464,56 \$	0,53 \$	3 285	170 806
Montréal-Gaspé	0 \$	0 \$	0 \$	s.o.	s.o.	0	0
Montréal-Jonquière	386 \$	6 152 \$	5 766 \$	601,56 \$	3,55 \$	184	9 585
Montréal-Senneterre	415 \$	5 487 \$	5 072 \$	512,22 \$	2,64 \$	191	9 902
Sudbury-White River	197 \$	3 638 \$	3 441 \$	618,77 \$	4,41 \$	107	5 561
Winnipeg-Churchill	3 730 \$	21 295 \$	17 565 \$	599,77 \$	2,02 \$	563	29 286
Jasper-Prince Rupert	1 491 \$	9 256 \$	7 765 \$	462,64 \$	1,35 \$	323	16 784
Liaisons régionales	6 219 \$	45 828 \$	39 609 \$	556,95 \$	2,11 \$	1 368	71 118
The Pas et Pukatawagan ⁽¹⁾	s.o.	2 907 \$	2 907 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Réseau	324 339 \$	591 851 \$	267 512 \$	67,32 \$	0,31 \$	76 423	3 974 004

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

LIGNE DU TEMPS 2016

JANVIER

- Campagne de marketing « Déjouer l'hiver »
- Annonce du nouvel énoncé de mission et de vision
- Création du poste de chef, Mécanique et maintenance et nomination de Carl Desrosiers

FÉVRIER

- Première session de l'École de leadership

MARS

- Nomination de Linda Bergeron en tant que chef, Ressources humaines
- Annonce dans le budget fédéral de 2016 du financement d'études sur le train à grande fréquence et des activités de pré-approvisionnement pour la flotte à l'achat du nouveau matériel roulant du Corridor



JUILLET

- Ratification d'une nouvelle convention collective avec UNIFOR
- Annonce du ministre Garneau des détails du plan d'investissement de 34 millions de dollars du budget 2016 dans les infrastructures de VIA Rail

AOÛT

- Célébration du 100^e anniversaire de la Gare du Palais (Québec)
- Distribution de tablettes aux mécaniciens de locomotive

SEPTEMBRE

- Campagne de marketing « Pourquoi tu ne prends pas le train ? »
- Célébration du 50^e anniversaire de la gare d'Ottawa

AVRIL

- Publication du premier Rapport sur la mobilité durable de VIA Rail

MAI

- Webdiffusion de l'Assemblée publique annuelle de 2016
- Visite du ministre Garneau au siège social de VIA Rail

JUIN

- Nouvel horaire estival comprenant des arrêts additionnels dans certaines gares et plus de départs entre Ottawa et Québec
- Lancement de VIA : Le blogue



OCTOBRE

- Le *Canadien* est en vedette dans l'émission *Mighty Trains* de la chaîne Discovery

NOVEMBRE

- Ajout de deux nouveaux départs entre Toronto et Ottawa
- Lancement d'un nouvel outil de gestion des relations avec la clientèle

DÉCEMBRE

- Réaménagement de toutes les voitures LRC de la classe Affaires en configuration des sièges en 50-50
- Présentation à Transports Canada de modèles d'affaires pour le renouvellement de la flotte et pour le train à grande fréquence
- Ajout de six départs du train *Océan* pour la période des Fêtes



VIA RAIL SE TOURNE VERS L'AVENIR

Les résultats et la croissance exceptionnels qu’a connus VIA Rail au cours des deux dernières années nous ont permis d’entreprendre une réflexion sur la façon dont nous souhaitons nous positionner à long terme. Afin de jeter les bases de notre réussite future, nous élaborons actuellement une stratégie appelée « Destination 2025 ».

En mai 2016, l’équipe de transformation, en collaboration avec d’autres secteurs de l’entreprise, a commencé à travailler à la mise sur pied d’une orientation stratégique 2020-2025 pour VIA Rail. Cette activité s’est poursuivie auprès de membres de la haute direction, directeurs et gestionnaires de VIA Rail lors d’une réunion des communicateurs principaux de la Société tenue en juillet 2016. Dans le cadre d’une série d’ateliers, les communicateurs principaux ont cerné les quatre orientations stratégiques suivantes, qui nous guideront au cours des prochaines années et nous aideront à concrétiser notre vision consistant à « être une voie sensée pour les voyageurs » et notre mission axée sur « les passagers avant tout » :

- **Personnalisé** – Offrir à nos clients, à nos employés et aux communautés une expérience authentique et personnalisée.
- **Connecté** – Mettre à profit des solutions innovantes et des idées afin de relier nos passagers, nos employés et nos actifs.
- **Collaboratif** – Favoriser les relations de collaboration qui créent des résultats synergiques.
- **Durable** – Être une organisation durable en capitalisant sur les technologies avancées et modulables.

Plusieurs de ces orientations sont déjà intégrées dans nos projets en cours et nos activités quotidiennes. Les quatre orientations stratégiques reflètent notre aspiration à devenir à long terme une entreprise novatrice, à haut rendement et tournée vers l’avenir. Destination 2025 est notre feuille de route pour assurer l’avenir de VIA Rail et nous positionner en tant que chef de file de l’industrie du transport.



**POUR EN APPRENDRE
DAVANTAGE SUR LE PROCESSUS
QUI SOUS-TEND LA STRATÉGIE
DESTINATION 2025**

VISIONNEZ LA VIDÉO DESTINATION 2025
SUR LA CHAÎNE YOUTUBE DE VIA RAIL.

DEUX PROJETS NOVATEURS SONT AU CŒUR DE NOS PROGRÈS VERS LA RÉALISATION DE NOTRE STRATÉGIE DESTINATION 2025:

RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DU CORRIDOR QUÉBEC-WINDSOR

La flotte de voitures qu'utilise VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor approche de la fin de sa vie utile et doit être remplacée par des voitures et locomotives plus récentes et écologiques. Le renouvellement de la flotte améliorerait considérablement l'expérience client; les experts prévoient d'ailleurs que le nouvel équipement pourrait faire croître notre achalandage de 3,9 %. Une nouvelle flotte contribuerait également à une croissance de l'achalandage prévue de 13,6 à 17 % sur 10 ans. En aidant davantage de gens à faire le choix sensé de prendre le train, nous réduirons les émissions de gaz à effet de serre et la congestion routière, contribuant ainsi à la santé économique et environnementale du Canada.

Le gouvernement du Canada a reconnu la nécessité de renouveler notre flotte et, dans le budget de 2016, il a octroyé à VIA Rail une somme de 7,7 millions de dollars pour financer des études techniques et d'autres activités de pré-approvisionnement (de même que des améliorations de sécurité aux passages à niveau et des mesures de renforcement de la sécurité).

Ce nouvel équipement aurait d'importantes répercussions pour les clients de VIA Rail, surtout ceux ayant des besoins d'accessibilité, ainsi que la quasi-totalité de nos employés; il est donc essentiel d'intégrer leurs points de vue dans le processus décisionnel. Ainsi, en 2016, nous avons consulté plus de 200 employés dans le cadre d'une enquête poussée sur le renouvellement de la flotte et, pendant la période estivale, nous avons mené des groupes de discussion dans des villes clés le long du Corridor pour recueillir les commentaires de nos clients. En décembre, nous avons présenté à Transports Canada un modèle d'affaires pour le renouvellement de notre flotte.



TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE



La hausse des revenus et de l'achalandage de VIA Rail prouve que le train demeure un mode de transport pertinent dans le corridor Québec-Windsor. Toutefois, nous avons atteint un plateau en raison des contraintes inhérentes à notre environnement d'exploitation actuel. VIA Rail possède seulement 3 % de l'infrastructure sur laquelle roulent ses trains et les 97 % restants sont détenus par les compagnies de transport de marchandises, une situation qui nous oblige à partager l'infrastructure avec les trains de marchandises et à leur céder le passage. L'augmentation du trafic de trains de marchandises a des retombées positives sur l'économie canadienne, mais elle nous empêche grandement d'améliorer notre ponctualité et d'ajouter des départs. S'ils ne peuvent pas compter sur un service ferroviaire fiable, les Canadiens continueront à miser sur la voiture pour les déplacements de courte distance le long du Corridor.

VIA Rail a consacré les trois dernières années à l'élaboration d'un projet qui propose de séparer trains voyageurs et trains de marchandises en construisant une voie dédiée au transport des passagers dans le corridor Québec-Windsor. L'utilisation de voies réservées nous permettrait d'offrir aux Canadiens un service plus rapide, sécuritaire, durable, accessible et fiable, assorti d'un plus grand nombre de départs. Notre analyse indique que le nombre de départs quotidiens augmenterait et pourrait être déterminé en fonction des besoins des passagers, que les temps de déplacement seraient largement réduits et que les subventions d'exploitation versées à VIA Rail pour le Corridor par le gouvernement pourraient possiblement être éliminées après un certain temps.

Le budget de 2016 a accordé 3,3 millions de dollars sur trois ans à Transports Canada pour appuyer une évaluation approfondie de notre projet de train à grande fréquence, pour lequel nous avons présenté un modèle d'affaires à Transports Canada en décembre.



EXAMEN DES ACTIVITÉS

LES PASSAGERS AVANT TOUT

PLUS GRAND CHOIX DE TRAJETS EN TRAIN

En 2016, nous nous sommes surtout efforcés d'offrir davantage de trajets ferroviaires et d'optimiser nos horaires afin de mieux servir notre clientèle. À la fin de l'année, nous avons augmenté notre capacité de 8,3 % comparativement à 2015. Pour y parvenir, nous avons eu recours à plusieurs stratégies, comme l'ajout de trains sur des liaisons existantes et de nouveaux arrêts le long des parcours. Voici quelques-unes des améliorations apportées à nos horaires en 2016 :

- liaison directe entre Québec et Ottawa, qui procure plus de souplesse aux passagers et réduit les temps de déplacement entre les deux capitales ;
- deux nouveaux départs l'après-midi entre Toronto et Ottawa, ajoutés en novembre dernier ;
- capacité accrue pour toutes les longues fins de semaines achalandées de l'année, dont celle de la fête du Canada, de l'Action de grâce et de la fête de la Reine ;
- ajout de six départs de l'*Océan* reliant Montréal et Halifax durant la période des Fêtes ;
- ajout d'un arrêt à la gare de Casselman le matin pour permettre à un plus grand nombre de passagers d'arriver à Ottawa au plus tard à 8 heures ;
- augmentation stratégique de la capacité de certains trains dans l'ensemble du réseau ;
- deux arrêts supplémentaires par jour à Oshawa, au début de juin.

Pour rendre notre horaire plus flexible tout en tenant compte des contraintes imposées par l'infrastructure, nous avons optimisé le déploiement de notre matériel roulant en mettant en place un système de trains bidirectionnels avec nos nouvelles voitures à configuration 50-50. Utilisé surtout entre Toronto et Ottawa, ce système nous permet de réaffecter les voitures de notre flotte afin d'offrir des départs plus fréquents sans avoir besoin de matériel supplémentaire. Ensemble, ces nouveaux aménagements et horaires nous donneront plus de latitude pour apporter d'autres améliorations à l'avenir.

GESTION DES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE : MODIFIER NOS INTERACTIONS

En novembre, nous avons terminé la mise en œuvre d'un programme exhaustif de gestion des relations avec la clientèle (GRC) qui répond à nos objectifs. Le programme GRC nous aide à mieux comprendre les comportements et préférences de nos clients, et ainsi nous permet de leur offrir un service personnalisé vraiment adapté à leurs besoins. La plateforme du programme GRC est utilisée par les Centres client VIA, l'équipe chargée des relations avec la clientèle et le groupe responsable de la gestion des relations avec la clientèle et fidélisation. En partageant notre vue d'ensemble en ce qui a trait à la clientèle entre ces trois services, nous sommes en mesure de proposer des services améliorés, de bâtir des relations plus solides et durables, et d'encourager les voyageurs à prendre le train plus souvent.

Les Centres client VIA et l'équipe chargée des relations avec la clientèle ont maintenant accès à une source centralisée d'information sur les clients ; les agents ont ainsi une vue d'ensemble qui augmentera l'efficacité de leurs interactions. Grâce au programme GRC, notre groupe responsable de la gestion des relations avec la clientèle et fidélisation prépare et diffuse des communications directes et personnalisées à l'aide d'outils multicanaux d'automatisation du marketing à l'avant-plan de l'industrie. En prenant ces responsabilités à l'interne, nous veillons à ce que nos communications avec nos clients soient mieux conçues et plus efficaces.

ENRICHIR L'EXPÉRIENCE À BORD DES TRAINS



Nous apportons constamment des améliorations à nos services afin d'enrichir l'expérience des passagers.

Cette année, dans la classe Affaires, nous avons fourni des rallonges de tablette qui nous avaient été demandées par des clients. Les rallonges agrandissent la surface de travail et réduisent l'espace libre entre la table et le siège. Comme nous tenons à proposer des produits canadiens à bord de nos trains, nous avons ajouté des pains Première Moisson, des bagels de Montréal et un scone de fabrication canadienne au menu de la classe Affaires. Nous avons également renouvelé la sélection de boissons alcoolisées, en remplaçant le porto et le rhum offerts, et amorcé une rotation trimestrielle de bières artisanales locales en proposant initialement les produits Glutenberg, brassés à Montréal. Dans la classe Économie, nous avons mené un sondage auprès des passagers et du personnel sur les choix de nourriture et de boissons, ainsi que les services de WiFi à bord. À partir de leurs commentaires, nous lancerons au premier trimestre de 2017 un nouveau menu pour la classe Économie.

Dans notre train long parcours le *Canadien*, nous avons instauré une nouvelle sélection musicale dans les aires communes et servi, à titre d'essai, des plats chauds que nous prévoyons offrir au premier trimestre de 2017. Pour accroître nos options de mets chauds à bord du train *Océan* et sur les liaisons vers Senneterre et Jonquière, la pizza a été ajoutée au menu en octobre 2016. Nous avons aussi lancé un projet pilote de machine à café Nespresso dans l'une des voitures Parc Prestige (du *Canadien*) et la voiture-salon Glen Fraser (service nolisé pour des événements spéciaux).

UNE CLASSE PRESTIGE AMÉLIORÉE

Pour maintenir le succès de la classe Prestige, offerte depuis bientôt deux ans sur le *Canadien*, nous avons apporté en mai dernier plusieurs améliorations à l'expérience au départ et au service à bord, en tenant compte des commentaires de nos clients et de nos employés. Nous avons rehaussé notre offre de services à bord et l'expérience de restauration. Au nombre des changements, mentionnons un service exclusif de hors-d'œuvre et la réservation de siège dans les voitures Parc et Panorama. Une aire de départ réservée aux passagers Prestige a été ajoutée au salon Affaires à Toronto, ainsi qu'un service de repas légers précédant l'embarquement. Nous avons également révisé les processus d'enregistrement, d'embarquement et d'enregistrement des bagages dans toutes les grandes gares. Un bureau Prestige, doté d'une ligne téléphonique et d'une adresse de courriel exclusives, a été mis sur pied dans les Centres client VIA afin de permettre aux clients de la classe Prestige d'obtenir du soutien après avoir réservé leurs billets. Ils reçoivent maintenant, avant le départ du train, un courriel détaillé qui contient toute l'information pertinente pour assurer une expérience-voyage agréable.



AMÉLIORER NOTRE INTERMODALITÉ



La stratégie progressive de VIA Rail, qui vise à favoriser les partenariats intermodaux, nous place en plein centre d'un réseau intégré de transporteurs de passagers et améliore la mobilité des Canadiens. VIA Rail a poursuivi le renforcement de ses partenariats intermodaux dans le but d'arrimer de façon harmonieuse le train avec d'autres modes de transport. Grâce au partenariat amélioré de VIA Rail avec Maritime Bus, il est dorénavant plus facile que jamais de planifier un voyage à Charlottetown (Î.-P.-É.) ou à Saint John (N.-B.). Depuis le 14 juillet, les passagers peuvent réserver des billets pour les services de Maritime Bus directement sur le site Web

de VIA Rail. En 2016, 95 092 voyageurs ont utilisé une liaison intermodale (une hausse de 23 % par rapport à 2015), et plus de 50 000 passagers se sont procuré des billets pour des déplacements distincts assurés par nos partenaires intermodaux sur notre site viarail.ca.

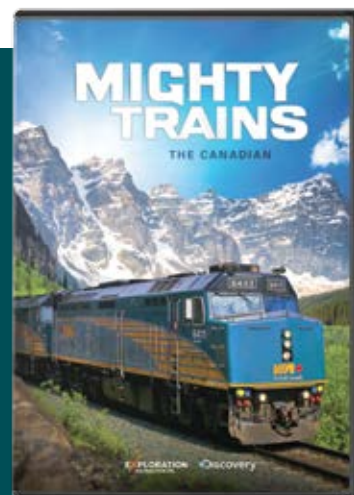
Nous avons ajouté cette année six kiosques de location d'autos Discount dans d'autres gares à l'intention des personnes qui ont besoin d'une voiture une fois à destination. Au total, neuf kiosques sont en service dans les gares suivantes : Belleville, Cobourg, Moncton, Windsor, Ottawa, Fallowfield, Kingston, Sainte-Foy, London.

En novembre, VIA Rail et Robert Q Airbus ont harmonisé leurs horaires afin d'améliorer l'offre de services dans le Sud-Ouest de l'Ontario. Les gens voyageant entre Sarnia, London et Toronto bénéficient désormais de cinq départs (deux vers l'est et trois vers l'ouest) qui ont des temps de correspondance de moins d'une heure entre le train et l'autobus.

Comme de plus en plus de voyageurs planifient leurs déplacements intermodaux à l'aide d'un moteur de recherche, VIA Rail est maintenant accessible par l'intermédiaire de Wanderu, de Rome2rio et de Combitrip.

Le *Canadien* en vedette dans le documentaire *Mighty Trains* de la chaîne Discovery

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que VIA Rail a pris part à la nouvelle série documentaire de la chaîne Discovery intitulée *Mighty Trains*. Seul représentant nord-américain à l'émission, notre train emblématique le *Canadien* a accueilli une équipe de Discovery pour le tournage de ce documentaire d'une heure diffusé dans le monde entier. On y montrait tous les aspects du voyage, y compris une vignette sur le plus grand admirateur de VIA Rail, le fonctionnement mécanique du train et des images en accéléré des magnifiques paysages canadiens. Vous pouvez regarder *Mighty Trains* en accédant à notre système de divertissement à bord ou sur Discovery.ca.



AU SERVICE DE LA COMMUNAUTÉ

DEUX NOUVELLES CAMPAGNES DE MARKETING INNOVATRICES

VIA Rail a débuté l'année en aidant ses passagers à déjouer l'hiver en les incitant à laisser leur voiture à la maison et à prendre le train pour éviter d'être pris sur la route pendant une tempête. Cette campagne, qui faisait la promotion du train comme moyen de transport hivernal, s'est avérée une réussite. Diffusée durant la saison froide, la campagne comprenait de la publicité dynamique et des messages sur les conditions météorologiques locales affichés dans les médias sociaux. Pour faire connaître le programme, nous avons aussi confié à nos employés des gares de Toronto, Montréal et Ottawa la tâche de féliciter les passagers qui avaient déjoué l'hiver les jours de tempête. Ces efforts ont été bien accueillis sur les médias sociaux et ont contribué à l'augmentation des revenus et de l'achalandage dans le corridor Québec – Windsor.

En septembre, VIA Rail a lancé une nouvelle campagne de marketing visant à convaincre les gens de changer leurs habitudes de déplacement en leur posant une simple question : « Pourquoi tu ne prends pas le train ? » La campagne utilisait une touche d'humour pour amener les Canadiens vivant dans le corridor Québec – Windsor à réfléchir et à revoir leurs habitudes. Les pages Web d'accompagnement déboulonnent certains mythes répandus sur les voyages en train. La campagne comprenait des vidéos en ligne, des panneaux routiers, des affiches intérieures dans les haltes routières, les stations-service et les restaurants d'autoroute, des bannières Web et des publications dans les médias sociaux. Elle a permis à VIA Rail d'attirer un nombre impressionnant de nouveaux clients. La campagne se poursuivra d'ailleurs en 2017.



À LA DÉCOUVERTE DU CANADA AVEC VIA : LE BLOGUE

VIA Rail a vu le jour il y a près de 40 ans pour relier les petites villes et villages négligés par bon nombre d'autres services de transport. Au fil du temps, nous avons appris à bien connaître ces petites agglomérations. Ce sont des endroits où se côtoient culture, arts et sports, et qui proposent des tonnes d'activités surprenantes. Notre nouveau blogue, lancé en juin, vous permettra de découvrir ces endroits et les « trésors cachés » des grands centres urbains. Les lecteurs peuvent afficher les billets du blogue selon leur destination, les personnes qui les accompagnent et les activités qui les intéressent. Le blogue propose également des billets de collaborateurs invités et même de notre président. Sortez des sentiers battus et voyez ce que fait la population locale dans VIA: Le blogue.



FACEBOOK
MENTIONS « J'AIME »

162 074



TWITTER
ABONNÉS

41 300



INSTAGRAM
ABONNÉS

8 176



PERFORMANCE

L'ANNÉE DE TOUS LES RECORDS

VIA Rail a pulvérisé ses records de rendement et ainsi obtenu des résultats sans précédent. En 2016, nous avons dépassé nos résultats de 2015 au cours de toutes les longues fins de semaine, dont celles de Pâques, de la fête de la Reine, du Congé civique et de la fête du Travail. Nous avons établi de nouveaux records d'achalandage cet été en accueillant à bord de nos trains plus de 926 000 passagers, soit une augmentation de 4,8 % comparativement à l'été précédent. La période des Fêtes de 2016 a aussi été la plus animée des dernières années; comparativement à 2015, nous avons enregistré une augmentation de 20 % des revenus et de 10 % du nombre de passagers. À l'extérieur du Corridor, l'itinéraire Winnipeg – Churchill a connu l'achalandage le plus élevé depuis 2007 durant la saison d'observation des ours polaires (octobre et novembre).

RENDEMENT EXCEPTIONNEL DES SERVICES RÉGIONAUX

L'approche axée sur la clientèle que nous avons mise en place dans nos services régionaux au cours des dernières années continue à faire des petits, puisque les revenus étaient encore à la hausse en 2016. Les services régionaux s'articulent autour de quatre liaisons principales, soit Montréal – Senneterre et Jonquière, Sudbury–White River, Jasper–Prince Rupert et Winnipeg – Churchill. Comparativement à 2015, les revenus des services régionaux ont augmenté de 10,1 % en 2016.

Le trajet entre Winnipeg et Churchill a connu un rendement exceptionnel, soit une hausse de l'ordre de 20 % pour la deuxième année consécutive. Les améliorations apportées l'an dernier au service (dont l'ajout de la voiture restaurant et de la voiture Parc pendant la haute saison) attirent davantage de voyageurs. De plus, les récents partenariats conclus avec Voyage Manitoba et d'autres voyageurs contribuent à faire de Churchill une destination prisée pour l'observation des bélugas et des ours polaires.

MEILLEURE PONCTUALITÉ

La ponctualité des trains de VIA Rail s'est améliorée, atteignant 73 % en 2016 par rapport à 71 % en 2015. Cela s'explique en grande partie par la réduction du nombre de trains de marchandises et le temps clément des deux premiers trimestres de 2016. Des travaux importants menés dans la subdivision de Kingston et Alexandria ont eu un impact sur la ponctualité au cours de la seconde moitié de l'exercice. Sur les trajets à destination de London et de Sarnia dans le Sud-Ouest de l'Ontario, la performance laissait à désirer en raison des problèmes d'infrastructure dans la subdivision de Guelph. Malgré ces contraintes, la ponctualité des trains sur les segments qui appartiennent à VIA Rail et qui ne sont pas partagés avec les trains de marchandises est demeurée très fiable, s'établissant à 96 %.

CONSOLIDER NOS ACTIFS

INVESTISSEMENT DE 34 MILLIONS DE DOLLARS DANS L'INFRASTRUCTURE DE VIA RAIL

En mars 2016, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement massif visant à optimiser les gares du corridor Québec – Windsor et certains centres de maintenance. Le budget de 2016 allouait à VIA Rail une enveloppe de 34 millions de dollars pour réparer et mettre à niveau les systèmes mécaniques et électriques, les salles de toilette, les systèmes de chauffage, de climatisation et de traitement des eaux, les toitures et d'autres systèmes liés aux bâtiments. Le jour de cette annonce, l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, était sur place à notre Centre de maintenance de Montréal. Plusieurs députés étaient également présents au Centre de maintenance de Toronto et aux gares d'Ottawa, de London, de Kingston et de Sarnia.

Cet investissement financera des projets dans plusieurs gares du corridor Québec – Windsor, ainsi que dans ses deux centres de maintenance les plus importants, soit ceux de Montréal et de Toronto. À titre d'exemple, une somme de 2,55 millions de dollars sera investie pour améliorer le tunnel piétonnier et la signalisation, les installations sanitaires, le système de chauffage et le revêtement de la tour à la gare de London. À la gare de Sarnia, le financement servira notamment à réparer la toiture, la maçonnerie et les portes ainsi qu'à moderniser les toilettes publiques et à déplacer des panneaux d'alimentation à quai. À la fin de 2016, plus de 60 % des projets étaient en cours ou terminés, et la totalité d'entre eux sera terminée d'ici la fin de 2017.

RÉOUVERTURE DES GARES DE RIMOUSKI ET DE SAINTE-ANNE-DE-LA-POCATIÈRE

Dans le cadre d'un programme de revitalisation de gares sous-utilisées, VIA Rail a offert aux municipalités respectives d'utiliser deux gares patrimoniales du Québec – celles de Rimouski et de Sainte-Anne-de-la-Pocatière – à des fins communautaires. Les salles d'attente de ces gares exploitées par les municipalités continuent cependant à accueillir les clients de VIA Rail. Un système de minuterie ouvre les portes une heure avant l'arrivée des trains, ce qui permet aux passagers d'attendre leur départ en toute tranquillité, puis les referme une heure après le départ. VIA Rail espère que cette collaboration pourra servir de modèle et inspirer d'autres communautés canadiennes dont les gares sont sous-utilisées.

NOUVEAU PARTENAIRE DE GESTION DES STATIONNEMENTS

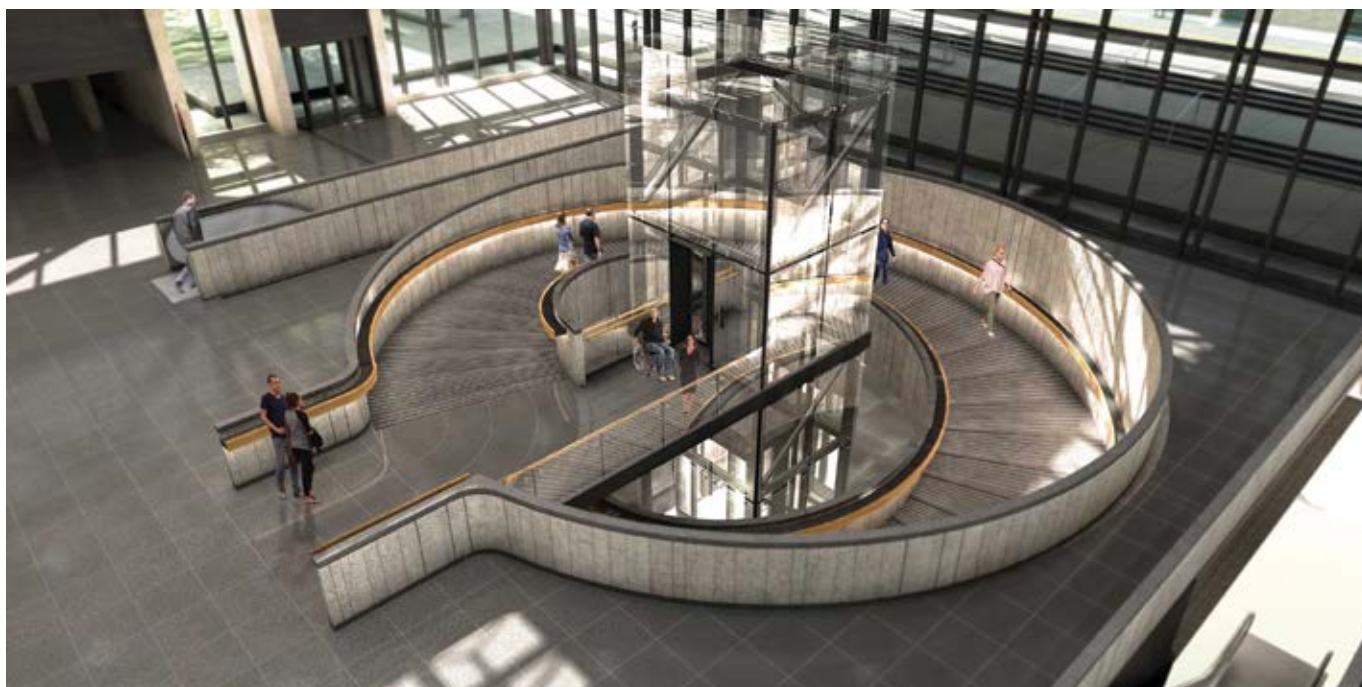
VIA Rail a conclu avec Indigo Parking un contrat national de gestion des 14 stationnements payants qui jouxtent les gares (à l'exception de la gare de Vancouver). Cette nouvelle entente améliorera les services de stationnement en permettant à nos clients d'utiliser les nouveaux moyens branchés de paiement comme les applications mobiles et les transactions NFC (Near Field Communication). Les kiosques comporteront également une touche qui connectera les clients ayant besoin d'aide à un agent bilingue du service à la clientèle.



Des membres de la haute direction et du conseil de gestion de VIA Rail, en compagnie du ministre Garneau (au centre) et d'Angelo Iacono (au centre, vers la droite), député de la circonscription Alfred-Pellan, au Centre de maintenance de Montréal.

ANNONCE D'IMPORTANTES RÉNOVATIONS À LA GARE D'OTTAWA

Le 29 septembre, VIA Rail a annoncé un projet de rénovation de 20 millions de dollars pour la gare d'Ottawa. Ces travaux rendront les installations de la gare conformes aux normes d'accessibilité internationales et appuieront notre engagement envers la mobilité durable. Le projet comprend la construction d'un quai d'embarquement surélevé et chauffé, l'installation d'ascenseurs pour améliorer l'accès au tunnel et aux quais d'embarquement, la construction d'une nouvelle salle électrique, l'installation d'un système d'éclairage éconergétique, ainsi que la construction de toits verts. Les travaux s'échelonneront de septembre 2016 à l'automne 2017.



Représentation artistique de l'ascenseur et des quais d'embarquement surélevés (photo du haut) qui amélioreront l'accessibilité à la gare d'Ottawa.

MISE À NIVEAU DE L'INFRASTRUCTURE

Tout au long de l'année, l'infrastructure de VIA Rail a fait l'objet de plusieurs travaux visant à assurer la sécurité et à accroître le confort des passagers, une partie de ces projets étaient inclus dans le programme d'infrastructure de 2014 pour lequel la Société a reçu 102 millions de dollars de financement en capital. Au total, on a remplacé 40 000 traverses (environ 6 % de toutes les traverses), on a terminé 11 ponts en chantier afin de maintenir le réseau en bon état et on a réparé 12 passages à niveau et 6 branchements. Dans la subdivision de Beachburg, le rail boulonné a été remplacé par un long rail soudé dans le but de réduire le bruit et d'offrir une meilleure qualité de roulement. Les ampoules incandescentes de tous les feux de signalisation ont été remplacées par un éclairage DEL plus sécuritaire et plus fiable.

Les projets d'amélioration de l'infrastructure sont essentiels à l'entretien adéquat, à l'accessibilité et à la sécurité de l'ensemble de notre réseau ferroviaire et de nos gares. Nous nous engageons à limiter le plus possible les inconvénients que pourraient entraîner les importants projets d'entretien le long de nos voies ferrées. L'équipe responsable des relations avec les collectivités chez VIA Rail informe constamment les résidents du quartier et collabore avec divers collègues de l'entreprise pour régler, avec les élus locaux, toutes les questions soulevées par les membres de la communauté.

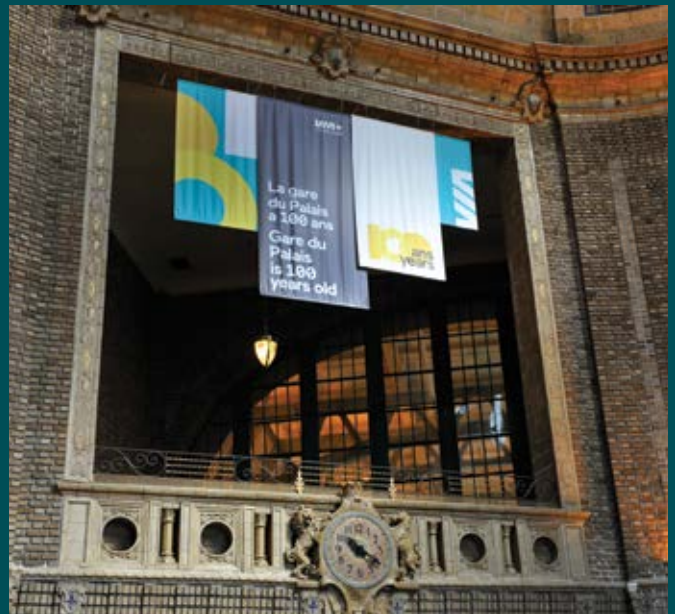
Anniversaire de deux gares patrimoniales

Cette année, deux gares de VIA Rail ont célébré un anniversaire important. À la fin du mois de septembre, la gare d'Ottawa fêtait ses 50 ans. Dans le cadre des célébrations, VIA Rail a annoncé un vaste projet de rénovation en vue d'améliorer l'accès et l'expérience des utilisateurs de la gare de même que l'ajout de deux nouveaux départs entre Toronto et Ottawa.

Le 24 août, la Gare du Palais, la gare patrimoniale de VIA Rail à Québec, a célébré le 100^e anniversaire de son inauguration. Des employés de la gare, ont offert des visites guidées historiques de l'endroit, et une plaque commémorative a été dévoilée pour souligner ce jalon.



Le président de VIA Rail coupe le gâteau lors des célébrations à la gare d'Ottawa.



La Gare du Palais a été décorée pour souligner son centenaire.

SÉCURITÉ

À VIA Rail, la sécurité est au cœur de nos priorités. Nous souhaitons que nos passagers parviennent à destination sans encombre, que nos employés travaillent dans un environnement sécuritaire et que le public soit sensibilisé à la sécurité à proximité des chemins de fer. Les améliorations continues à nos pratiques de gestion des risques, en particulier à notre système de gestion de la sécurité, traduisent l'importance que nous accordons à la sécurité de notre réseau.

Les données concernant la sécurité de nos activités pour l'année sont exposées ci-après. Des renseignements supplémentaires au sujet des efforts de promotion de la sécurité chez VIA Rail près des voies ferrées figurent dans le Rapport sur la mobilité durable 2016 affiché sur notre site Web sous « À propos de VIA », dans « Gouvernance et rapports ».

SYSTÈME DE SÉCURITÉ DES TRAINS PAR GPS

La Société a actualisé son système de sécurité des trains par GPS, un outil conçu pour transmettre aux mécaniciens de locomotive, par l'entremise d'avertissements, des informations essentielles, dont la signalisation, les limites de vitesse ou des bornes importantes. Au cours du premier trimestre de 2016, le modèle de courbe de freinage, une caractéristique importante de sécurité qui détermine les distances et vitesses de freinage sécuritaires, a été incorporé au système. Ce projet interne de VIA Rail, le premier du genre au Canada, représentera un atout d'importance pour le système de sécurité ferroviaire de la Société.

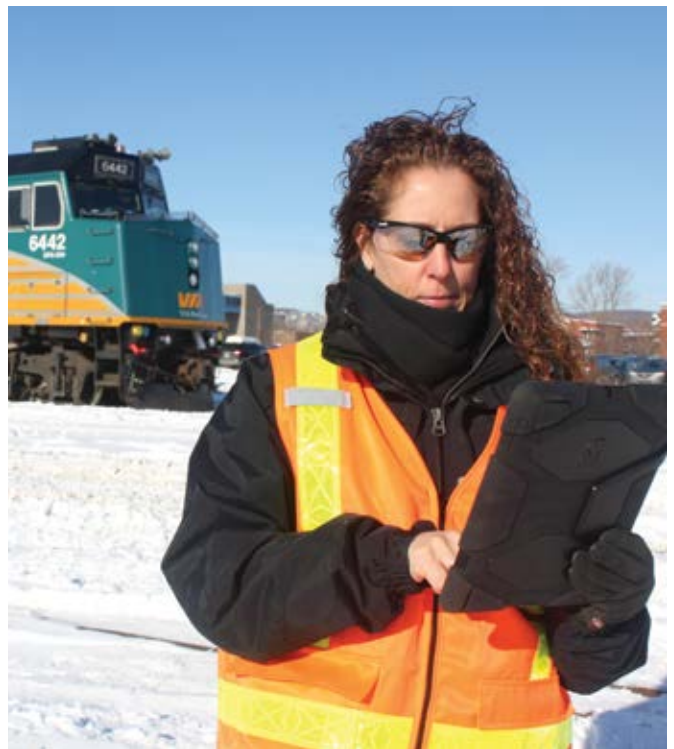
PREMIÈRE VÉRIFICATION INTERNE DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le système de gestion de la sécurité (SGS) de VIA Rail définit le cadre de mise en œuvre de notre politique en matière de sécurité et de notre conformité tant à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qu'à d'autres règlements connexes. Il sert aussi de balise pour l'établissement de nos objectifs, la planification ainsi que l'évaluation du rendement des activités liées à la sécurité ferroviaire.

En juillet, nous avons effectué la première vérification interne de notre nouveau SGS conformément au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*. L'élaboration du tout nouveau SGS a nécessité des efforts soutenus pendant deux ans. Il a été lancé en octobre 2015, conformément au délai prescrit par Transports Canada. Malgré le fait que notre SGS soit en place depuis moins d'un an, la vérification a démontré qu'il soutient efficacement les politiques et objectifs de VIA Rail, et qu'il respecte les exigences du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*. Comme on peut toujours faire mieux, VIA Rail continuera à surveiller et à mettre à jour ses pratiques afin de les rendre encore plus sécuritaires.

NOS MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE : DES GENS BRANCHÉS

En juillet, VIA Rail a déployé un remarquable projet qui vise à améliorer l'environnement de travail et la mobilisation de nos mécaniciens de locomotive (ML), soit ceux qui les conduisent. Nous avons mis des tablettes à la disposition des ML, leur fournissant ainsi un outil amélioré de gestion des communications et des documents. Les ML ne sont plus tenus de transporter avec eux les copies imprimées des documents d'exploitation et de réglementation requis; ils peuvent maintenant accéder aux versions électroniques courantes par l'entremise de leur iPad. Les tablettes facilitent également les communications d'entreprise et internes en permettant aux ML d'accéder aisément à l'intranet de la Société et à leur compte de courriel VIA Rail. Nous commençons donc petit à petit à éliminer les documents papier, une mesure qui réduira le gaspillage.



PRIX ET DISTINCTIONS



VIA RAIL RECONNUE EN TANT QU'EMPLOYEUR DE CHOIX AU CANADA

Au début de l'année, dans le cadre du dévoilement par la revue *Forbes* de sa toute première liste des 250 meilleurs employeurs du Canada, VIA Rail s'est classée au 47^e rang. C'est avec grande fierté que VIA Rail reçoit cette distinction d'employeur de choix au Canada, surtout dans le cadre concurrentiel actuel des stratégies de fidélisation du personnel. Cela reflète sans équivoque l'importance que nous accordons au bien-être de notre personnel et la fierté que les employés de VIA Rail ressentent à l'égard de la Société.



CONSÉCRATION PAR LA COMMUNAUTÉ D'AFFAIRES DU QUÉBEC

En mai, VIA Rail a décroché son premier Mercuriade, un grand honneur décerné par la Fédération des chambres de commerce du Québec aux entreprises de la communauté d'affaires du Québec. Le prix Accroissement de la productivité, Grande entreprise souligne une stratégie novatrice qui vise à hausser le rendement d'une entreprise au moyen de l'efficacité organisationnelle. VIA Rail a remporté la palme grâce à son projet d'économie de carburant fondé sur des méthodes optimisées d'utilisation des trains. Rendu possible par l'installation du système de télémétrie Wi-Tronix à bord de ses locomotives, ce projet a permis de réduire de plus de 3 % la consommation de carburant depuis 2012.



De gauche à droite : M. Yves Dufort, M. Denis Vallières, M^{me} Marie-Pier Therrien, M. Frédéric Paiement et M. Philippe Garside, lors de la soirée des Mercuriades.



PRIX D'INNOVATION ET D'EXCELLENCE EN GESTION DES RISQUES

VIA Rail s'est vu décerner le prix *Innovation and Excellence: Delivering Value through Risk Management* lors du gala Global Risk Awards de Londres, organisé par l'Institute of Risk Management. Ce prix témoigne de la valeur ajoutée du système de gestion des risques de VIA Rail à ses activités et à son exploitation. Il s'agit du quatrième prix décerné à VIA Rail relativement à son système de gestion des risques.



M. Jean-François Legault, chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif, en compagnie de M. Denis Lavoie, directeur, Gestion des risques d'entreprise, au gala Global Risk Awards.



PERSONNALITÉ DE L'ANNÉE DE LA GLOBAL AIRRAIL ALLIANCE

M. Mohamed Bhanji, conseiller spécial de notre chef, Affaires commerciales, a reçu le prix de la personnalité de l'année de la Global AirRail Alliance. Ce prix souligne les accomplissements d'une personne grandement engagée envers l'intégration des transports aériens et ferroviaires. M. Bhanji a été reconnu en tant que « véritable pionnier et force motrice des projets de création d'un réseau de transport intégré » par la Global AirRail Alliance. La campagne « Qui est partant ? » de VIA Rail a également été en nomination d'un prix de la GARA dans la catégorie de la campagne de marketing de l'année.





PRIX DISTINCTION

Vers la fin de 2015, VIA Rail a lancé ses prix Distinction, soit un programme de reconnaissance des employés muni de volets régional et national. Les prix Distinction régionaux sont remis à des employés proposés par leurs pairs et qui se dépassent dans les domaines du service à la clientèle, de la maintenance, de l'innovation et de l'esprit d'équipe. En plus de souligner le travail exceptionnel d'employés, ces prix incitent leurs collègues à les suivre dans leur foulée.

Dans le cadre du volet national des prix Distinction, le défi Innovation client, on invitait tous les employés de VIA Rail à proposer des stratégies pour améliorer l'expérience client. Puisque maints employés transigent directement avec la clientèle, ils savent mieux que quiconque satisfaire ses besoins. Le défi Innovation client est une façon concrète de reconnaître l'importance de leurs idées et de leur expérience.

Lors des galas de reconnaissance de nos employés tenus en janvier 2016, nous avons décerné 14 prix Distinction à des employés exceptionnels dans les catégories « Service 5 étoiles », « Excellence en maintenance », « Modèle de réussite » et « Esprit d'équipe ». Nous avons de plus annoncé le nom des trois équipes gagnantes du défi Innovation client. À la suite de l'évaluation de ces trois projets, leur mise en œuvre a été entamée en 2016.



CAMPAGNES MARKETING PRIMÉES

Lancée au début de 2016, la campagne « Déjouer l'hiver » s'est démarquée parmi plus de 350 campagnes canadiennes lors des Media Innovation Awards de novembre, remportant deux trophées. Conçue en collaboration avec l'agence Touché!, cette campagne visait à inciter les automobilistes à préférer le train à leur voiture pendant les tempêtes hivernales. VIA Rail a raflé l'or dans la catégorie du marketing par base de données interactives/programmation ainsi que dans celle des voyages, du divertissement et des loisirs.



Deux prix décernés au président de VIA Rail

PRIX DE LA GOUVERNANCE AU FÉMININ

M. Yves Desjardins-Siciliano, président de VIA Rail, a reçu en septembre un prix de La Gouvernance au Féminin, un organisme à but non lucratif qui appuie les femmes sur le plan du développement de leur leadership, de l'avancement de leur carrière et de leur accession à des postes aux conseils d'administration. Il a été honoré lors du gala de La Gouvernance au Féminin dans la catégorie Président-directeur général en raison de sa contribution exceptionnelle à l'avancement des femmes au sein de la gouvernance chez VIA Rail. VIA Rail se positionne comme chef de file au Canada sur le plan de la diversité en matière de gouvernance, son conseil d'administration ayant atteint la parité en 2014. Trois des huit membres de la haute direction et 30 % des gestionnaires principaux sont des femmes.



De gauche à droite : M^{me} Caroline Codsí, présidente fondatrice de La Gouvernance au Féminin, en compagnie des lauréats Yves Desjardins-Siciliano, Robert Tessier, président du conseil d'administration de la Caisse de dépôt et placement du Québec, et François J. Coutu, PDG de Jean Coutu.

PRIX DES CONSEILLERS JURIDIQUES DU QUÉBEC

En novembre, M. Yves Desjardins-Siciliano a reçu le prix Accomplissement, stratégies d'affaires des Prix des conseillers juridiques du Québec, présentés par ZSA, Recrutement juridique. Ce prix souligne les efforts d'un avocat qui a réussi à passer de la carrière juridique à la direction d'entreprise. Notre président et chef de la direction a su élaborer et mettre en œuvre une stratégie d'affaires axée sur la clientèle qui a été couronnée de succès. VIA Rail a fait belle figure à cette soirée, entre autres par la présence de M. Denis Lavoie, directeur, Risque d'entreprise, réclamations et assurance, également en nomination dans la catégorie Litiges & gestion des risques.



Le président de VIA Rail accepte le prix Accomplissement, stratégies d'affaires de M^{me} Mylany David, avocate et associée du cabinet Langlois avocats, S.E.N.C.R.L.



MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable fait partie intégrante de notre identité et a toujours été au cœur de nos activités. Depuis la parution de notre premier Rapport sur la mobilité durable faisant état de nos activités de 2015, nous ne cessons d'innover et de réinventer notre entreprise, en étant toujours axés sur la croissance. À nos yeux, la mobilité durable consiste à favoriser un réseau de transport plus vert au Canada en vue d'assurer la prospérité économique, d'améliorer la qualité de vie et d'offrir un plus grand nombre d'options de mobilité écoresponsables. La partie suivante fait un bref survol de nos piliers de durabilité. Pour en savoir davantage à ce sujet, veuillez consulter la version intégrale du Rapport sur la mobilité durable affichée sur notre site Web sous l'onglet « À propos de VIA », dans « Gouvernance et rapports ».

LES SIX PILIERS DE LA DURABILITÉ

La mobilité durable chez VIA Rail repose sur six piliers. Ils orientent 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.

1

Fournir une expérience client exceptionnelle

en offrant aux voyageurs 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 qui soit et le choix de prédilection des Canadiens et Canadiennes pour leurs déplacements, tout en réduisant nos émissions par passager-kilomètre 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'essor de l'économie du Canada grâce à un accès et à des correspondances à un réseau de transport durable.

5

Être un employeur attrayant

en favorisant un milieu 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 organisationnelle 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.

Nos priorités

Tout au long de l'année, nous avons poursuivi le dialogue avec nos parties prenantes à l'interne sur les progrès réalisés en regard des priorités et piliers établis dans le cadre de notre stratégie de mobilité durable. Nous avons précisé nos priorités et défini les mesures concrètes qui permettront d'assurer leur mise en œuvre.

Nous avons également lié nos priorités aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies suivants: ODD 11 (villes et communautés durables), ODD 12 (consommation et production responsables), ODD 13 (mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques). Ces objectifs sont conformes aux objectifs environnementaux 1 (mesure relative aux changements climatiques) et 13 (collectivités sûres et en santé) de la Stratégie fédérale de développement durable.

En 2017, notre intention est de nous assurer que notre stratégie et notre plan d'action tiennent compte des nombreux projets qui sont actuellement en cours au sein de la Société.

TRANSPARENCE
ET
COMMUNICATION

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

ÊTRE
UN EMPLOYEUR
ATTRAYANT

MOBILISATION
DES EMPLOYÉS

INNOVATION
ET CRÉATIVITÉ

MAINTENIR
LA CONFIANCE
DU PUBLIC

CONDUITE
ÉTHIQUE
ET GESTION
DU RISQUE

ATTIRER LES
CANDIDATS

DIVERSITÉ
ET INCLUSION

SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE

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 2016, 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, le processus d'évaluation des risques de VIA Rail a été utilisé 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 2016, VIA Rail n'a entrepris aucun projet ni aucune activité ayant entraîné des impacts environnementaux néfastes importants. Parmi les principaux projets en 2016 figuraient les travaux de rénovation et de construction de la gare d'Ottawa. 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.

Pour en savoir davantage sur les projets à caractère environnemental, veuillez consulter notre Rapport sur la mobilité durable 2016.





INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE

VIA Rail utilise les indicateurs de performance ci-dessous, qui font partie intégrante de sa méthode LEAN. Pour obtenir des renseignements détaillés sur la performance financière et d'exploitation durant le trimestre, veuillez consulter la section « Commentaires et analyse de la direction ».

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE		4 ^e trimestre			Année		
INDICATEUR	UNITÉ	T4 2016	T4 2015	Vs 2015	YTD 2016	YTD 2015	Vs 2015
CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS) Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO) ⁽¹⁾	SMO	389	369	5,5 %	1 578	1 457	8,3 %
REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	20,97	20,40	■	20,56	20,44	■
DÉPENSES TOTALES ⁽²⁾ / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisé par le total des sièges-milles offerts	cents	39,69	37,25	■	36,66	37,26	■
RSMO / CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisé par les coûts par siège-mille offert	%	52,8	54,8	■	56,1	54,8	■
PONCTUALITÉ La ponctualité des trains de VIA	%	72	77	■	73	71	■
PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA ⁽³⁾ La ponctualité des trains de VIA sur la portion d'infrastructure dont VIA est propriétaire	%	96	93	■	96	93	■
INCIDENTS DE TRAIN Comprennent les déraillements, toute violation des règles cardinales, les excès de vitesse critiques ou les violations des règles critiques entraînant des blessures aux passagers et/ou aux employés, ou des dommages au matériel roulant ou aux infrastructures d'une valeur de 25 000 dollars ou plus.	N ^{bre}	1	5	■	9	15	■
ASSIDUITÉ AU TRAVAIL Les heures totales d'absences par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois.	%	94,5	94,6	■	95,0	94,7	■

(1) Les sièges-milles sont le nombre de sièges mis en vente multiplié par le nombre de milles parcourus

(2) Les dépenses totales incluent les charges de retraite pour services courants mais excluent les charges de retraite pour services passés

(3) Cet indicateur est suivi depuis le mois de mai 2015

- Performance égale ou supérieure au résultat de l'année dernière
- Performance légèrement inférieure au résultat de l'année dernière (moins de 10 %)
- Performance inférieure au résultat de l'année dernière (10 % ou plus)



GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

En date du 31 décembre 2016, le conseil d'administration se composait d'une administratrice principale*, du président et chef de la direction ainsi que de huit autres administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. Le groupe de neuf membres (hormis le président et chef de la direction de VIA Rail) se compose de cinq femmes et de quatre hommes. Chargé de superviser l'orientation et la gestion stratégiques de la Société, le conseil rend compte des activités de VIA Rail auprès du Parlement par l'entremise de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

En 2016, le conseil a tenu treize (13) réunions, et les comités se sont réunis à vingt-deux (22) reprises. Lors de ces réunions, le taux d'assiduité moyenne des membres du conseil a atteint 89 %. Au cours de cette période, les honoraires versés aux membres du conseil se sont chiffrés à 177 194 \$.

COMITÉS DU CONSEIL

VÉRIFICATION ET FINANCES

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

GOVERNANCE, RISQUE ET STRATÉGIE

Mallory, Stephen (président)
Hoff, David
Robinson, Deborah
Sergie, Hind[†]
Wheatley, William

RESSOURCES HUMAINES

Sonberg, Melissa (présidente)
Hoff, David
Materi, Ramona
Robinson, Deborah
Sergie, Hind[†]

PLACEMENT DES RÉGIMES DE RETRAITE

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

* M. Eric Stefanson a occupé le poste de président par intérim du conseil jusqu'en mars 2016

[†] Jusqu'au 30 janvier 2017

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent les fondements de l'établissement de liens de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. La Société améliore sans cesse 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*, auxquelles est assujettie VIA Rail depuis 2007.

Au printemps de 2016, VIA Rail a soumis ses rapports annuels 2015-2016 sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels respectivement à la commissaire à l'information du Canada et au commissaire à la protection de la vie privée du Canada, de même qu'au 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 2015 au 31 mars 2016, VIA Rail a reçu 55 nouvelles demandes d'information en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, en comparaison des 64 requêtes reçues au cours de la période correspondante précédente d'avril 2014 à mars 2015.

VIA Rail au sein de votre collectivité

VIA Rail est résolue à collaborer avec les collectivités pour mieux saisir les besoins des voyageurs et pour mettre en œuvre des plans axés sur la promotion de services et de connexions ferroviaires interville améliorés. Nous désirons également recevoir des commentaires continus de nos voisins et collaborer avec eux pour assurer des relations communautaires positives et constructives.

En 2016, VIA Rail a rencontré les résidents et dirigeants de plus de 176 collectivités pour discuter de notre service ferroviaire, des intérêts régionaux et de l'orientation envisagée. Outre ces rencontres officielles, VIA Rail s'est investie dans les collectivités par le biais de partenariats et d'événements, notamment des activités annuelles à bord des trains, de groupes de discussion ciblés, de partenariats faisant la promotion de l'intermodalité, de célébrations soulignant les anniversaires des gares et de séances de discussion ouverte pour favoriser l'engagement communautaire.

Pour en savoir davantage au sujet de l'engagement communautaire de VIA Rail et sur ses méthodes de promotion du développement socioéconomique, veuillez consulter le Rapport sur la mobilité durable sur son site Web sous l'onglet « À propos de VIA », sous le lien « Gouvernance et rapports ».

FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES DÉPENSES SUIVANTES ONT ÉTÉ SOUMISES EN 2016 AU TITRE DES DÉPLACEMENTS, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES

Jane Mowat Administratrice principale du conseil	2 700 \$
Yves Desjardins-Siciliano Président et directeur général	94 000 \$
Comité de la haute direction (8 membres)	190 400 \$
Conseil d'administration (9 membres)	20 700 \$
Total de VIA Rail (y compris les dépenses susmentionnées)	1 170 000 \$

RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS

DIVULGATION DES ÉCHELLES DE RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS EN 2016¹

Rémunération en argent ²	Président et chef de la direction	Hauts dirigeants
Échelle salariale de base	De 257 900 \$ à 303 400 \$	De 187 000 \$ à 300 000 \$
Échelle de rémunération au rendement	De 13 % à 26 %	De 35 % à 50 %
Échelle de rémunération totale par année civile	De 291 427 \$ à 382 284 \$	De 252 450 \$ à 450 000 \$

PROGRAMME D'AVANTAGES INDIRECTS

Allocation de véhicule	45 000 \$	24 000 \$
Adhésion à des clubs sociaux et sportifs		
Plan de remboursement des frais médicaux		
Bilan de santé annuel		
Services de planification financière		

¹ En date du 31 décembre 2016, 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, Mécanique et maintenance ; 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 réel et les primes versées aux hauts dirigeants, mais bien l'échelle de leur poste respectif.

BIOGRAPHIE DES ADMINISTRATEURS



JANE MOWAT
TORONTO (ONTARIO)

Administratrice principale, VIA Rail Canada
Présidente – Comité de la vérification et des finances
Membre – Comité de placement des régimes de retraite

Administratrice depuis septembre 2013

Administratrice de société et 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.



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 a exercé les fonctions de président de l'Association des économistes québécois de mai 2014 à mai 2016. Il a aussi été lieutenant-colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve de 2008 à 2011. M. Durand possède un baccalauréat de l'Université Laval et a terminé ses études en vue de l'obtention d'une maîtrise en économie.



DAVID HOFF

VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

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

Comité des ressources humaines

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. M. Hoff a auparavant occupé un poste 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 – PBSTV (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 et 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 les programmes de perfectionnement des administrateurs de la Rotman Business School de l'Université de Toronto (IAS.A) et de l'École de la fonction publique du Canada, et est titulaire d'un baccalauréat ès 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 pour le programme de perfectionnement des administrateurs de l'Institut des administrateurs de sociétés dans des universités un peu partout au Canada.



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 à la tête d'Ingenia Consulting, une firme qui effectue des études sur le marché du travail pour aider les communautés et les entreprises du secteur des ressources naturelles à prévoir leurs besoins en matière de main-d'œuvre et à y répondre. Sous sa gouverne, Ingenia a exécuté des mandats partout au Canada ainsi qu'aux États-Unis et au Vietnam. M^{me} Materi siège au Conseil consultatif sur les PME du ministre du Commerce international ainsi qu'au conseil d'administration de l'organisme Connecting Environmental Professionals Vancouver. Membre de l'Institut des administrateurs de sociétés, elle a également siégé à de nombreux conseils d'administration d'organismes sans but lucratif et d'associations de gens d'affaires. M^{me} Materi est l'auteure de deux livres, l'un portant sur les affaires dans le Nord de la Colombie-Britannique et l'autre, sur les entreprises durables au Canada. Elle 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 post baccalauréat en science de l'environnement de l'Université Capilano. Elle a également fait des études supérieures en sciences économique à l'Institut des hautes études internationales et du développement à Genève.



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 projet 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.

* M^{me} Sergieh occupait le poste jusqu'au 30 janvier 2017.



MELISSA SONBERG

MONTRÉAL (QUÉBEC)

Présidente – Comité des ressources humaines
Membre – Comité de la vérification et des finances

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 de 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 à des conseils d'administration et à des comités du Centre universitaire de santé et de l'Institut de recherche de l'Université McGill, de Solutions de reconnaissance Rideau et de Groupe Touchette. M^{me} Sonberg est titulaire d'un baccalauréat ès 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 a également exercé les fonctions de 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

Voici le rapport d'examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada (VIA Rail) pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, en comparaison avec le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015. Il doit être lu parallèlement aux états financiers audités et aux notes afférentes.

1. FAITS SAILLANTS FINANCIERS

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers de la Société, en indiquant d'abord les activités qui ont été financées au cours du trimestre et de l'exercice, puis les autres activités non financées et ajustements comptables exigés par les Normes internationales d'information financière (IFRS).

La Société a reçu du financement d'exploitation du gouvernement du Canada afin de s'acquitter de ses activités financées. Les activités financées comprennent les produits et les charges qui génèrent ou requièrent des flux de trésorerie (elles excluent les autres ajustements comptables requises en vertu des IFRS, mais qui ne se traduisent par aucun mouvement de trésorerie).

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2016	2015	Var \$	Var %	2016	2015	Var \$	Var %
Produits voyageurs *	75,2	68,5	6,7	9,8 %	301,1	275,0	26,1	9,5 %
Produits totaux *	81,6	75,3	6,3	8,4 %	324,3	297,8	26,5	8,9 %
Charges d'exploitation *	148,4	132,2	16,2	12,3 %	554,4	520,0	34,4	6,6 %
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	6,1	12,9	(6,8)	(52,7 %)	37,4	57,8	(20,4)	(35,3 %)
Charges d'exploitation totales *	154,5	145,1	9,4	6,5 %	591,8	577,8	14,0	2,4 %
Perte d'exploitation	(72,9)	(69,8)	3,1	4,4 %	(267,5)	(280,0)	(12,5)	(4,5 %)
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	72,9	69,8	3,1	4,4 %	267,5	280,0	(12,5)	(4,5 %)
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les périodes futures	5,5	(10,8)	16,3	150,9 %	1,2	14,8	(13,6)	(91,9 %)
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(37,6)	(25,2)	(12,4)	(49,2 %)	(103,5)	(83,8)	(19,7)	(23,5 %)
Amortissement du financement en capital reporté	37,3	25,1	12,2	48,6 %	102,3	82,6	19,7	23,8 %
Autres	7,3	(0,9)	8,2	911,1 %	8,3	(4,5)	12,8	284,4 %
Résultat net	12,5	(11,8)	24,3	(205,9 %)	8,3	9,1	(0,8)	(8,8 %)
Réévaluation des régimes à prestations définis	91,1	6,0	85,1	1418,3 %	(30,5)	35,8	(66,3)	(185,2 %)
Résultat global total	103,6	(5,8)	109,4	(1886,2 %)	(22,2)	44,9	(67,1)	(149,4 %)

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

Commentaires sur les faits saillants financiers concernant les activités financées pour l'exercice

VIA Rail a publié des résultats records tout au long de 2016, a accru sa capacité et a généré des produits sans précédent, grâce à l'accroissement de l'achalandage et à la majoration des produits moyens.

Les charges d'exploitation ont augmenté par rapport à celles de l'exercice précédent. Cette hausse est en partie attribuable à la capacité accrue, mais découle également d'investissements dans les deux grandes initiatives de 2016, soit le projet de train à grande fréquence et le projet de renouvellement de la flotte, pour lesquelles la Société a reçu du financement supplémentaire. Ces projets, une fois menés à bien devraient procurer d'importants avantages dans les années subséquentes.

La perte d'exploitation financée par le gouvernement s'est élevée à 267,5 millions de dollars pour l'exercice, en baisse de 12,5 millions de dollars, ce qui représente une amélioration de 4,5 pour cent par rapport à l'exercice précédent.

Rapprochement du résultat net en vertu des IFRS au financement par le gouvernement

VIA Rail Canada Inc. définit son résultat selon les activités financées comme étant le résultat net en vertu des IFRS, moins les ajustements liés aux frais hors caisse qui n'exigeront pas l'utilisation de fonds d'exploitation et les produits hors caisse qui ne généreront pas de rentrée de fonds. La direction a recours à cette mesure pour surveiller le rendement et équilibrer le budget de la Société, conformément à la méthodologie de financement du gouvernement. Nous sommes d'avis que cette mesure fournit aux lecteurs des renseignements complémentaires utiles, mais sommes conscients qu'elle n'est pas définie de façon standard dans les IFRS et qu'elle ne sera probablement pas comparable à des mesures présentées par d'autres sociétés.

Les ajustements incluent l'élimination des charges de retraite hors caisse et des autres coûts relatifs aux avantages du personnel, qui représentent l'excédent des frais associés aux IFRS par rapport à l'apport en contributions réelles pour l'exercice. Aussi des ajustements sont effectués pour tenir compte de la dépréciation et de l'amortissement des immobilisations ainsi que de l'amortissement du financement en capital reporté pour les dépenses en immobilisations, étant donné qu'ils constituent des éléments hors caisse. D'autres éléments de moindre importance liés aux activités non financées ou n'ayant pas généré des fonds pour l'exercice en cours, principalement des éléments relatifs aux avantages du personnel, font l'objet d'ajustements au titre du rapprochement des résultats établis selon le financement d'exploitation. D'autres explications concernant ces éléments sont fournies dans les sections 2 et 3.

Produits et sources de financement pour l'exercice :

Exercice 2016

- 55 % Produits totaux
- 45 % Financement d'exploitation par le gouvernement



Exercice 2015

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

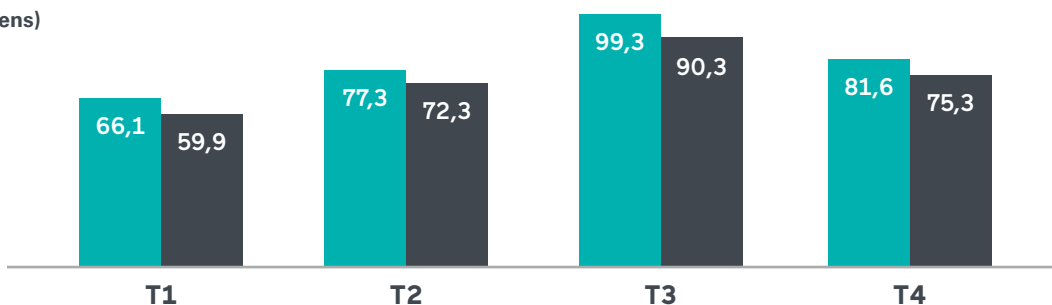


Le prochain tableau présente les données financières pour les huit derniers trimestres. Cette information trimestrielle est fondée sur les activités financées. Les produits varient durant l'année, reflétant les variations saisonnières des activités (la plus forte demande pour les services survient l'été, au troisième trimestre).

Produits trimestriels

(En millions de dollars canadiens)

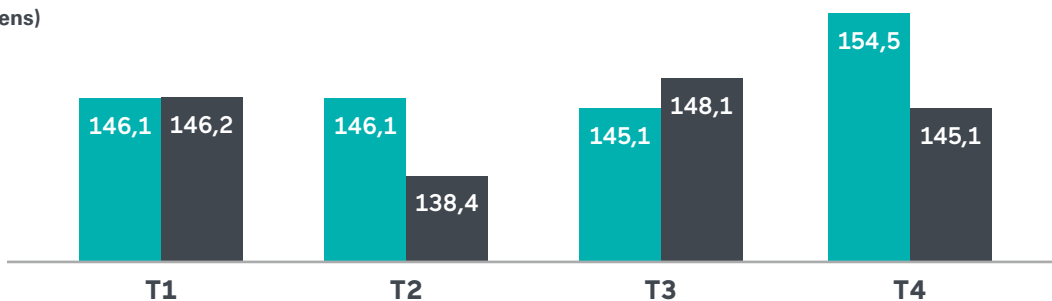
■ 2016
■ 2015



Charges d'exploitation trimestrielles

(En millions de dollars canadiens)

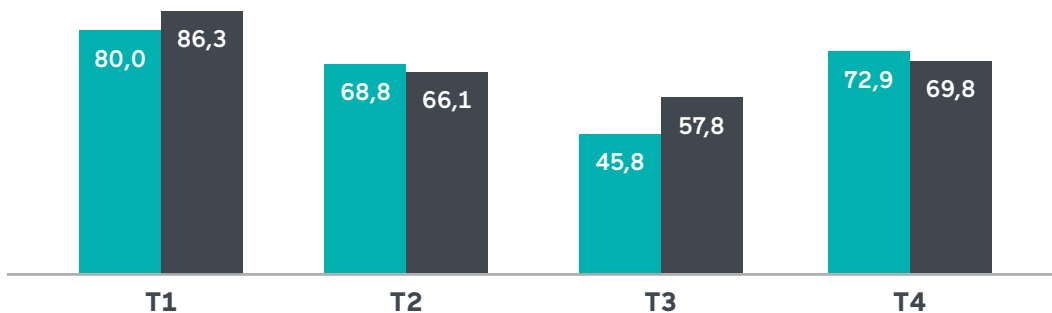
■ 2016
■ 2015



Déficit d'exploitation trimestriel

(En millions de dollars canadiens)

■ 2016
■ 2015



Les prochaines sections du document commentent les activités financées pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016 (avant les activités non financées et les autres ajustements comptables), comparativement au trimestre et à l'exercice clos le 31 décembre 2015.

2. PRODUITS

Produits d'exploitation :

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2016	2015	Var \$	Var %	2016	2015	Var \$	Var %
Produits voyageurs	75,2	68,5	6,7	9,8 %	301,1	275,0	26,1	9,5 %
Autres produits	6,4	6,8	(0,4)	(5,9 %)	23,2	22,8	0,4	1,8 %
Produits totaux	81,6	75,3	6,3	8,4 %	324,3	297,8	26,5	8,9 %

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

Pour le trimestre :

Les produits attribuables aux voyageurs totalisent 75,2 millions de dollars, une augmentation de 9,8 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette hausse s'explique par les produits supplémentaires générés par le Corridor Est, découlant principalement de l'augmentation de l'achalandage associée en partie à l'accroissement de la fréquence au cours du trimestre, ainsi que par les produits du *Canadien* associés à la classe Prestige.

Les autres produits totalisent 6,4 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une baisse de 5,9 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette baisse durant le trimestre est attribuable en grande partie à la diminution des produits des gares.

Pour l'exercice :

Les produits attribuables aux voyageurs totalisent 301,1 millions de dollars, une augmentation de 9,5 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse s'explique par l'accroissement de la fréquence dans le Corridor Est au second semestre de 2015 et au quatrième trimestre de 2016, les produits supplémentaires générés par la classe Prestige du *Canadien*, ainsi que la majoration des tarifs moyens dans tous les principaux services ferroviaires.

Les autres produits totalisent 23,2 millions de dollars pour l'exercice, ce qui représente une augmentation de 1,8 pour cent par rapport à l'exercice précédent correspondant. Cette hausse est principalement attribuable aux produits tirés des tierces parties.

Produits voyageurs

	PRODUITS VOYAGEURS*							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2016	2015	Var \$	Var %	2016	2015	Var \$	Var %
Corridor Est	49,9	44,8	5,1	11,4 %	183,9	168,2	15,7	9,3 %
Sud Ouest Ontario	11,5	10,9	0,6	5,5 %	42,3	40,7	1,6	3,9 %
Corridor Québec-Windsor	61,4	55,7	5,7	10,2 %	226,2	208,9	17,3	8,3 %
<i>Océan</i>	2,0	1,9	0,1	5,3 %	9,6	9,2	0,4	4,3 %
<i>Canadien</i>	8,2	6,6	1,6	24,2 %	53,0	44,0	9,0	20,5 %
Liaisons régionales	1,4	1,2	0,2	16,7 %	5,2	4,7	0,5	10,6 %
Hors Corridor	11,6	9,7	1,9	19,6 %	67,8	57,9	9,9	17,1 %
Autres	2,2	3,1	(0,9)	(29,0 %)	7,1	8,2	(1,1)	(13,4 %)
Total	75,2	68,5	6,7	9,8 %	301,1	275,0	26,1	9,5 %

* Le montant des produits a été ajusté pour refléter les activités financées.

	VOYAGEURS (EN MILLIERS)							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2016	2015	Var #	Var %	2016	2015	Var #	Var %
Corridor Est	739,2	675,4	63,8	9,4 %	2 778,8	2 626,5	152,3	5,8 %
Sud Ouest Ontario	256,2	248,9	7,3	2,9 %	953,3	951,8	1,5	0,2 %
Corridor Québec-Windsor	995,4	924,3	71,1	7,7 %	3 732,1	3 578,3	153,8	4,3 %
<i>Océan</i>	16,8	17,7	(0,9)	(5,1 %)	77,6	79,8	(2,2)	(2,8 %)
<i>Canadien</i>	15,7	14,9	0,8	5,4 %	93,2	89,7	3,5	3,9 %
Liaisons régionales	16,3	16,4	(0,1)	(0,6 %)	71,1	70,1	1,0	1,4 %
Hors Corridor	48,8	49,0	(0,2)	(0,4 %)	241,9	239,6	2,3	1,0 %
Total	1 044,2	973,3	70,9	7,3 %	3 974,0	3 817,9	156,1	4,1 %

Pour le trimestre :

- / Les produits générés par le Corridor Est se sont accrus de 11,4 pour cent comparativement à l'exercice précédent, une hausse en grande partie attribuable à l'augmentation de l'achalandage (9,4 pour cent), combinée à une progression des produits moyens (1,8 pour cent) ;
- / Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 5,5 pour cent, en raison de produits moyens et d'achalandage plus élevés (en hausse respectivement de 2,5 et de 2,9 pour cent) ;
- / Les produits de l'*Océan* ont augmenté de 5,3 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés (10,9 pour cent), contrebalancés en partie par une baisse de l'achalandage (5,1 pour cent) ;
- / Les produits du *Canadien* sont en hausse de 24,2 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Ce rendement résulte de l'augmentation des produits moyens (17,9 pour cent) générés par la classe Prestige, car une capacité plus importante a été offerte à la vente au cours de l'exercice. L'achalandage a également bondi de 5,4 pour cent ;
- / Les produits des Services régionaux ont augmenté de 16,7 pour cent, principalement en raison de l'accroissement des produits moyens sur la liaison Winnipeg-Churchill.

Pour l'exercice clos le 31 décembre :

- / Les produits générés par le Corridor Est ont augmenté de 9,3 pour cent par rapport à l'exercice précédent, en raison d'une hausse de l'achalandage (5,8 pour cent), associée à l'augmentation de la capacité au second semestre de 2015 et au quatrième trimestre de 2016, et de l'amélioration des produits moyens (3,3 pour cent) ;
- / Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 3,9 pour cent, étant donné les produits moyens plus élevés (en hausse de 3,8 pour cent) ;
- / Les produits de l'*Océan* se sont accrus de 4,3 pour cent, en raison d'une hausse des produits moyens (7,3 pour cent), contrebalancée en partie par une baisse de l'achalandage (2,8 pour cent par rapport à l'exercice précédent) ;
- / Les produits du *Canadien* sont en hausse de 20,5 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Ce rendement est attribuable à la hausse des produits moyens (15,9 pour cent) générée par la classe Prestige, qui n'a été lancée qu'en mai 2015, ainsi qu'à l'augmentation de l'achalandage (3,9 pour cent) ;
- / Les produits des Services régionaux ont augmenté de 10,6 pour cent, en raison d'une hausse des produits moyens (9,1 pour cent) combinée à une augmentation de l'achalandage (1,4 pour cent).

3. CHARGES D'EXPLOITATION FINANCIÉES

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2016	2015	Var \$	Var %	2016	2015	Var \$	Var %
Rémunération et avantages du personnel*	65,3	60,4	4,9	8,1 %	240,4	228,9	11,5	5,0 %
Exploitation des trains et carburant	30,6	29,6	1,0	3,4 %	120,5	123,3	(2,8)	(2,3 %)
Perte (gain) réalisé sur les instruments financiers dérivés	0,7	2,9	(2,2)	(75,9 %)	6,4	8,5	(2,1)	(24,7 %)
Charge (recouvrement) d'impôt	(0,3)	(0,5)	0,2	(40,0 %)	0,1	0,2	(0,1)	(50,0 %)
Autres*	52,1	39,8	12,3	30,9 %	187,0	159,1	27,9	17,5 %
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	148,4	132,2	16,2	12,3 %	554,4	520,0	34,4	6,6 %
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel*	6,1	12,9	(6,8)	(52,7 %)	37,4	57,8	(20,4)	(35,3 %)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCIÉES	154,5	145,1	9,4	6,5 %	591,8	577,8	14,0	2,4 %

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



Exercice 2016

41 %	Rémunération et avantages du personnel (240,4 M\$)
6 %	Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (37,4 M\$)
20 %	Exploitation des trains et carburant (120,5 M\$)
7 %	Gares et autres biens (39,6 M\$)
5 %	Marketing et ventes (31,2 M\$)
6 %	Matériel de maintenance (33,2 M\$)
3 %	Coût des fournitures à bord des trains (18,3 M\$)
4 %	Services professionnels (23,8 M\$)
8 %	Autres (47,4 M\$)



Exercice 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\$)
5 %	Marketing et ventes (30,7 M\$)
6 %	Matériel de maintenance (31,7 M\$)
3 %	Coût des fournitures à bord des trains (17,2 M\$)
9 %	Autres (51,4 M\$)

Pour le trimestre :

/ Les charges d'exploitation financées avant la cotisation de l'employeur aux avantages du personnel ont connu une hausse de 16,2 millions de dollars (12,3 pour cent) et se sont élevées à 148,4 millions de dollars pour le trimestre. Cette augmentation est principalement attribuable aux éléments suivants :

- / hausse du coût des services professionnels (6,0 millions de dollars), incluant
 - un investissement de 3,0 millions de dollars dans deux grandes initiatives de 2016, soit le projet de train à grande fréquence et le projet de renouvellement de la flotte, pour lesquelles VIA Rail a reçu du financement supplémentaire. Ces projets, une fois menés à bien, devraient procurer d'importants avantages dans les années subséquentes ;
 - un investissement de 1,9 million de dollars dans des projets d'infonuagique ;

(les charges liées aux services professionnels sont incluses dans la catégorie « Autres ») ;

- / hausse des coûts de rémunération (4,9 millions de dollars), principalement attribuable à l'incidence des hausses des salaires annuels, ainsi qu'aux coûts supplémentaires liés aux nouveaux accroissements de la fréquence en 2016 ;

- / baisse des pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés, qui ont diminué de 2,2 millions de dollars en raison de l'incidence des contrats de couverture du carburant (pertes attribuables au fait que les prix courants étaient inférieurs aux prix des contrats) ;

- / hausse des charges liées au matériel de maintenance, qui découle en partie du fait que les coûts pour 2015 incluaient un ajustement visant à inscrire à l'actif des frais relatifs à des tâches comptabilisées en charges au cours du trimestre précédent. Les charges liées au matériel de maintenance sont incluses dans la catégorie « Autres » ;

- / La cotisation de l'employeur aux avantages du personnel des employés a diminué de 52,7 pour cent, principalement en raison de la baisse des cotisations pour services passés, résultant de l'amélioration de la capitalisation sur base de solvabilité, laquelle sert à déterminer les exigences de capitalisation des régimes de retraite de la Société en 2016.

Pour l'exercice clos le 31 décembre :

/ Les charges d'exploitation financées avant la cotisation de l'employeur aux avantages du personnel des employés ont connu une hausse de 34,4 millions de dollars (6,6 pour cent) et se sont élevées à 554,4 millions de dollars pour l'exercice. Cette augmentation est attribuable aux principaux éléments suivants :

- / hausse de 12,4 millions de dollars pour les services professionnels, incluant
 - un investissement de 7,4 millions de dollars dans deux grandes initiatives de 2016, soit le projet de train à grande fréquence et le projet de renouvellement de la flotte, pour lesquelles la Société a reçu du financement supplémentaire. Ces projets, une fois menés à bien, pourraient procurer d'importants avantages à la Société ;
 - un investissement de 4,2 millions de dollars dans des projets d'infonuagique ;

(les charges liées aux services professionnels sont incluses dans la catégorie « Autres ») ;

- / hausse de 11,5 millions de dollars de la charge pour la rémunération et les avantages du personnel, principalement attribuable à l'ajout de capacité grâce à l'accroissement de la fréquence et à l'ajout de voitures aux lignes de train existantes, ainsi qu'aux hausses des salaires annuels ;

- / baisse des coûts d'exploitation des trains et du carburant de 2,8 millions de dollars, surtout grâce à la diminution du prix du carburant ;

- / baisse des pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés, qui ont diminué de 2,1 millions de dollars en raison de l'incidence des contrats de couverture du carburant (pertes attribuables au fait que les prix courants étaient inférieurs aux prix des contrats) ;

- / hausse de 2,8 millions des charges liées aux gares et aux autres biens en raison de l'augmentation des coûts contractuels et au fait que des ajustements non récurrents avaient eu une incidence positive sur les charges en 2015 (les charges liées aux gares et aux autres biens sont incluses dans la catégorie « Autres ») ;

- / hausse de 2,5 millions de dollars pour les réparations d'équipement associées à des incidents ferroviaires ;

- / La cotisation de l'employeur aux avantages sociaux des employés a diminué de 35,3 pour cent, principalement en raison de la baisse des cotisations aux régimes de retraite en fonction des plus récents rapports actuariels.

4. FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIEN	2016	2015	Var \$	Var %	2016	2015	Var \$	Var %
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	72,9	69,8	3,1	4,4 %	267,5	280,0	(12,5)	(4,5 %)
Financement en capital	32,6	29,3	3,3	11,3 %	86,3	97,9	(11,6)	(11,8 %)
Total	105,5	99,1	6,4	6,5 %	353,8	377,9	(24,1)	(6,4 %)
Financement par le gouvernement détaillé :								
Total des produits financés (section 2)	81,6	75,3	6,3	8,4 %	324,3	297,8	26,5	8,9 %
Total des charges d'exploitation financées (section 3)	154,5	145,1	9,4	6,5 %	591,8	577,8	14,0	2,4 %
Perte d'exploitation financée totale	72,9	69,8	3,1	4,4 %	267,5	280,0	(12,5)	(4,5 %)

Pour le trimestre :

Le financement d'exploitation a augmenté de 3,1 millions de dollars (4,4 pour cent) comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette hausse est le résultat d'une perte d'exploitation plus importante, laquelle est attribuable à des coûts d'exploitation plus élevés qui incluent des investissements dans deux grandes initiatives de 2016 (projet de train à grande fréquence et projet de renouvellement de la flotte), tel qu'il est expliqué aux sections 2 et 3 du présent document.

Le financement pour les investissements en immobilisations a connu une hausse de 3,3 millions de dollars (11,3 pour cent). Cette augmentation s'explique par le fait que les dépenses en immobilisations ont été plus importantes qu'au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Pour l'exercice :

Le financement d'exploitation a diminué de 4,5 pour cent, un résultat qui reflète la réduction de la perte d'exploitation pendant l'exercice. Cette réduction est le résultat de la hausse des produits, qui a été en partie contrebalancée par des charges d'exploitation financées plus élevées qui incluent des investissements dans deux grandes initiatives de 2016 (projet de train à grande fréquence et projet de renouvellement de la flotte), tel qu'il est indiqué aux sections 2 et 3 du présent document.

Le financement pour les dépenses en immobilisations a diminué de 11,8 pour cent. Cette diminution s'explique elle aussi par le fait que les dépenses ont été moins importantes qu'au cours de l'exercice précédent et qu'une partie des dépenses en immobilisations a été financée au moyen du Fonds de renouvellement des actifs.

Le financement d'exploitation par le gouvernement, fondé sur le manque à gagner des produits par rapport aux charges d'exploitation, est comptabilisé dans l'état du résultat net.

Le financement pour les dépenses en immobilisations est enregistré dans l'état de la situation financière à titre de financement en capital reporté pour les investissements en immobilisations. Il est amorti et comptabilisé à titre de produits sur les mêmes périodes que celles au cours desquelles les immobilisations corporelles et incorporelles auxquelles il se rapporte sont utilisées pour les activités de VIA Rail.

5. RÉSULTAT GLOBAL TOTAL

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2016	2015	Var \$	Var %	2016	2015	Var \$	Var %
Résultat net (perte)	12,5	(11,8)	24,3	(205,9 %)	8,3	9,1	(0,8)	(8,8 %)
Autres éléments du résultat global								
Réévaluations des régimes à prestations définies	91,1	6,0	85,1	1418,3 %	(30,5)	35,8	(66,3)	(185,2 %)
Résultat global total	103,6	(5,8)	109,4	(1886,2 %)	(22,2)	44,9	(67,1)	(149,4 %)

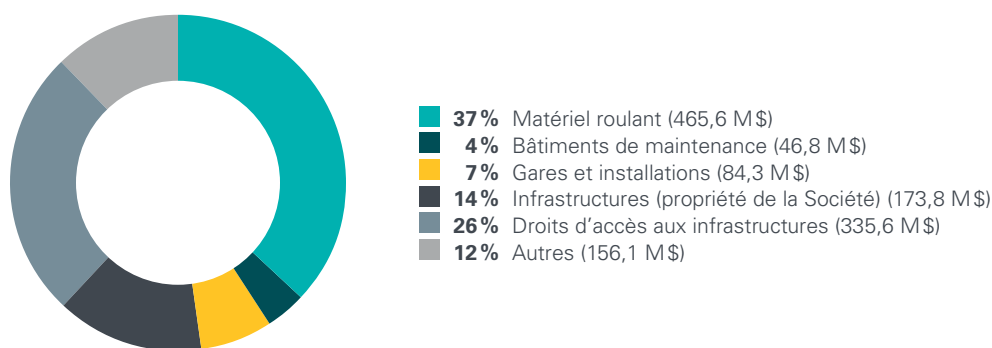
En plus du résultat net pour le trimestre, la Société a comptabilisé un crédit de 91,1 millions de dollars relativement aux réévaluations des régimes de retraite et d'avantages du personnel des employés. Ce revenu découlait d'un taux d'actualisation plus élevé sur les engagements au titre des régimes de retraite par rapport au trimestre précédent. Ce revenu a été contrebalancé par un rendement plus faible des actifs du régime.

Pour l'exercice complet, la Société a subi une perte globale totale de 22,2 millions de dollars. Cette perte est attribuable à la charge de 30,5 millions de dollars liée aux réévaluations des régimes à prestations déterminées, charge qui découle de l'incidence d'un taux d'actualisation plus faible en 2016 et d'un rendement inférieur pour les actifs du régime par rapport à 2015.

D'autres renseignements sur les régimes de retraite sont fournis à la Note 18 des états financiers.

6. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

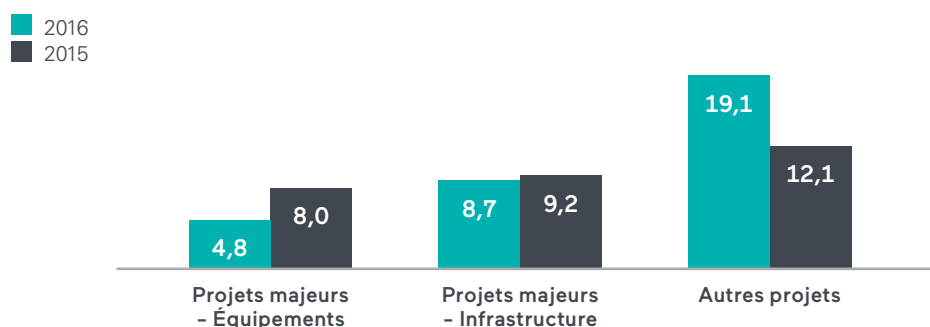
Répartition des actifs de VIA Rail, qui s'élèvent à 1,3 milliard de dollars (valeur comptable nette)



VIA Rail fait l'usage d'actifs dont le coût s'élève à 2 230,2 millions de dollars. La valeur comptable nette des immobilisations corporelles et incorporelles (coût après déduction de l'amortissement cumulé) s'est chiffrée à 1 262,2 millions de dollars au 31 décembre 2016, ce qui représente une diminution de 12,4 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2015. La diminution est attribuable au fait que la valeur de l'amortissement, de la dépréciation et de la cession d'actifs existants était supérieure aux montants investis dans de nouveaux actifs.

Investissements en immobilisation pour le trimestre

(En millions de dollars canadiens)

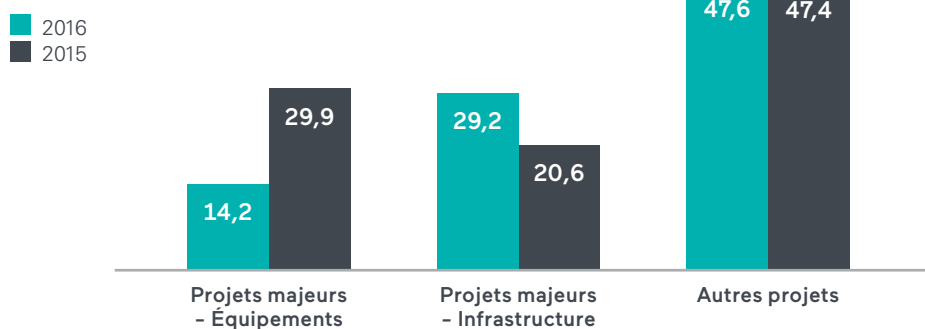


Les investissements en immobilisations ont totalisé 32,6 millions de dollars pour le trimestre et consistaient principalement en :

- / des investissements de 8,5 millions de dollars dans des projets d'infrastructures entre Montréal et Ottawa, notamment pour la mise à niveau des voies et des ponts, la mise à neuf des voitures et l'amélioration de l'accessibilité aux gares ;
- / des investissements de 8,3 millions de dollars dans des projets relatifs aux gares, principalement à la gare Union ;
- / des investissements de 4,8 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant dans le cadre du programme de modernisation des voitures LRC ;
- / des investissements de 4,4 millions de dollars dans les centres de maintenance de Montréal et de Toronto ;
- / des investissements de 4,3 millions de dollars dans la technologie de l'information pour des projets comme la modernisation du système de réservation et le système de gestion des effectifs.

Investissements en immobilisation pour l'exercice

(En millions de dollars canadiens)



Les investissements en immobilisations ont totalisé 91,0 millions de dollars pour l'exercice et consistaient principalement en :

- / des investissements de 27,2 millions de dollars dans des projets d'infrastructures entre Montréal et Ottawa, notamment pour la mise à niveau des voies et des ponts, la mise à neuf des voitures et l'amélioration de l'accessibilité aux gares ;
- / des investissements de 14,2 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant dans le cadre du programme de modernisation des voitures LRC ;

- / des investissements de 18,2 millions de dollars en technologie de l'information pour des projets comme le système de gestion des relations avec la clientèle, la conformité aux normes PCI, l'automatisation des systèmes à bord des trains et l'amélioration du système de réservation ;
- / des investissements de 9,4 millions de dollars dans d'autres projets de matériel roulant.

7. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2016	2015	Var \$	Var %	2016	2015	Var \$	Var %
Solde au début	34,5	13,4	21,1	157,5 %	9,3	13,9	(4,6)	(33,1 %)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	(19,9)	3,1	(23,0)	n/a	(8,8)	10,1	(18,9)	n/a
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	(3,7)	(7,2)	3,5	n/a	10,4	(14,7)	25,1	n/a
SOLDE DE LA FIN	10,9	9,3	1,6	17,2 %	10,9	9,3	1,6	17,2 %

Le solde de trésorerie de la Société s'élevait à 10,9 millions de dollars au 31 décembre 2016, ce qui représente une hausse de 1,6 million de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2015 et une baisse de 23,6 millions de dollars comparativement au solde en septembre 2016.

La baisse du sold d'encaisse pour le trimestre est principalement attribuable aux activités d'exploitation. L'augmentation pour la période est due en partie à la variation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada, contrebalancé en partie par l'encaisse utilisée pour les activités d'exploitation.

8. ANALYSE DES RISQUES (COMPARATIVEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2015)

Cette section présente les principaux risques auxquels VIA Rail est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers, et donne de l'information sur les risques et témoigne de l'état actuel comparativement à ce qu'il était au 31 décembre 2015.

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 les nouvelles réglementations 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. En 2015, VIA Rail a mis en œuvre son Système de gestion de la sécurité (SGS), qui est conforme aux règlements fédéraux et aux meilleurs standards de l'industrie. Ce système met à la disposition de la Société les processus pour intégrer de manière systématique la sécurité à ses activités quotidiennes. De plus, 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 à certaines infrastructures. Ces modifications devront être apportées au plus tard le 27 novembre 2021. Les modifications ne sont ni quantifiées ni financées intégralement pour le moment. VIA Rail a obtenu, dans le cadre du budget fédéral de mars 2016, des fonds pour apporter des modifications à certains passages à niveau faisant partie d'infrastructures dont elle est propriétaire. Cependant, comme les activités de VIA Rail sont exercées sur des infrastructures qui appartiennent à d'autres transporteurs, la Société devra se fier à ces autres transporteurs pour l'exécution des travaux de leurs infrastructures. La Société a demandé, dans son Plan d'entreprise pour 2017 à 2021, du financement accru pour les investissements en immobilisations, lequel servira en partie à couvrir les frais liés à ces modifications.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
GOUVERNEMENT ET STRATÉGIE		
À titre de société d'État non mandataire, VIA Rail a des pouvoirs limités et elle dépend du crédit budgétaire que lui accorde annuellement le gouvernement pour financer ses activités et 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 n'a pas encore reçu la confirmation de ses enveloppes de financement pour les investissements en immobilisations, les charges d'exploitation et les charges de retraite au titre des exercices suivants l'exercice 2016-2017 du gouvernement. Les enveloppes de financement pour les investissements en immobilisations, les charges d'exploitation et de retraite expirent en mars 2017, il est cependant anticipé que du financement sera reçu dans le cadre du budget fédéral, pour les années 2017 et subséquentes. Des niveaux insuffisants de financement auraient des répercussions négatives sur la gestion efficace des activités et sur la continuité des projets.
CONTRIBUTION DES EMPLOYÉS		
Un degré d'engagement et de contribution peu élevé de la part des employés pourrait entraîner un taux de roulement élevé. La main-d'œuvre de VIA Rail est plutôt âgée 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. Ce genre de situation pourrait entraîner une baisse de la productivité et une hausse des coûts.		À la suite de l'enquête sur la mobilisation qui a pris fin en 2015, la direction de VIA Rail a établi des plans d'action afin de tenir compte des éléments pour lesquels la mobilisation était au plus bas. Une autre enquête sur la mobilisation a été menée en 2016. Les résultats indiquaient une amélioration considérable de la mobilisation des employés par rapport à l'exercice précédent. De nombreuses initiatives ont été mises en place en 2016, notamment l'école de Leadership pour les gestionnaires, le programme de formation des mécaniciens de locomotive et les grilles des plans de relève, et ces initiatives se poursuivront en 2017. De plus, un nouveau programme d'apprentissage à l'intention des employés de la maintenance a été établi. Il sera lancé au cours de l'exercice.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
GÉNÉRATION DE PRODUITS		
Le non-respect de notre plan à l'égard des produits pourrait se traduire par une insuffisance de fonds et mener à une réduction des coûts et services. Les défis actuels, en ce qui concerne les produits, comprennent : - la détérioration de la ponctualité des trains en raison de problèmes d'infrastructure ; - la réduction de la capacité en raison du vieillissement de la flotte ; - la concurrence ; - le ralentissement économique.		VIA Rail a dégagé des produits considérables en 2016, grâce à une hausse de l'achalandage et à l'amélioration des produits moyens. Même si ce solide rendement est très encourageant, les défis liés à la ponctualité et à la capacité limitée demeurent présents et pourraient mettre un frein aux possibilités de croissance au cours des prochaines années. Il s'agit de l'une des raisons pour lesquelles la direction a investi, au cours de l'exercice, dans le renouvellement de la flotte et des initiatives liées à des voies dédiées, et a présenté une analyse de rentabilité à Transports Canada en décembre 2016. En comptant sur ses propres infrastructures et en améliorant les horaires et la durée des trajets, VIA Rail pourrait offrir des services à plus de Canadiens tout en augmentant les produits, en améliorant considérablement les résultats d'exploitation et en réduisant le recours aux subventions.
COÛTS ASSUJETTIS À DES FACTEURS EXTERNES		
Certains facteurs qui sont indépendants de la volonté de la Société, comme les conditions météorologiques difficiles et la situation des marchés des capitaux et des marchandises, peuvent avoir des répercussions négatives sur les coûts (du carburant, de la maintenance du matériel roulant ou du régime de retraite, par exemple). Le non-respect des coûts prévus au budget pourrait se traduire par une insuffisance de fonds et mener à une réduction des services.		La Société surveille étroitement les coûts d'exploitation en carburant et a eu recours à une stratégie de couverture à l'égard du carburant afin de minimiser les conséquences négatives d'une hausse marquée des coûts. En ce qui concerne les coûts liés à la maintenance du matériel roulant, des initiatives ont été mises en œuvre afin d'optimiser le plan de maintenance du matériel roulant, ce qui se traduit par des économies. Pour les charges de retraite, la situation financière des régimes s'est légèrement détériorée, alors que le rendement des placements est demeuré conforme aux cibles actuarielles et que les taux d'actualisation ont chuté au cours de 2016, ce qui a entraîné une hausse des évaluations des passifs.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
QUALITÉ, DISPONIBILITÉ ET FIABILITÉ DU MATÉRIEL ROULANT		
Le matériel roulant de VIA Rail vieillit et sa fiabilité s'est détériorée au cours des dernières années, ce qui cause des retards et des coûts d'exploitation supplémentaires. De plus, les besoins et le financement futurs de VIA Rail peuvent être incertains, alors qu'elle doit prendre des décisions au sujet du remplacement de la flotte. 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. Les coûts de maintenance pourraient augmenter considérablement au cours des prochaines années d'ici l'introduction d'une nouvelle flotte, à mesure que se détériore la fiabilité de la flotte vieillissant.		VIA Rail investit dans la flotte existant en y injectant des capitaux pour la maintenir en bon état, améliorer sa fiabilité et réduire au minimum la hausse des coûts de maintenance associée au vieillissement de la flotte. La situation demeure inchangée en ce qui concerne la flotte actuelle, mais VIA Rail a reçu, lors du budget fédéral de mars 2016, une enveloppe additionnelle de 3 millions de dollars afin de procéder aux analyses techniques et aux activités préalables à l'approvisionnement pour le renouvellement de la flotte, ce qui constitue la première étape vers l'acquisition de nouvelles voitures. Ces activités ont été achevées à l'automne 2016. VIA Rail a ensuite présenté son analyse de rentabilité à Transports Canada en décembre 2016. À l'heure actuelle, la Société attend de la rétroaction et des directives. Au cas où elle devrait ajouter du matériel roulant dans un avenir rapproché, la Société a dressé une liste de fournisseurs qui pourraient lui en louer à court terme.
DISPONIBILITÉ, FIABILITÉ ET QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE		
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 attribuables aux voyageurs, et cause une augmentation des coûts d'exploitation. Même si elle s'est quelque peu améliorée en 2016, la ponctualité des trains continue de se situer en deçà des niveaux historiques.		La Société continue de travailler avec les propriétaires des voies de chemin de fer, afin de résoudre les problèmes causant les retards des trains et d'améliorer la ponctualité.



INCREASING



STABLE



DECREASING

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION		
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. 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.		À la suite de l'élaboration de la carte du risque en matière de technologie de l'information, de nombreuses mesures ont été prises en vue d'atténuer les risques, notamment la mise en œuvre d'un cadre de sécurité continu, la surveillance des événements liés à la sécurité touchant le périmètre et les systèmes essentiels et la création du Bureau de gestion des projets de l'entreprise, lequel a élaboré des directives et des normes sur les processus de technologie de l'information et les a documentées.
 INCREASING  STABLE  DECREASING		

9. PERSPECTIVES

Les résultats de 2016 sont très positifs. VIA Rail a généré des produits sans précédent et a vu l'achalandage s'accroître tout en majorant les tarifs moyens. Plus de voyageurs ont recours à VIA Rail pour effectuer des trajets et reconnaissent la valeur des services offerts par la Société. Même si les charges d'exploitation ont augmenté par rapport à l'exercice précédent, une partie de cette hausse est attribuable aux investissements effectués dans les deux grandes initiatives de 2016, soit l'étude sur le service ferroviaire à haute fréquence et le projet de renouvellement de la flotte, qui, une fois menés à bien devraient procurer d'importants avantages dans les années subséquentes.

La Société a pu obtenir de si bons résultats pour l'exercice 2016 grâce à ses employés, qui s'efforcent toujours d'améliorer l'offre de services et le service à la clientèle et qui s'investissent dans des initiatives qui procureront des avantages dans les années futures, tout en optimisant les efforts pour limiter les coûts et accroître l'efficacité des activités quotidiennes de la Société.

La direction de VIA Rail a présenté des analyses de rentabilité pour ses projets de renouvellement de la flotte et de voies dédiées à son actionnaire, Transports Canada. À l'heure actuelle, la Société attend de la rétroaction et des directives pour passer aux prochaines étapes qui mèneront à la réalisation de ces projets. Grâce à ces deux initiatives, VIA Rail pourrait offrir un service plus fiable aux Canadiens, permettre à plus de voyageurs de vivre l'expérience d'un trajet en train et peut-être éliminer le recours à des subventions gouvernementales.

En attendant, l'équipe de VIA Rail réitère son engagement envers l'amélioration de l'offre de services aux clients et continue de limiter le plus possible les coûts en vue d'optimiser l'efficacité et de minimiser le recours aux subventions du gouvernement du Canada.



ÉTATS FINANCIERS

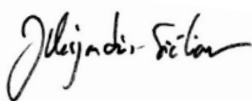
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2016

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 2016. 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
21 mars 2017



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

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 2016, et l'état 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 2016, 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*.

Pour le vérificateur général du Canada,



Tina Swiderski, CPA auditrice, CA

Directrice principale

Le 21 mars 2017
Montréal, Canada

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	10 861 \$	9 318 \$
Clients et autres débiteurs (NOTE 8)	11 428	12 891
À recevoir du gouvernement du Canada	22 593	9 433
Autres actifs courants (NOTE 9)	2 927	1 744
Instruments financiers dérivés (NOTE 10)	2 507	2 668
Stocks (NOTE 11)	24 112	28 241
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 12)	7 780	7 780
	82 208	72 075
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 13)	879 060	884 806
Immobilisations incorporelles (NOTE 14)	383 075	389 814
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 12)	873	873
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 18)	4 151	9 525
	1 267 159	1 285 018
Total des actifs	1 349 367 \$	1 357 093 \$
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 15)	102 409 \$	90 727 \$
Provisions (NOTE 16)	13 507	10 787
Instruments financiers dérivés (NOTE 10)	6 962	18 900
Produits reportés (NOTE 17)	39 483	35 492
	162 361	155 906
PASSIFS NON-COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 18)	75 877	51 940
	75 877	51 940
Financement en capital reporté (NOTE 20)	1 247 163	1 263 122
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (NOTE 21)	9 300	9 300
Déficit accumulé	(145 334)	(123 175)
	(136 034)	(113 875)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	1 349 367 \$	1 357 093 \$

Engagements et éventualités (notes 25 et 28 respectivement)

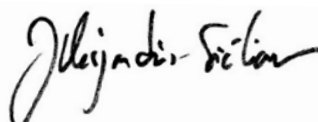
Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

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 GLOBAL

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
PRODUITS		
Voyageurs	299 529 \$	275 166 \$
Autres	23 282	22 772
	322 811	297 938
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	278 519	272 828
Exploitation des trains et carburant	120 492	123 314
Gares et autres biens	39 558	36 759
Marketing et ventes	31 167	30 671
Matériel de maintenance	33 185	31 737
Coûts des fournitures à bord des trains	18 329	17 161
Taxes d'exploitation	10 389	9 687
Frais professionnels	23 791	11 448
Télécommunications	15 100	11 594
Amortissements (NOTES 13 ET 14)	87 136	79 439
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 13 ET 14)	16 374	4 374
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	(11 777)	4 128
Perte nette (gain net) réalisée sur les instruments financiers dérivés	6 358	8 476
Autres	15 536	9 684
	684 157	651 300
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	361 346	353 362
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	267 513	279 981
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 20)	102 307	82 613
Résultat net avant impôts sur le résultat	8 474	9 232
Recouvrement (charge) d'impôts (NOTE 19)	(139)	(152)
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	8 335	9 080
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 18)	(30 494)	35 842
	(30 494)	35 842
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL DE L'EXERCICE	(22 159) \$	44 922 \$

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)	2016	2015
CAPITAL-ACTIONS	9 300 \$	9 300 \$
Déficit accumulé		
Solde au début de l'exercice	(123 175)	(168 097)
Résultat net de l'exercice	8 335	9 080
Autres éléments du résultat global de l'exercice	(30 494)	35 842
Solde à la fin de l'exercice	(145 334)	(123 175)
Total du déficit de l'actionnaire	(136 034) \$	(113 875) \$

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)	2016	2015
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	8 335 \$	9 080 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissements (NOTES 13 ET 14)	87 136	79 439
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 13 ET 14)	16 374	4 374
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 20)	(102 307)	(82 613)
Revenu d'intérêts	(355)	(355)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	(11 777)	4 128
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 18)	36 331	43 013
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 18)	(37 514)	(57 841)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 22)	(5 122)	10 882
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation	(8 899)	10 107
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital (NOTE 20)	86 348	97 904
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	7 495	(12 716)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	-	437
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	7 269	(2 751)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 13 ET 14)	(91 032)	(97 891)
Intérêts reçus	355	355
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	7	1
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'investissement	10 442	(14 661)
TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de l'exercice	1 543	(4 554)
Solde au début de l'exercice	9 318	13 872
Solde à la fin de l'exercice	10 861 \$	9 318 \$
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	10 861 \$	9 318 \$
	10 861 \$	9 318 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

1. AUTORISATION 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 (C.P. 2013-1354) qui a été émise le 9 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. Le 3 juin 2016, la Société a reçu une directive (C.P. 2016-443) qui a abrogé l'exigence pour la Société d'obtenir l'approbation du Conseil du Trésor sur ses mandats de négociation pour tous les employés syndiqués. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de la directive en 2016.

En juillet 2015, la société a reçu une directive (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 directive dans son prochain plan d'entreprise. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de la directive.

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 21 mars 2017.

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, les avantages du personnel sans effet sur la trésorerie, 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

i) Produits voyageurs

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. Le montant alloué au programme de fidélisation est basé sur le taux d'échange prévu et sur leur juste valeur. Les produits sont comptabilisés à titre de produits reportés 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. Lorsque les points sont échangés, les produits sont déterminés en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre des billets de train. Les produits reportés liés au programme de fidélisation sont également comptabilisés en produits lorsqu'il n'est plus considéré comme probable que les points attribués en vertu du programme de fidélisation seront échangés.

ii) Autres produits

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) Stocks

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût est établi selon la méthode du coût moyen pondéré et la valeur nette de réalisation correspond au coût de remplacement. Le solde des stocks est présenté déduction faite de la provision pour dépréciation des stocks.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

d) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur accumulées. Le coût tient compte de tous les coûts directement attribuables à l'acquisition. 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 sa 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 sa 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 liées aux locations d'immeubles et de gares 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	5 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 (NOTE 1)	20

Note 1 : Les autres immobilisations corporelles incluent principalement le mobilier de bureau et les chariots à bagages.

Les durées de vies utiles estimées, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de chaque exercice, en tenant compte de la nature des actifs, de l'expérience passée, de l'évolution des technologies et des attentes pour la période de service des actifs. L'effet de tous changements dans ces estimations est comptabilisé de façon prospective. Les projets en cours de réalisation et les terrains ne sont pas amortis.

Les gains et pertes sur cessions correspondent à la différence entre le produit de cession et la valeur comptable et sont comptabilisés à titre de « Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles » dans le résultat global.

e) 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, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de chaque exercice, en tenant compte de la nature des actifs, de l'expérience passée, de l'évolution des technologies et des attentes pour la période de service des actifs. L'effet de tous changements dans ces estimations est comptabilisé de façon prospective. Les projets en cours de réalisation ne sont pas amortis.

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

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

f) 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.

g) Provisions et éventualités

Les provisions, qui incluent les provisions pour litiges légaux, de restructuration et environnementales, sont enregistrées dès qu'il devient probable qu'une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé nécessitera un règlement dont 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.

Un passif éventuel n'est pas comptabilisé à l'état de la situation financière. Un tel passif peut venir d'une incertitude quant à l'existence d'un montant à payer, ou représenter un passif existant dont le règlement n'est pas probable ou découler du fait que le montant ne peut être évalué de manière fiable. Ces passifs éventuels sont indiqués dans la Note 28.

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.

La provision pour litiges fait l'objet d'un suivi régulier, au cas par cas, par la direction juridique de la Société. La Société utilise des conseillers externes pour les litiges les plus significatifs ou complexes.

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.

h) 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.

i) 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 leurs 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 à l'aide d'une courbe de taux d'intérêt qui représente les rendements d'obligations des sociétés cotées AA. Le nouveau modèle de calcul de l'ICA établit les taux d'actualisation pour les échéances plus longues par extrapolation de la courbe de rendement à échéance des obligations de sociétés cotées AA en fonction de la relation observée entre les rendements des obligations de sociétés cotées AA ou des provinces cotées AA et celles du Canada dans la plage d'échéances à moyen terme. Cette relation est ensuite transposée à l'univers des obligations des provinces cotées AA assorties d'échéances plus longues pour établir, par extrapolation, les taux de rendement d'obligations des sociétés cotées AA.

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, des ajustements reliés à l'expérience 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.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

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 indemnisations 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 indemnisations 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'indemnités accordées et les indemnités futures. L'obligation actuarielle pour les rentes d'indemnités 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 indemnisations 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 indemnisations 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 indemnisations 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'indemnisations 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.

j) Instruments financiers

Les instruments financiers sont classés par catégorie en fonction de leur nature et de leurs caractéristiques. Le classement est déterminé au moment de la comptabilisation initiale, qui correspond habituellement à la date de transaction. 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 rendus 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 instruments 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.

Le fonds de renouvellement des actifs et les instruments financiers dérivés sont classés comme étant à la JVBRN.

Les instruments financiers classés comme à la JVBRN sont comptabilisés initialement et subséquemment 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)

Les prêts et créances, qui incluent la trésorerie et les clients et autres débiteurs, sont des actifs financiers non dérivés assortis de paiements fixes ou déterminables et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Ces instruments financiers sont présentés dans les actifs courants lorsqu'ils sont recouvrables dans les 12 mois suivant la fin de l'exercice, sinon ils sont classés dans les actifs non-courants.

Ces actifs sont initialement évalués à leur juste valeur majorée des coûts de transaction directement imputables 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. Ces instruments financiers 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 comptabilisés initialement à leur juste valeur majorée des coûts de transaction directement imputables. Par la suite, les actifs disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur, et tous les gains et les pertes non réalisées sont comptabilisés en autres éléments du résultat global.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

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, majoré des coûts de transaction directement imputables puis, subséquemment, au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif et 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 instruments financiers sont comptabilisés au montant de leur facture originale. Ces instruments financiers sont présentés dans les passifs courants lorsqu'ils sont remboursables dans les 12 mois suivants la fin d'exercice, sinon ils sont classés dans les passifs non-courants.

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.

k) 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 RELATIVES 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 ainsi que dans les périodes futures. L'incertitude reliée à ces jugements, 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 principale estimation utilisée pour les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles concerne leur durée d'utilité. Pour établir la durée d'utilité attendue de ces actifs, la direction prend en compte la nature des actifs, de l'expérience passée, de l'évolution des technologies et des attentes par rapport à la période de service des actifs. La direction révisé de façon annuelle la durée de vie utile de ses actifs amortissables. Au 31 décembre 2016, la direction a évalué que les durées de vie utile établies représentaient l'utilisation prévue de ses actifs par la Société.

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.

c) Avantages postérieurs 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 postérieurs 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. Pour avancer ces hypothèses, la direction prend en compte l'expérience acquise du passé, les conditions et les taux actuels du marché, et l'expertise de ses actuaires. 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. Une analyse de sensibilité des principales hypothèses est présentée à la Note 18.

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'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. 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 janvier 2018 et l'application anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée IFRS 9. La Société évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers.

IFRS 15 - Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients - La norme énonce comment et quand les produits doivent être comptabilisés et exige des entités qu'elles présentent davantage d'information pertinente pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 - *Produits des activités ordinaires*, 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 janvier 2018 et l'application anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée IFRS 15. La Société évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers.

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 sociétés. 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 janvier 2019 et l'application anticipée est permise pour les sociétés qui appliqueront également IFRS 15 - *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La Société n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée IFRS 16. Les impacts de l'application d'IFRS 16 n'ont pas encore été déterminés.

IAS 7 - Tableau des flux de trésorerie - En janvier 2016, l'IASB a publié des modifications de portée limitée à IAS 7 - *Tableau des flux de trésorerie* - afin d'exiger que les sociétés fournissent des informations concernant les variations de leurs passifs de financement. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2017, et l'application anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée ces changements. La Société évalue actuellement l'incidence de la norme sur ses états financiers.

IAS 12 - Impôts sur le résultat - En janvier 2016, l'IASB a publié des modifications à IAS 12 - *Impôts sur le résultat* - concernant la comptabilisation des actifs d'impôts différés au titre de pertes latentes. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2017, et l'application anticipée est permise. Ces modifications clarifient la façon de comptabiliser les actifs d'impôts différés constatés sur des passifs financiers évalués à la juste valeur. La Société n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée ces changements. La Société évalue actuellement l'incidence de la norme sur ses états financiers.

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 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)	2016	2015
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	361,3	353,4
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :		
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	0,1	0,4
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :		
Amortissements	(87,1)	(79,4)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(16,4)	(4,4)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	1,2	14,8
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	11,8	(4,1)
Ajustement pour les cours de rémunération	(1,9)	(0,9)
Autres	(1,5)	0,2
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	267,5	280,0

7. CLASSEMENT DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	PC	
Actifs financiers :			
Trésorerie	-	10,9	10,9
Clients et autres débiteurs	-	10,0 ⁽¹⁾	10,0
Instruments financiers dérivés	2,5 ⁽²⁾	-	2,5
Fonds de renouvellement des actifs	8,7	-	8,7
	JVBRN	Autres passifs financiers	
Passifs financiers :			
Comptes fournisseurs et charges à payer	-	94,5 ⁽³⁾	94,5
Instruments financiers dérivés	7,0 ⁽²⁾	-	7,0

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2015		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	PC	
Actifs financiers :			
Trésorerie	-	9,3	9,3
Clients et autres débiteurs	-	11,2 ⁽¹⁾	11,2
Instruments financiers dérivés	2,7 ⁽²⁾	-	2,7
Fonds de renouvellement des actifs	8,7	-	8,7
	JVBRN	Autres passifs financiers	
Passifs financiers :			
Comptes fournisseurs et charges à payer	-	82,4 ⁽³⁾	82,4
Instruments financiers dérivés	18,9 ⁽²⁾	-	18,9

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

DV - Disponible à la vente

PC - Prêts et créances

(1) Voir détails à la Note 8

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

(3) Voir détail à la Note 15

8. CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les clients et autres débiteurs incluent les éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Clients	2,7	3,6
Créances douteuses clients	(0,6)	(0,5)
Montants à recevoir nets	2,1	3,1
Autres débiteurs	7,9	8,1
Clients et autres débiteurs classés comme Prêts et créances	10,0	11,2
Taxes à la consommation	1,4	1,7
Total clients et autres débiteurs	11,4	12,9

Tous les montants présentent des échéances à court terme. Leurs valeurs comptables nettes correspondent à une approximation raisonnable de leur juste valeur.

La valeur nette comptable des créances en souffrance de la Société est de 0,4 million de dollars (1,6 millions de dollars au 31 décembre 2015) à la date de clôture. L'échéance de ces créances est détaillée dans le tableau suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Non dépréciées et échues par :		
0 à 30 jours	0,3	0,9
31 à 60 jours	-	0,4
61 à 90 jours	0,1	-
Plus de 90 jours	-	0,3
Total	0,4	1,6

9. AUTRES ACTIFS COURANTS

Les autres actifs courants incluent les éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Frais payés d'avance	2,8	1,3
Avances sur contrat	0,1	0,4
Total autres actifs courants	2,9	1,7

10. 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 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 :

SWAPS DE MARCHANDISES	2016		2015	
	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)
Actif	8 064	2,0	-	-
Passif	10 080	6,4	21 168	18,8

Au 31 décembre 2016, les swaps de marchandises libellés en dollars américains ont un prix fixe par gallon américain entre 1,770 et 2,705 dollars américains et les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 1,890 et 2,283 en dollars canadiens (31 décembre 2015 : entre 1,280 et 2,745 dollars américains). Les dates de maturité varient respectivement de 2017 à 2019 et de 2017 à 2018 (31 décembre 2015 : 2016 à 2019, swaps libellés en dollars américains seulement). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

CONTRATS DE CHANGE À TERME	2016		2015	
	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)
Actif	7,3	0,5	24,1	2,7
Passif	15,0	0,6	18,5	0,1

Au 31 décembre 2016, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,156 et 1,389 en dollars américains (31 décembre 2015 : entre 1,148 et 1,389) et les dates de maturité sont de 2017 à 2019 (31 décembre 2015 : 2016 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	2016	2015
	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Total Actif	2,5	2,7
Total Passif	7,0	18,9

11. STOCKS

Les stocks incluent les éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Pièces de rechange	24,8	29,6
Provision pour désuétude	(3,2)	(3,1)
Net	21,6	26,5
Fournitures à bord des trains	2,2	1,5
Carburant	0,3	0,2
Total	24,1	28,2

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 38,0 millions de dollars (31 décembre 2015 : 32,2 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 2016 (31 décembre 2015 : 0,2 million de dollars).

12. 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 2015 : 7,8 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 2015 : 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 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)	2016	2015
Solde au début de l'exercice	8,7	9,1
Moins : Retraits effectués pendant l'exercice (Note 1)	-	(0,4)
Solde à la fin de l'exercice	8,7	8,7

En date du 31 décembre 2016 les comptes fournisseurs incluent un montant de 4,7 million de dollars qui, en 2017, sera payé par le fonds de renouvellement des actifs.

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

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2016	Additions	Dispositions	Transferts	31 décembre 2016
Coût:					
Terrains	17,0	-	-	-	17,0
Matériel roulant	926,9	-	(28,9)	37,2	935,2
Bâtiments de maintenance	166,3	-	(1,0)	0,8	166,1
Gares et installations	129,0	-	(2,7)	0,5	126,8
Infrastructures (propriété de la Société)	243,0	-	(5,2)	18,0	255,8
Améliorations locatives	79,6	-	(1,2)	6,0	84,4
Machinerie et équipement	25,7	-	(1,5)	0,9	25,1
Matériel informatique	32,9	-	(1,1)	3,6	35,4
Autres immobilisations corporelles	6,8	-	(0,6)	0,4	6,6
Projets en cours de réalisation	27,1	71,2	-	(67,4)	30,9
Coût total	1 654,3	71,2	(42,2)	-	1 683,3
Amortissement et dépréciation cumulés:					
Matériel roulant	448,0	42,5	(20,9)	-	469,6
Bâtiments de maintenance	118,7	1,7	(1,1)	-	119,3
Gares et installations	40,3	4,8	(2,6)	-	42,5
Infrastructures (propriété de la Société)	75,7	7,4	(1,1)	-	82,0
Améliorations locatives	44,5	3,2	(1,1)	-	46,6
Machinerie et équipement	18,5	1,2	(1,7)	-	18,0
Matériel informatique	21,2	3,6	(0,9)	-	23,9
Autres immobilisations corporelles	2,6	0,3	(0,6)	-	2,3
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	769,5	64,7	(30,0)	-	804,2
Valeur nette totale	884,8	6,5	(12,2)	-	879,1

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2015	Additions	Dispositions	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

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (SUITE)

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 incluent un inventaire de 2,3 millions de dollars (31 décembre 2015: 6,8 millions de dollars) de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train.

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 1 janvier 2015. Il n'y avait aucun impact sur la valeur nette totale ou sur l'état de la situation financière.

En 2015, 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.

14. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2016	Additions	Dispositions	Transferts	31 décembre 2016
Coût:					
Logiciels (NOTE 1)	93,1	-	(10,4)	19,9	102,6
Droits d'accès aux infrastructures	424,9	-	(0,3)	1,9	426,5
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	-	4,4
Projets en cours de réalisation	15,4	19,8	-	(21,8)	13,4
Coût total	537,8	19,8	(10,7)	-	546,9
Amortissement et dépréciation cumulés:					
Logiciels	66,4	11,1	(6,4)	-	71,1
Droits d'accès aux infrastructures	80,0	11,1	(0,2)	-	90,9
Autres actifs intangibles	1,6	0,2	-	-	1,8
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	148,0	22,4	(6,6)	-	163,8
Valeur nette totale	389,8	(2,6)	(4,1)	-	383,1

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2015	Additions	Dispositions	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.

15. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Salaires à payer et courus	39,4	37,2
Comptes fournisseurs et charges à payer - Immobilisations	21,4	14,1
Comptes fournisseurs et charges à payer - Autres	33,7	31,1
Fournisseurs et charges à payer classés comme Autres passifs financiers	94,5	82,4
Impôts sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	4,8	5,5
Déductions à la source	3,1	2,8
Total fournisseurs et charges à payer	102,4	90,7

16. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2016	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	31 décembre 2016
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	-	-	-	0,3
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	10,5	5,8	(2,3)	(0,8)	13,2
Total provisions	10,8	5,8	(2,3)	(0,8)	13,5

a) Coûts environnementaux

La Société a enregistré une provision de 0,3 million de dollars (31 décembre 2015: 0,3 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.

17. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Ventes de billets à l'avance	18,3	15,3
Cartes cadeaux	1,7	2,0
Transactions non monétaires	2,0	2,3
VIA Préférence (NOTE 1)	17,0	15,6
Autres	0,5	0,3
Total	39,5	35,5

Note 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).

18. 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 janvier 2014.

Employés, autres que certains employés syndiqués embauchés à compter du 1 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 janvier 2014

Un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1 janvier 2014 a cessé d'accumuler des prestations en vertu du régime de retraite existant à prestations définies 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 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.

18. AVANTAGES POSTÉRIEURS À 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 2015	31 décembre 2016
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2016	31 décembre 2017
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2015	31 décembre 2016
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2016	31 décembre 2017
Régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi non-capitalisés	1 mai 2016	1 mai 2019
Régimes des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents de travail	31 décembre 2015	31 décembre 2018
Autres avantages du personnel à long terme autres que les indemnisations des accidents de travail	31 décembre 2016	31 décembre 2017

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 MILLION DE DOLLARS CANADIENS)	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2016	2015	2016	2015
OBLIGATION AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de l'exercice	2 223,3	2 181,9	19,7	19,4
Coût des services	26,1	27,9	0,4	0,5
Coût des services passés	4,7	4,0	-	-
Charge d'intérêts	88,3	87,5	0,8	0,6
Cotisations des salariés	13,4	12,6	-	-
Prestations versées	(120,5)	(111,7)	(0,6)	(0,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	25,0	(0,1)	-
Effet des changements aux hypothèses financières	58,6	(32,8)	0,7	(0,2)
Effet du transfert d'employés	-	6,5	-	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	4,2	22,4	0,8	(0,2)
Solde à la fin de l'exercice	2 298,1	2 223,3	21,7	19,7
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	2 223,6	2 132,5	-	-
Revenu d'intérêts	87,4	84,3	-	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	33,7	50,0	-	-
Cotisations de l'employeur	31,9	52,3	0,6	0,4
Cotisations des salariés	13,4	12,6	-	-
Prestations versées	(120,5)	(111,7)	(0,6)	(0,4)
Effet du transfert d'employés	-	6,5	-	-
Charges administratives	(2,3)	(2,9)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	2 267,2	2 223,6	-	-
Actif net (passif net) au titre des prestations définies	(30,9)	0,3	(21,7)	(19,7)

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

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'ACTIFS (EN POURCENTAGES)	2016		2015	
	Cotés sur des marchés actifs	Non cotés sur des marchés actifs	Cotés sur des marchés actifs	Non cotés sur des marchés actifs
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1,2 %	0,4 %	1,1 %	0,1 %
Actions	19,9 %	0,1 %	20,9 %	-
Obligations	-	26,4 % *	-	28,7 % *
Part de fonds communs de placement	5,5 %	46,5 % *	6,8 %	42,4 % *
	26,6 %	73,4 %	28,8 %	71,2 %

* 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.

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
	2017	2017
Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant	34,7	0,9

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 12,4 années (31 décembre 2015 : 12,9 années).

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2016	2015	2016	2015
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRES :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	3,80 %	4,00 %	3,90 %	4,10 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,00 %	2,75 % - 3,00 %	3,00 %*	3,00 % *
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	5,80 %	5,90 %
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 %	2,00 %	-	-
Taux de croissance de la pension	1,00 %	1,00 %	-	-
Coût des prestations définies :				
Taux d'actualisation	4,00 %	4,00 %	4,10 %	4,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,00 %	3,00 % - 3,25 %	3,00 %*	3,25 % *
Taux de croissance de la pension	1,00 %	1,13 %	-	-
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

* Applicable aux membres de la haute direction seulement.

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

Hypothèses démographiques importantes - Tables de mortalité postérieures à la retraite :

OBLIGATIONS AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :

Composante à prestations définies des régimes de retraite :

2016	2015
110 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.	110 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.

Régimes de prestations postérieurs à l'emploi :

2016	2015
110 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM- B pour tous les régimes.	110 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014Priv 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 :

2016	2015
110 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.	110 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.

Régimes de prestations postérieurs à l'emploi :

2016	2015
110 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM- B pour tous les régimes.	110 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 95 % de CPM2014Priv pour le régime non-syndiqué. 100 % de l'échelle CPM- B pour tous les régimes.

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.

18. 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 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)	
	2016	2015
Régimes de retraite - composante à prestations définies :		
Taux d'inflation		
Augmentation de 25 points de base	39,7	36,5
Diminution de 25 points de base	(39,0)	(36,1)
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(69,1)	(69,7)
Diminution de 25 points de base	73,0	73,2
Taux d'augmentation salariale		
Augmentation de 25 points de base	5,6	4,1
Diminution de 25 points de base	(6,0)	(4,7)
Table de mortalité		
1 an plus jeune	61,1	55,3
1 an plus vieux	(61,8)	(56,2)
Avantages postérieurs à l'emploi :		
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(0,8)	(0,8)
Diminution de 25 points de base	0,9	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.

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 passif-actif qui tend à augmenter la durée des placements obligataires, sujets 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 2016. Les contributions de l'employeur ne devraient pas être importantes en 2017.

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)	2016	2015
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	21,9	22,8
Coût des services	4,8	4,8
Charge d'intérêts	0,8	0,7
Prestations versées	(4,4)	(4,5)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	(1,1)	-
Effet des changements reliés à l'expérience	(3,5)	(1,9)
Solde à la fin de l'exercice	18,5	21,9
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	4,4	4,5
Prestations versées	(4,4)	(4,5)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	(18,5)	(21,9)

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

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	4,3

Moyenne pondérée des principales hypothèses

	2016	2015
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Taux d'actualisation	3,40 %	3,30 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,00 %	2,75 % - 3,00 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	5,10 %	5,19 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	3,80 %	3,78 %
Année d'atteinte du taux ultime	2029	2029
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Taux de mortalité	Ontario WSIB Indemnisations des accidents du travail 2006-2010 table de mortalité projetée jusqu'en 2015 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 de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel
COÛT DES PRESTATIONS DÉFINIES :		
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 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

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 MILLION DE DOLLARS CANADIENS)	Passif au titre des avantages du personnel à long terme Augmentation / (diminution)	
	2016	2015
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(0,3)	(0,3)
Diminution de 25 points de base	0,3	0,3

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 du personnel à long terme sont expliquées ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	1,1	1,5
Coût des services	0,1	0,3
Prestations versées	(0,6)	(0,7)
Solde à la fin de l'exercice	0,6	1,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	0,6	0,7
Prestations versées	(0,6)	(0,7)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	(0,6)	(1,1)

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

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)	2016	2015
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	4,2	9,5
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	(35,1)	(9,2)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(21,7)	(19,7)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	(18,5)	(21,9)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	(0,6)	(1,1)
Total passifs	(75,9)	(51,9)

Total des montants comptabilisés dans l'état du résultat global :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Charges d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	34,0	38,0
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	1,2	1,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	1,0	3,6
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,1	0,3
Total	36,3	43,0

Ces charges d'exploitation sont incluses au poste « Rémunération et avantages du personnel » dans l'état du résultat global.

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	(29,1)	35,4
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(1,4)	0,4
Total	(30,5)	35,8

19. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Charge (recouvrement) d'impôts exigibles	0,1	0,2
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	0,1	0,2

La charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant les taux d'imposition combinés fédéral-provincial réglementaires de 24,45 pour cent (31 décembre 2015: 24,43 pour cent) sur le résultat avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit:

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Résultat net avant impôts sur le résultat	8,5	9,2
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat calculée - taux réglementaires	2,1	2,3
Impôts des grandes sociétés et impôts minimums des sociétés	0,1	0,2
Portion non imposable des gains en capital et comptables et autres	0,1	-
Effet de la (réduction) augmentation des attributs de taxes non reconnus	(2,5)	(2,6)
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	0,1	0,2

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 des impôts 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 2016

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés sur le résultat:			
Gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,6)	-	(0,6)
Actif au titre des prestations constituées	(2,3)	1,3	(1,0)
Total des passifs d'impôts différés	(2,9)	1,3	(1,6)
Pertes fiscales reportées prospectivement	2,9	(1,3)	1,6
Actifs (passifs) d'impôts différés sur le résultat	-	-	-

19. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT (SUITE)

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 :			
Gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,4)	(0,2)	(0,6)
Actif au titre des prestations constituées	-	(2,3)	(2,3)
Total des passifs 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	-	-	-

La Société a 53,5 millions de dollars (31 décembre 2015: 54,2 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec et 51,0 millions de dollars (31 décembre 2015: 51,7 millions 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'impôts 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)	2016	2015
Fédéral :		
Immobilisations corporelles	83,6	85,8
Éventualités, autres passifs et montants nets	23,5	32,4
Passif au titre des prestations définies	75,2	50,9
Pertes fiscales reportées prospectivement	44,7	39,5
	227,0	208,6
Québec :		
Immobilisations corporelles	465,2	467,4
Éventualités, autres passifs et montants nets	21,9	30,9
Passif au titre des prestations définies	75,2	50,9
Pertes fiscales reportées prospectivement	47,2	42,0
	609,5	591,2

20. 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)	2016	2015
Solde au début de l'exercice	1 263,1	1 247,8
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	86,4	97,9
Amortissement du financement en capital reporté	(102,3)	(82,6)
Solde à la fin de l'exercice	1 247,2	1 263,1

21. 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.

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Clients et autres débiteurs	1,5	(4,0)
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada	(20,7)	20,1
Autres actifs courants	(1,2)	(0,4)
Stocks	4,1	(6,4)
Comptes fournisseurs et charges à payer	4,5	4,6
Provisions	2,7	(4,0)
Produits reportés	4,0	1,0
Total	(5,1)	10,9

23. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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
Instruments financiers dérivés - contrats 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
Instruments financiers dérivés - swaps 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 swaps de marchandises observables sur le marché à la fin de l'exercice) et des prix des contrats de swaps 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.

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 :

	2016	2015
Actifs :		
Comptes clients et autres débiteurs	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.

24. RISQUES FINANCIERS

a) 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.

b) Risque de change

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2016	2015
Actifs :		
Instruments financiers dérivés	0,5	2,7
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	1,1	2,1
Instruments financiers dérivés	7,0	18,9

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 swaps 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.

c) 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 32,1 millions de dollars (31 décembre 2015: 31,9 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 2016, environ 7,1 pour cent (31 décembre 2015: 7,7 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 89,7 pour cent (31 décembre 2015: 78,8 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2016, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 0,6 million de dollars (31 décembre 2015: 0,5 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.

d) 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.

e) 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 ci-dessous, qui s'élèvent à 101,5 millions de dollars (31 décembre 2015: 101,3 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 actualisée, au 31 décembre 2016:

(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	94,5	-	-	-	-	94,5
Passifs financiers dérivés	1,1	1,1	2,1	2,6	0,1	7,0

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés, sur une base brute et non actualisée, 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	82,4	-	-	-	-	82,4
Passifs financiers dérivés	2,5	2,3	5,4	8,3	0,4	18,9

f) 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 2016 ainsi qu'au 31 décembre 2015, il n'y avait aucune exposition au risque de taux d'intérêt puisque les liquidités de la Société étaient toutes investies dans des comptes de banque.

25. 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)	2016				2015
	Total des engagements	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Total des engagements
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux opérationnels non résiliables (NOTE A) :					
Preneur	31,1	3,6	14,9	12,6	34,6
Total	31,1	3,6	14,9	12,6	34,6
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :					
Infrastructure	1,0	1,0	-	-	5,4
Matériel roulant	1,8	1,8	-	-	1,8
Autres	8,3	8,3	-	-	-
Total	11,1	11,1	-	-	7,2
Total des engagements	42,2	14,7	14,9	12,6	41,8

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 2016, un montant de 16,3 millions de dollars (31 décembre 2015 : 13,6 millions de dollars) a été comptabilisé en charge 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 fluctuent en fonction de l'utilisation annuelle des voies.

c) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution financière d'une valeur totale approximative de 26,5 millions de dollars (31 décembre 2015 : 27,2 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

26. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

A) Gouvernement du Canada, ses organismes et autres sociétés d'État

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.

B) Principaux dirigeants

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)	2016	2015
Rémunérations et avantages du personnel à court terme	3,5	3,3
Indemnités de fin de contrat	-	0,2
Avantages postérieurs à l'emploi	1,1	1,2
Total	4,6	4,7

À part la rémunération ci-dessus, il n'y a eu aucune transaction avec des parties liées impliquant les principaux dirigeants et leurs proches parents pour les exercices clos le 31 décembre 2016 et 2015.

C) Transactions avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de la Société

Les transactions avec les différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de la Société sont conclues dans le cours normal des activités de la Société. Les transactions effectuées avec les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de la Société correspondent aux versements des cotisations établies par évaluation actuarielle, telles qu'elles sont présentées à la Note 18. Il n'y a eu aucune autre transaction importante au cours de l'exercice.

27. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,8 millions de dollars au 31 décembre 2016 (31 décembre 2015: 2,1 millions de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état du résultat global. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant approximatif de 1,7 millions de dollars (31 décembre 2015: 1,8 millions de dollars) dans l'état du résultat global, principalement à titre de « Marketing et ventes ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

28. 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'auront 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.

29. RECLASSIFICATION

Afin d'améliorer l'information présentée dans l'état de la situation financière, la Société a changé le libellé de deux lignes de l'actif courant et a reclassé les montants des taxes à la consommation à recevoir de 1,7 millions de dollars et d'assurances à recevoir de 1,3 millions de dollars des « Autres actifs courants » (anciennement « Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances ») aux « Clients et autres débiteurs » (anciennement « Comptes clients »). Un troisième état de la situation financière reflétant le changement au début de la période précédente n'a pas été présenté étant donné que le montant total du reclassement n'est pas significatif.

A photograph of a middle-aged man with dark hair, looking out of a train window. He is wearing a dark blue jacket over a checkered shirt. The background shows the interior of a train car with curtains and warm lighting.

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

ADMINISTRATICE PRINCIPALE, VIA RAIL CANADA

Jane Mowat
Toronto, Ontario

MEMBRES DU CONSEIL

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

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

Carl Desrosiers
Chef, Mécanique et maintenance

Linda Bergeron
Chef, Ressources humaines

ADRESSES DES BUREAUX DE VIA RAIL

Siège social et Québec

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

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

Canada Atlantique

1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6
902 494-7900

Ontario

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

123, rue Front Ouest
Bureau 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

* M^{me} Sergieh a occupé ce poste jusqu'au 30 janvier 2016.

BIOGRAPHIES DE L'ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION



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. Communicateur naturel, il est très sollicité pour prononcer des discours lors de conférences et événements d'affaires et dans différentes universités. 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. 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. Ancien président de l'Association du Barreau canadien, Division Québec, M. Desjardins-Siciliano a également été le chef de cabinet du ministre fédéral du Travail et du ministre d'État (Transports).

Il 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 également une accréditation de l'Institut des administrateurs de sociétés (IAS.A) et est membre du Barreau du Québec.

En 2016, M. Desjardins-Siciliano a remporté le Prix Accomplissement, stratégie d'affaires au gala des Prix des Conseillers Juridiques du Québec 2016, présenté par ZSA Recrutement Juridique. Il a été récompensé pour sa capacité à développer et à mettre en application la stratégie globale contribuant au succès de VIA Rail depuis sa nomination à la tête de l'entreprise. La vision axée sur le client qu'il a mise en place a encouragé davantage de voyageurs à prendre le train, ce qui a permis à l'entreprise d'accroître à la fois sa clientèle et ses revenus pour la première fois depuis de nombreuses années. Il a aussi reçu un prix de l'organisme La Gouvernance au Féminin dans la Catégorie Président-Directeur général pour son action exceptionnelle en faveur de l'avancement de la femme dans la gouvernance des entreprises dans son rôle de Président et chef de la direction de VIA Rail.

M. Desjardins-Siciliano a été nommé Lieutenant-Colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve en novembre 2016.



MARC BEAULIEU

Chef, Transport et sécurité

M. Beaulieu, auparavant au Canadien National, s'est joint à VIA Rail en 1985. En sa qualité de chef, Transport et sécurité, il est responsable de l'exploitation du réseau ferroviaire, de la sécurité des transports et de l'exploitation, et de la sécurité de l'entreprise. Il est aussi responsable des services fournis dans les trains l'*Océan* et le *Canadien*, des services régionaux et des Centres client VIA. Son mandat consiste à veiller à l'exploitation sécuritaire et efficace des trains de VIA Rail. À cette fin, ses responsabilités comprennent la surveillance des équipes de train, le personnel d'exploitation du réseau et les professionnels de la sécurité et sûreté.

Au cours de sa carrière chez VIA Rail, M. Beaulieu a gravi les échelons en occupant un certain nombre de postes de direction, notamment à titre de directeur maintenance, directeur général, directeur général – opérations de maintenance, chef du transport et directeur général régional.

Fort d'une longue expérience à tous les niveaux de l'organisation, Marc Beaulieu fait bénéficier VIA Rail de ses vastes connaissances, d'une grande expertise et d'une solide vision.

LINDA BERGERON

Chef, Ressources humaines

M^{me} Bergeron s'est jointe à VIA Rail en 2016. À titre de Chef, Ressources humaines, elle est responsable des relations avec les employés, de la rémunération globale, des services-conseils et du développement organisationnel; de l'acquisition des talents et de la formation et développement. Son mandat consiste à développer une gestion stratégique des ressources humaines qui facilite et supporte la réalisation de nos stratégies d'affaires et l'atteinte des objectifs de l'entreprise.

M^{me} Bergeron possède plus de 30 années d'expérience en ressources humaines et a œuvré pendant plusieurs années dans le domaine du transport à titre de vice-présidente, Ressources humaines et développement pour Nova-bus, une division de Volvo, de vice-présidente principale, Stratégie et orientation pour Rail Cantech, et de Directrice RH Nationale, GE moteurs d'avion. Son parcours démontre une forte expertise en amélioration de l'efficacité organisationnelle et en gestion des talents au sein d'entreprises nationales et multinationales, incluant un passage au sein de la société d'État Hydro-Québec. Une expérience complémentaire en direction générale et en tant que propriétaire d'entreprise souligne l'importance de la cohérence entre la gestion stratégique des ressources humaines et les stratégies d'affaires.

M^{me} Bergeron détient un baccalauréat en relations industrielles de l'Université de Montréal ainsi qu'une spécialisation en développement organisationnel de l'institut NTL.





SONIA CORRIVEAU

Chef, Transformation des affaires

M^{me} Corriveau œuvre chez VIA Rail depuis 2014. À titre de chef, Transformation des affaires, elle est responsable de la réingénierie des processus. Elle assure la transformation et la modernisation des processus d'affaires internes et auprès de la clientèle. Elle supervise 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. En 2016, elle a chapeauté l'élaboration du projet de train à grande fréquence qui a été présenté en décembre à l'actionnaire de la Société.

Au cours de ses 25 ans de carrière chez IBM, M^{me} Corriveau a géré avec brio plusieurs changements organisationnels et opérationnels complexes afin de soutenir la croissance de l'entreprise. Elle a occupé plusieurs postes de direction au sein de diverses unités commerciales au Canada. Son expérience englobe tous les aspects des technologies de l'information, notamment les services de consultation, l'intégration des systèmes et les services de gestion pour les applications et infrastructures. Au fil des ans, M^{me} Corriveau a collaboré avec des clients et leurs équipes de diverses industries pour élaborer et mettre en œuvre des solutions à valeur ajoutée. Avant de se joindre à VIA Rail, elle était vice-présidente des Services d'affaires mondiaux chez IBM et présidente du Groupe LGS.

Sonia 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.

CARL DESROSIER

Chef, Mécanique et maintenance

M. Desrosiers s'est joint à VIA Rail en 2016. À titre de chef, Mécanique et maintenance, il a la responsabilité des quatre centres de maintenance du matériel roulant ferroviaire de VIA Rail, soit Toronto, Montréal, Vancouver et Winnipeg. Son mandat consiste à optimiser les processus et les méthodes de travail des équipes qui entretiennent le matériel roulant pour en assurer la fiabilité.

M. Desrosiers était auparavant directeur général de la Société de transport de Montréal, où il a été embauché en 1984. Au cours de sa carrière, il a occupé de nombreux postes à tous les échelons de l'entreprise, principalement dans les domaines de l'ingénierie et de l'exploitation du réseau. Il a notamment été responsable de la fusion des activités de bus et de métro sous une seule administration. Dans ses fonctions de chef de l'exploitation des réseaux bus et métro, il a supervisé les opérations, la maintenance, l'ingénierie et la sécurité du réseau intégré. Il possède une vaste expérience opérationnelle dans le domaine des transports.

M. Desrosiers détient un baccalauréat en génie mécanique de l'École Polytechnique de Montréal et est membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec. Il siège également au conseil d'administration de l'École Polytechnique et de l'Association québécoise des transports.





PATRICIA JASMIN

Chef, Services financiers

M^{me} Jasmin s'est jointe à VIA Rail en 2007 à titre de contrôleur corporatif de la Société avant d'être promue chef, Services financiers. À ce titre, elle a la responsabilité des finances de VIA Rail, des rapports financiers internes et externes, des budgets et des mesures de contrôle, de la vérification interne et externe, de l'approvisionnement de la Société et de la gestion des placements de la caisse de retraite. Elle joue un rôle de premier plan dans le processus de planification de la Société. Elle a entre autres pour mandat d'assurer l'intégrité et l'exactitude des processus, résultats et rapports financiers. M^{me} Jasmin travaille en étroite collaboration avec les vérificateurs internes et externes de la Société et épaula le Comité de vérification et des finances du conseil d'administration.

M^{me} Jasmin possède une vaste expérience du secteur des finances et de l'administration, ayant travaillé pour d'importants détaillants tels que Costco et Les compagnies Loblaw Ltée, et des sociétés de télécommunications telles que Rogers et Têlêglobe. Elle fait ainsi profiter VIA Rail d'une expertise et d'une vision uniques en matière de gestion financière, d'amélioration continue et de gouvernance.

Patricia Jasmin est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'École des hautes études commerciales (Université de Montréal); elle est membre de l'Institut canadien des comptables agréés et détient les titres de CA et de CPA.

MARTIN R. LANDRY

Chef, Affaires commerciales

M. Landry est entré au service de VIA Rail en 2014. En tant que chef, Affaires commerciales, M. Landry assure la gestion des employés et des activités liées au service à la clientèle dans les gares et à bord des trains du corridor Québec-Windsor de VIA Rail (Ontario et Québec). Son poste comporte une multitude de responsabilités, notamment: la surveillance de toutes les activités ayant trait aux communications (internes et externes), marketing et publicité, commerce interentreprises, planification commerciale, commandites, conception de produits, gestion de la marque, développement de produits, programmes de fidélisation de la clientèle, partenariats et développement des affaires, service à la clientèle, recherche en marketing et analyse. En 2016, il a chapeauté l'élaboration du projet de renouvellement de la flotte du corridor Québec-Windsor qui a été présenté en décembre à l'actionnaire de la Société.

Gestionnaire chevronné, M. Landry cumule 35 ans d'expérience en affaires, dont 30 ans chez IBM, où il a dirigé plusieurs unités commerciales en Amérique du Nord et en Europe. Au début des années 1990, il a eu pour mandat de mettre en place l'unité des services IBM dans l'est du Canada. M. Landry a supervisé le secteur des services publics et énergétiques à l'échelle du Canada, tout en étant responsable des stratégies d'affaires pour ce secteur à l'échelle mondiale. Il a tenu les rênes d'une unité de services financiers mondiaux basée à Paris. À son retour en Amérique du Nord, il a été nommé vice-président responsable des équipes d'impartitions stratégiques d'IBM pour le 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 est au service de VIA Rail depuis 2014. À titre de chef des Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif, il est responsable des pratiques de gouvernance de la Société, du secrétariat et de toute question juridique liée aux activités de VIA Rail. Il supervise aussi la gestion de la conformité en matière de sécurité ferroviaire, de même que la mise en place d'un programme de gestion des risques et de réclamation d'assurance dans l'entreprise.

M. Legault a pratiqué le droit à Montréal pendant plusieurs années. Il a occupé divers postes de direction dans le domaine du droit commercial, dont celui de vice-président, Affaires juridiques, chez Bell Canada et Gildan Activewear, de même qu'avocat général et secrétaire corporatif chez Transat. Il possède une expérience exhaustive en droit commercial et en gestion de la conformité, dont la gouvernance, la gestion des litiges, les contrats, les cessions et acquisitions, de même qu'une expertise particulière dans la prestation de conseils juridiques en accord avec les stratégies et objectifs des entreprises.

Jean-François Legault détient un diplôme en droit (LL.B) de l'Université d'Ottawa et est membre du Barreau du Québec.

ROBERT ST-JEAN, CPA, CA

Chef, Gestion des actifs

M. St-Jean s'est joint à VIA Rail en 2006 et a occupé le poste de chef, Services financiers et administration avant d'être nommé chef, Gestion des actifs. Dans ce rôle, M. St-Jean a pour mandat d'optimiser le rendement des actifs de VIA Rail, d'améliorer l'expérience client et de réduire les coûts d'exploitation. Il est responsable de l'acquisition, de la gestion, du développement, de la monétisation et du renouvellement de tous les actifs corporels, tels que le matériel roulant, l'infrastructure ferroviaire, et les gares et autres édifices.

Avant son arrivée au sein de la Société, il a été vice-président principal, Finance et Contrôle, chez Les compagnies Loblaw Itée, a travaillé six ans comme vice-président contrôleur chez Provigo Inc. et, pendant près de huit ans, il a occupé plusieurs postes de direction chez Club Price Canada. Fort d'une longue expérience au sein de grandes entreprises de détail et de distribution, il fait bénéficier VIA Rail d'une expertise et d'une vision uniques en matière de gestion stratégique et financière.

Robert St-Jean est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université de Sherbrooke; il est membre de l'Institut canadien des comptables agréés et détient les titres de CA et de CPA.



COLLABORATEURS AU RAPPORT ANNUEL 2016

ÉDITRICE EN CHEF

Jennifer Bauer

Communications de l'entreprise, VIA Rail

ÉCRITURE

Sarah Binns

Communications, VIA Rail

DESIGN GRAPHIQUE

Sextans



Garant
des forêts
intacts^{MC}



