



RAPPORT ANNUEL 2017



TABLE DES MATIÈRES

02	Vue d'ensemble de la Société	32	Rapport sur la mobilité durable
04	Message de la présidente du conseil	35	Environnement
06	Message du président	36	Indicateurs clés de performance
08	L'année en chiffres	38	Gouvernance et responsabilité
10	Ligne du temps 2017	49	Commentaires et analyse de la direction
12	Examen des activités	68	États financiers
26	Sécurité	120	Annuaire de la Société
28	Prix et distinctions		



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 514 départs chaque semaine sur 12 500 kilomètres de voies ferrées reliant plus de 400 collectivités canadiennes. VIA Rail, qui comptait 2 899 employés à la fin de l'année civile, a transporté 4,39 millions de passagers en 2017.

NOS SERVICES



LIAISONS INTERVILLES (DANS LE CORRIDOR)

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

LIAISONS 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. Dans l'est du Canada, l'*Océan* circule entre Montréal et Halifax.

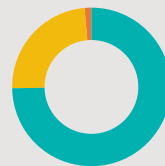
LIAISONS RÉGIONALES

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
- 22 % Liaisons long parcours
- 1 % Liaisons régionales

77%

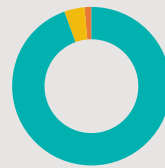


des produits voyageurs proviennent des liaisons intervilles (dans le Corridor)

DÉPLACEMENTS SELON LES LIAISONS

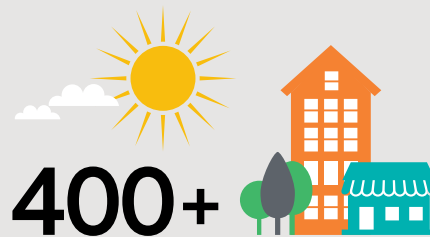
- 95 % Liaisons intervilles
- 4 % Liaisons long parcours
- 1 % Liaisons régionales

95%



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 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

514 par semaine

Dans 89 % des cas, nos trains partent à l'heure



PASSAGERS

DÉPLACEMENTS



4,39 millions

représentant 1,5 milliard de kilomètres parcourus à travers le Canada; 95 % de ces déplacements sont effectués entre des villes, 4 % sont des liaisons long parcours et 1 % sont des liaisons régionales.

EMPLOYÉS

EMPLOYÉS ACTIFS À LA FIN DE L'ANNÉE CIVILE

2 899



DIVERSITÉ

34 %



de nos employés sont des femmes, 11 % proviennent des minorités visibles, 2 % ont des handicaps et 2 % sont Autochtones.

FLOTTE

VOITURES (EN SERVICE ET HORS SERVICE)

428



LOCOMOTIVES

73

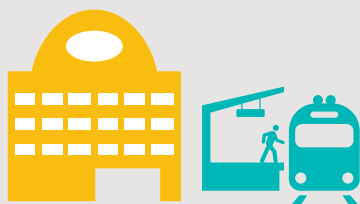


dont 71 % ont été remises à neuf afin d'en améliorer l'efficacité sur le plan opérationnel et environnemental, et d'offrir un service sécuritaire et fluide.

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 LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



En avril dernier, c'est avec une grande fierté que j'ai accepté mon nouveau mandat à titre de présidente du conseil d'administration de VIA Rail. Au fil des mois, d'autres membres se sont joints au conseil et, tout comme moi, ils étaient inspirés par la nouvelle stratégie avant-gardiste de VIA Rail visant à mettre « les passagers avant tout ». Depuis mon arrivée au conseil, nous unissons nos efforts pour faire progresser cette stratégie, décrite dans notre plan Destination 2025 et responsable des récents succès de la Société. J'aimerais exprimer ma plus sincère reconnaissance aux administrateurs qui ont terminé leur mandat cette année et qui ont jeté les bases du conseil renouvelé et de la réussite actuelle de VIA Rail. En 2017, nous avons procédé à un examen et à une restructuration des comités du conseil afin de concrétiser les objectifs de Destination 2025 et de poursuivre sur notre lancée.

L'année qui vient de s'écouler a marqué un jalon important dans l'histoire du Canada et de VIA Rail. Alors que notre pays célébrait son 150^e anniversaire, VIA Rail a également connu une année exceptionnelle. Grâce à la confiance de nos passagers, qui ont décidé de laisser

leurs voitures à la maison, d'éviter les bouchons et de déjouer les caprices de l'hiver, VIA Rail a de nouveau annoncé en 2017 une hausse importante de son achalandage et de ses revenus.

En 2017, le nouveau conseil d'administration a examiné et approuvé les deux initiatives stratégiques qui aideront grandement la Société à s'attaquer à ces défis : la première, le plan de renouvellement de notre flotte de trains pour le corridor Québec - Windsor, pour laquelle les fonds ont été octroyés par le gouvernement du Canada dans son budget 2018-2019. La seconde initiative majeure, le train à grande fréquence, qui vise à offrir des déplacements plus rapides par la construction de voies dédiées, a également été reconnue par le gouvernement qui a engagé les fonds nécessaires à la conclusion des études requises. En mon nom personnel et au nom du conseil d'administration et de tous les employés de VIA Rail, je souhaite exprimer notre plus sincère gratitude au gouvernement du Canada pour cet investissement et cette confiance en notre avenir. En attendant que ces projets se concrétisent, nous continuons, jour après jour, à améliorer la qualité de nos services.

Malgré les défis qui ont jalonné notre parcours en 2017, de plus en plus de passagers sont montés à bord de nos trains pour une bonne raison : nos employés. Dans tous les services, les bureaux, les gares et les centres de maintenance, les employés de VIA Rail façonnent notre identité et nous permettent d'affronter et de surmonter ces défis. Je suis ébahie devant leur dévouement et leur contribution qui dépassent largement l'exercice de leurs fonctions. J'aimerais également souligner le travail incroyable des membres de la direction, qui ont su motiver et inspirer leurs troupes.

Le présent rapport annuel propose une description fascinante des projets exécutés en 2017 qui font de VIA Rail l'entreprise moderne et visionnaire qu'elle est en voie de devenir. Pour accompagner le rapport annuel, nous avons également produit un rapport sur la mobilité durable. Axé sur six piliers, ce document donne

un aperçu de nos projets, de nos réalisations et de nos objectifs en vue de nous imposer en tant que chef de file dans le secteur de la mobilité durable. Le site Web de VIA Rail contient des détails à ce sujet.

J'entrevois avec optimisme l'année 2018, qui marque d'ailleurs le 40^e anniversaire de VIA Rail.

Le futur est à bord!

A handwritten signature in black ink, reading 'Françoise Bertrand' in a cursive script.

FRANÇOISE BERTRAND

Présidente du conseil d'administration, VIA Rail

MESSAGE DU PRÉSIDENT



L'année qui vient de se terminer a vraiment été capitale pour nous tous chez VIA Rail. Au cours des 12 derniers mois, j'ai vu notre organisation avancer à pas de géant et continuer à viser l'excellence en offrant aux Canadiennes et aux Canadiens des services ferroviaires de qualité supérieure. Nous avons célébré ensemble des moments décisifs, mais nous avons aussi entrepris des projets qui nous ont mis au défi et nous ont rendus plus solides et plus unis que jamais auparavant.

En 2017, VIA Rail a connu une hausse impressionnante de son achalandage et de ses revenus, ainsi que plusieurs longues fins de semaine exceptionnelles. Grâce au dévouement inébranlable des employés, notre achalandage total s'est accru de 10,5 % et les revenus ont bondi de 12,8 %, comparativement à 2016. L'année s'est aussi déroulée sous le signe des festivités puisque le Canada célébrait son 150^e anniversaire. Pour souligner ce jalon important, VIA Rail a participé à plus de 200 événements, allant des défilés de la Fierté aux Jeux Invictus à Toronto.

VIA Rail a créé la carte-voyage Canada 150, qui a permis à des milliers de jeunes de découvrir leur pays à bord de nos trains en juillet dernier. Cette initiative géniale n'aurait jamais connu autant de succès sans le travail

d'équipe extraordinaire et la préparation minutieuse des employés de tous nos services. Vous pouvez en savoir plus sur ce mois mémorable à la page 14.

L'engagement du personnel s'est aussi manifesté par des élans prodigieux de solidarité. Au printemps dernier, VIA Rail a dû interrompre ses services entre les villes de Churchill et Gillam en raison d'inondations massives. Pendant que nous attendions le rétablissement de la liaison ferroviaire dans la région, des employés de VIA Rail n'ont pas hésité à rapatrier une rame de train qui était bloquée dans le nord du Manitoba. Des détails sont fournis à la page 25.

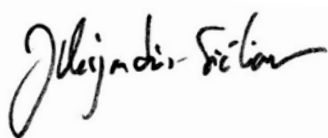
Puis, le jour de Noël, des conditions météorologiques dangereuses qui auraient pu menacer la sécurité des passagers et du personnel à bord ont forcé un train à s'arrêter dans le village de Spy Hill, en Saskatchewan. Des centaines de membres de cette petite communauté les ont accueillis à bras ouverts et ont travaillé avec nos employés pour transformer une situation fâcheuse en occasion de faire le bien autour de soi. C'est dans des moments pareils que notre persévérance et notre engagement envers le bien-être de nos passagers sont les plus manifestes.

L'année 2017 s'est aussi distinguée par une participation record à notre sondage sur la mobilisation des employés. Plus de 78 % de nos effectifs ont en effet exprimé leurs opinions et leurs préoccupations et nous ont ainsi dotés d'outils pour devenir un meilleur employeur. De plus, l'engagement indéfectible de VIA Rail envers la sécurité et l'environnement a été récompensé par deux prix décernés par l'Association des chemins de fer du Canada. Détails à la page 31.

Un très bel avenir se confirme de plus en plus pour nous au moment même où j'écris ces lignes. En effet, dans son budget 2018-2019, le gouvernement du Canada vient de démontrer sa confiance en VIA Rail en nous accordant les fonds nécessaires à l'acquisition d'une toute nouvelle flotte de trains modernes pour desservir le corridor Québec-Windsor. Le gouvernement alloue également l'argent requis pour la conclusion des études de faisabilité pour notre projet de train à grande fréquence dont l'objectif est de créer des façons sensées de voyager pour les Canadiens. Nous sommes très reconnaissants envers notre actionnaire pour ces marques tangibles de confiance. Pour ces raisons et bien d'autres, nous nous réjouissons à la perspective des mois à venir.

En 2018, VIA Rail célèbre son 40^e anniversaire. Nous exploitons le service ferroviaire passagers national depuis déjà quatre décennies, proposant aux voyageurs un moyen de transport unique, sécuritaire et confortable à la grandeur du pays. Ce jalon nous incite non seulement à faire le point, mais aussi à regarder vers l'avenir pour continuer d'accorder la priorité à nos passagers et à leur offrir des services exceptionnels.

Merci de m'accompagner dans ce voyage,

A handwritten signature in black ink, reading "Yves Desjardins-Siciliano".

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.

	2017	2016	2015	2014	2013
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Produits voyageurs ⁽¹⁾	342,6	301,1	275,0	259,6	249,6
Produits totaux ⁽¹⁾	365,7	324,3	297,8	280,3	270,4
Charges d'exploitation ⁽¹⁾	(592,6)	(554,4)	(520,0)	(509,0)	(482,4)
Contributions pour avantages sociaux des employés ⁽¹⁾	(38,4)	(37,4)	(57,8)	(88,4)	(95,6)
Charges d'exploitation totales ⁽¹⁾	(631,0)	(591,8)	(577,8)	(597,4)	(578,0)
Perte d'exploitation	265,3	267,5	280,0	317,1	307,6
Investissements en immobilisations	88,4	91,0	97,9	81,8	96,2
Financement total requis	353,7	358,5	377,9	398,9	403,8
Financement d'exploitation par le gouvernement	265,3	267,5	280,0	317,1	307,6
Financement en capital par le gouvernement	88,4	86,3	97,9	80,9	90,8
Financement total par le gouvernement	353,7	353,8	377,9	398,0	398,4
Fonds de renouvellement des actifs	-	4,7	-	0,9	5,4
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS ⁽²⁾					
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	954	858	822	808	832
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	1 662	1 578	1 457	1 349	1 482
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	27,8	31,2	34,1	39,2	37,0
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	35,0	34,3	32,5	31,2	29,4
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 720	6 547	6 347	6 160	6 244
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	43 604	42 637	40 120	36 958	39 699
Coefficient d'occupation moyen (%)	57	54	56	60	56
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	142	131	130	131	133
Ponctualité (%)	73	73	71	76	82
<i>Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période</i>	3 011	2 787	2 694	2 608	2 662

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

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

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2017

(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	173 863 \$	261 472 \$	87 609 \$	36,97 \$	0,16 \$	45 566	2 369 449
Québec-Montréal-Ottawa	50 573 \$	75 450 \$	24 877 \$	32,73 \$	0,22 \$	14 617	760 086
Corridor Est	224 436 \$	336 922 \$	112 486 \$	35,94 \$	0,17 \$	60 183	3 129 535
Toronto-London-Sarnia-Windsor	48 531 \$	72 545 \$	24 014 \$	24,56 \$	0,21 \$	18 804	977 817
Toronto-Niagara	1 169 \$	6 407	5 238 \$	128,42 \$	1,62 \$	784	40 787
Sud-Ouest Ontario	49 700 \$	78 952 \$	29 252 \$	28,72 \$	0,24 \$	19 588	1 018 604
Corridor	274 136 \$	415 874 \$	141 738 \$	34,17 \$	0,18 \$	79 771	4 148 139
Montréal-Halifax	11 150 \$	51 653 \$	40 503 \$	514,24 \$	0,90 \$	1 515	78 763
Toronto-Vancouver	75 933 \$	117 166 \$	41 233 \$	392,84 \$	0,32 \$	2 018	104 960
Longs parcours	87 083 \$	168 819 \$	81 736 \$	444,89 \$	0,47 \$	3 533	183 723
Montréal-Gaspé	0 \$	0 \$	0 \$	s.o.	s.o.	0	0
Montréal-Jonquière	380 \$	5 641 \$	5 261 \$	529,38 \$	3,29 \$	191	9 938
Montréal-Senneterre	374 \$	5 932 \$	5 558 \$	590,21 \$	3,13 \$	181	9 417
Sudbury-White River	234 \$	3 616 \$	3 382 \$	532,43 \$	3,66 \$	122	6 352
Winnipeg-Churchill	1 632 \$	17 845 \$	16 213 \$	973,99 \$	4,11 \$	320	16 646
Jasper-Prince Rupert	1 828 \$	9 676 \$	7 848 \$	435,56 \$	1,27 \$	347	18 018
Liaisons régionales	4 448 \$	42 710 \$	38 262 \$	633,78 \$	2,65 \$	1 161	60 371
The Pas et Pukatawagan ⁽¹⁾	n/a	\$ 3 589 \$	3 589 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Réseau	365 667 \$	630 992 \$	265 325 \$	60,41 \$	0,28 \$	84 465	4 392 233

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

LIGNE DU TEMPS 2017



JANVIER

- Campagne de marketing « Pourquoi tu ne prends pas le train? » (p.20)

FÉVRIER

- Transport assuré par VIA Rail dans le cadre de l'initiative Les Héritières du suffrage, de concert avec À voix égales Canada, permettant de réunir 100 participantes (p.15)
- Lancement des événements Canada 150 de VIA Rail (p.14)



MARS

- Nomination d'Yves Desjardins-Siciliano à titre de lieutenant-colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve (p.29)

AVRIL

- Événements de la Semaine de la sécurité ferroviaire (p.27)
- Nomination de Françoise Bertrand à la présidence du conseil d'administration (p.43)

MAI

- Interruption des services entre Gillam et Churchill en raison d'inondations massives (p. 25)
- Assemblée publique annuelle
- Meilleur rendement en huit ans durant la longue fin de semaine de mai (p. 24)

JUIN

- Réouverture du Centre client de Montréal après les rénovations (p.23)
- Participation de VIA Rail au défilé de la Fierté de Toronto (p.15)
- Nomination de huit membres au sein du conseil d'administration (p.40)

JUILLET

- Plus de 4 200 jeunes voient du pays grâce à la carte-voyage Canada 150 (p.14)

AOÛT

- Participation de VIA Rail aux défilés de la Fierté de Montréal et d'Ottawa (p.15)

SEPTEMBRE

- Centième anniversaire de la gare patrimoniale d'Alexandria, en Ontario (p.23)
- Partenariat avec les Jeux Invictus à Toronto (p.15)
- Nomination d'Ann Bouthillier au poste de chef, Communications (p.122)
- Installation de bornes de recharge pour voitures électriques (p.17)
- 78 000 passagers — un nombre exceptionnellement élevé — ont pris le train pendant le week-end de la fête du Travail (p.24)

OCTOBRE

- Remise du Prix d'excellence en sécurité du Canada de 2017 et du prix bisannuel en environnement à VIA Rail, décernés par l'Association des chemins de fer du Canada (p.31)

NOVEMBRE

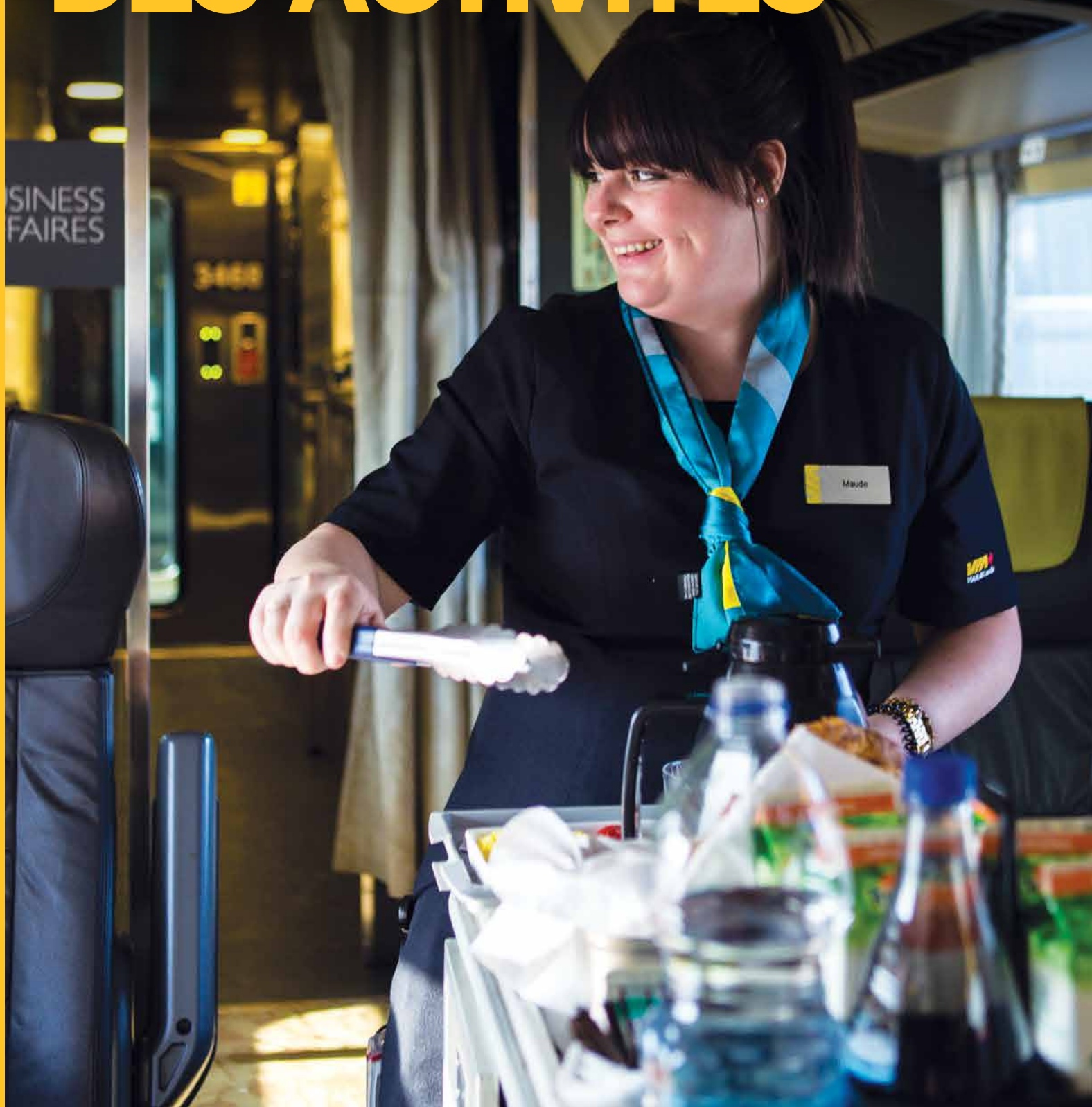
- Ajout d'un 10^e départ entre Toronto et Ottawa (p.16)
- Nomination de Mario Bergeron au poste de chef, Mécanique et maintenance (p.122)
- Réouverture du Centre client de Moncton après les rénovations (p.23)

DÉCEMBRE

- Retour de VIA Rail à la télé avec la campagne « Pourquoi tu ne prends pas le train? » (p.20)
- Ajout de six départs du train *Océan* pendant le temps des Fêtes (p.16)



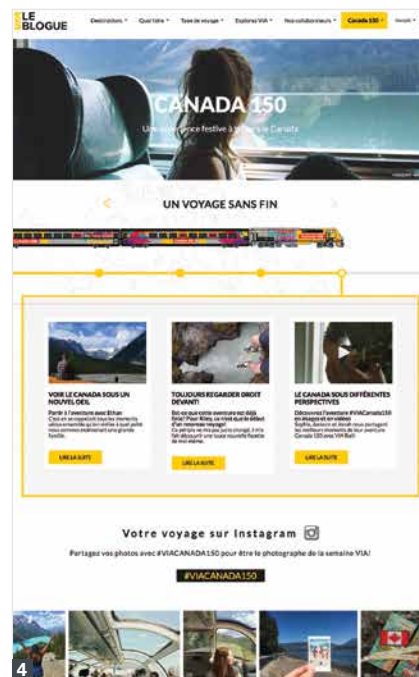
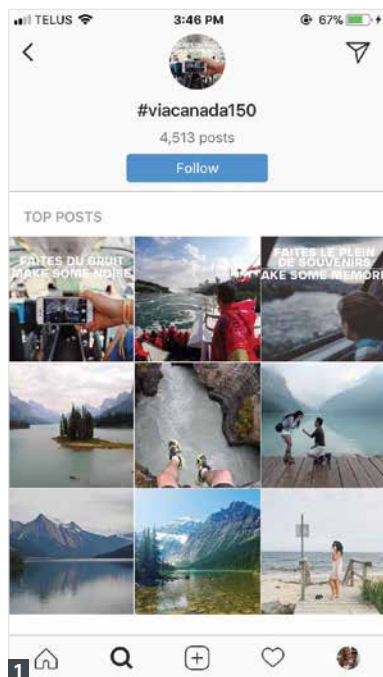
EXAMEN DES ACTIVITÉS



CANADA 150

En 2017, le pays en entier s'est donné la main pour célébrer le 150^e anniversaire de la Confédération du Canada. Le chemin de fer a unifié notre pays, au propre comme au figuré, et la promesse d'une liaison d'un océan à l'autre a servi de catalyseur à l'unification des provinces il y a 150 ans. De nos jours, VIA Rail poursuit cette tradition de relier les gens à travers le Canada. Pendant cet anniversaire marquant, VIA Rail a célébré avec les Canadiens en participant à plusieurs événements aux quatre coins du pays, tout en mettant de l'avant plusieurs activités et projets nouveaux. Voici certains des faits saillants.





VÊTUE POUR L'OCCASION

En 2017, VIA Rail a habillé une partie de sa flotte aux couleurs de Canada 150. Cette campagne a mis à contribution le matériel roulant et l'infrastructure de VIA Rail pour promouvoir Canada 150 et encourager les gens à découvrir les beautés de notre grand pays. Vingt-deux locomotives, dix-huit voitures de passagers et la voiture-salon Glen Fraser ont arboré les noms de quelques-unes des villes desservies par VIA Rail. La conception extérieure de nos trains s'est démarquée lors du concours *Golden Image* de la *Specialty Graphic Imaging Association (SGIA)* en remportant un prix dans la catégorie des décorations numériques pour véhicules. Nous avons aussi décoré nos gares d'affiches et de bannières, en invitant les voyageurs à participer aux festivités.

CARTE-VOYAGE CANADA 150 POUR LES JEUNES

Dans le cadre des célébrations du 150^e anniversaire du Canada cette année, VIA Rail a mis sur le marché la carte-voyage Canada 150 pour les jeunes, qui leur permettait des déplacements illimités vers toutes nos destinations pendant le mois de juillet. Offert au coût symbolique de 150 \$, ce laissez-passer a suscité un vif enthousiasme en ligne, permettant à 4 283 jeunes de vivre un été de rêve. VIA Rail a soigneusement préparé cette aventure dans chacun de ses services : de la planification du réseau

jusqu'à la sécurité et la sûreté. De plus, le personnel des gares et à bord des trains a traité nos voyageurs aux petits soins, pour qu'ils puissent vivre l'expérience du romantisme des voyages en train et se forger des souvenirs inoubliables.

LES RÉCITS DE CANADA 150

Les détenteurs de la carte-voyage Canada 150 ont fait le récit de leur périple en utilisant le mot-clic #VIACanada150 sur Instagram, Twitter, Facebook et d'autres réseaux sociaux. Sur Instagram seulement, le mot-clic a généré plus de 4 000 publications créatives en juillet. VIA Rail a aussi invité les détenteurs de la carte à commenter plus longuement leur voyage et leurs découvertes sur la page spéciale Canada 150 de notre blogue. Au cours de l'année, nous avons publié des entrevues spéciales avec des Canadiens de marque tels David Suzuki, Julie Payette et Dan Aykroyd, qui nous ont fait connaître certains de leurs lieux de prédilection au pays. Nous avons aussi fait valoir chaque mois les meilleurs endroits à visiter pour participer aux célébrations, comme se promener sur les plages de Halifax en mai ou s'abandonner dans la beauté naturelle de Jasper en novembre.



CÉLÉBRATIONS ET ÉVÉNEMENTS

En plus de prendre soin des passagers qui sont partis à la découverte du Canada en train cet été, VIA Rail s'est associée avec bon nombre d'organismes et a participé à plus de 200 activités partout au pays, dont plusieurs faisaient la promotion des arts, du développement culturel et de l'égalité des sexes, y compris 11 projets Signature de Patrimoine Canada. Ces projets et événements ont été choisis en raison de leur caractère rassembleur et du fait qu'ils mettent en valeur notre culture et favorisent la diversité.

En 2017, VIA Rail a transporté près de 100 participantes à Québec, Toronto et Ottawa pour l'événement Héritières du suffrage mis sur pied par l'organisme À voix égales. Cet événement soulignait le 100^e anniversaire de la première vague de femmes au Canada à obtenir le droit de vote aux élections fédérales, et abordait des sujets tels les avancées des femmes, le chemin qui reste encore à parcourir et la parité des sexes en politique canadienne.

Pour célébrer l'industrie de la musique canadienne, VIA Rail s'est associée avec Ottawa 2017 et l'Académie canadienne des arts et des sciences de l'enregistrement pour le week-end des prix JUNO à Ottawa. À bord du JUNO Express, on retrouvait plus de 450 finalistes, musiciens, membres des médias, fervents de musique, gagnants de concours et cadres supérieurs. VIA Rail a aussi participé aux défilés de la Fierté de Montréal, de Toronto et d'Ottawa au cours de l'été, ainsi qu'à l'événement fantaisiste La Machine à Ottawa.

Cette année, VIA Rail a été fière de commanditer les Jeux Invictus, qui se sont déroulés à la fin de septembre. Créés par le prince Harry, les Jeux Invictus sont un événement international multisports auquel participent les membres actifs et vétérans des Forces armées qui sont blessés ou handicapés. Plus de 550 athlètes de 17 pays concurrents y ont pris part, et VIA Rail a manifesté son appui en transportant la délégation canadienne d'athlètes militaires d'Ottawa jusqu'à Toronto, où les Jeux avaient lieu. VIA Rail s'est, de plus, associée à quatre autres événements militaires dans le cadre des célébrations de Canada 150.

PHOTOS DE LA PAGE 14 : 1/ Captures d'écran de publications utilisant le mot-clic #VIACanada150 sur Instagram.

2/ Habillage commémoratif des trains de VIA Rail. 3/ Défilé de la Fierté à Ottawa. 4/ Capture d'écran de la page spéciale Canada 150 de notre blogue.

PHOTOS DE LA PAGE 15: 5-6/ Les Jeux Invictus. 7/ La Machine, Ottawa © Jordi Bover 8/ Ryan Bolton à bord du JUNO Express.

LES PASSAGERS AVANT TOUT

AMÉLIORATIONS DES HORAIRES

En 2017, VIA Rail a amélioré ses horaires pour mieux répondre aux besoins des passagers et a apporté des modifications aux trajets du sud-ouest de l'Ontario. Elle a également ajouté à son horaire un dixième départ entre Ottawa et Toronto pour donner plus d'options aux voyageurs. Le nombre de passagers empruntant ce segment populaire a grimpé de 39,2 % depuis 2014.

Nous avons ajouté un départ supplémentaire de Toronto à Kingston en soirée, avec de nouveaux arrêts à Guildwood et à Trenton Junction. Nous avons aussi augmenté le nombre de liaisons directes sur notre populaire parcours Québec-Montréal-Ottawa en ajoutant un départ dans chaque direction le dimanche après-midi et une liaison directe vers Québec pendant la semaine.

Afin d'offrir davantage d'options aux banlieusards à destination et en partance de Montréal, nous avons ajouté deux arrêts à Saint-Hyacinthe en période de

pointe, pour permettre aux navetteurs d'aller travailler en train : le matin, en direction de Montréal et, en soirée, de retour vers Saint-Hyacinthe. Les jours de semaine, le service classe Affaires est maintenant offert à bord du train tôt le matin entre Kingston et Toronto et de celui qui effectue le retour en soirée.

Nous avons augmenté notre capacité dans le Corridor par rapport aux années précédentes afin de mieux servir notre clientèle croissante. La capacité, mesurée en sièges-milles offerts chez VIA Rail, s'est accrue de 5,3 % par rapport à 2016.

Pendant les Fêtes, VIA Rail a ajouté six départs à l'horaire de l'*Océan* pour mieux desservir les communautés le long du trajet. Cet horaire bonifié totalisait 28 trains pendant la période, soit une augmentation de 64 % de la capacité totale.





DIRECTION DES SIÈGES

À l'issue du récent plan d'aménagement des sièges (bidirectionnels) 50/50 dans le Corridor, la direction du siège qu'occuperont les passagers a été ajoutée aux cartes d'embarquement. Après avoir acheté leur billet, les voyageurs connaîtront la direction de leur siège.

FAIRE LE PLEIN À NOS BORNES DE RECHARGE

Conformément à son engagement envers les passagers avant tout et la mobilité durable, VIA Rail a installé des bornes de recharge pour voitures électriques dans les stationnements de plusieurs gares. Grâce à nos partenariats avec les réseaux de bornes de recharge Circuit électrique au Québec et Flo dans le reste du Canada, les propriétaires de voitures électriques peuvent maintenant faire le plein à nos gares de Windsor, en Ontario, et de Sainte-Foy, au Québec. Des bornes de recharge seront également installées aux gares de London, de Kingston, de Belleville et de Fallowfield (toutes en Ontario), de même qu'à nos centres de maintenance de Montréal et de Toronto (sur demande des employés) en 2018.

EXPÉRIENCE À BORD DES TRAINS

DU PLAISIR POUR LES ENFANTS

Dans le cadre de nos efforts constants pour améliorer l'expérience client, nous n'avons pas oublié nos plus jeunes passagers. Le programme pour enfants a subi un léger remaniement et les enfants de 2 à 11 ans reçoivent maintenant un sac à surprises du club Choo Choo quand ils montent à bord de nos trains. Ces nouvelles troussees incluent un cahier rempli d'activités éducatives comme des mots croisés, des labyrinthes et d'autres petits plaisirs qui les occuperont pendant tout le voyage et créeront des souvenirs durables. Ce programme pour enfants était une des propositions retenues lors du défi Innovation client, un programme de reconnaissance des employés à l'échelle nationale dans le cadre duquel tous les membres du personnel de VIA Rail sont invités à présenter leurs idées afin d'améliorer l'expérience client.



DE MEILLEURES OPTIONS DE MENUS

Cette année, nous avons apporté plusieurs changements à nos menus à la fois en classe Économie et en classe Affaires. Suivant les commentaires recueillis auprès de nos clients et de nos employés, nous avons simplifié les choix de repas légers et ajouté cinq repas, y compris une boîte petit déjeuner et une assiette de légumes variés en classe Économie. En classe Affaires, nous avons amélioré la recette de nos croissants et sur les liaisons du sud-ouest de l'Ontario, nous avons remanié plusieurs menus. Pour les passagers de l'*Océan*, nous avons ajouté au menu des petits déjeuners fraîchement préparés.



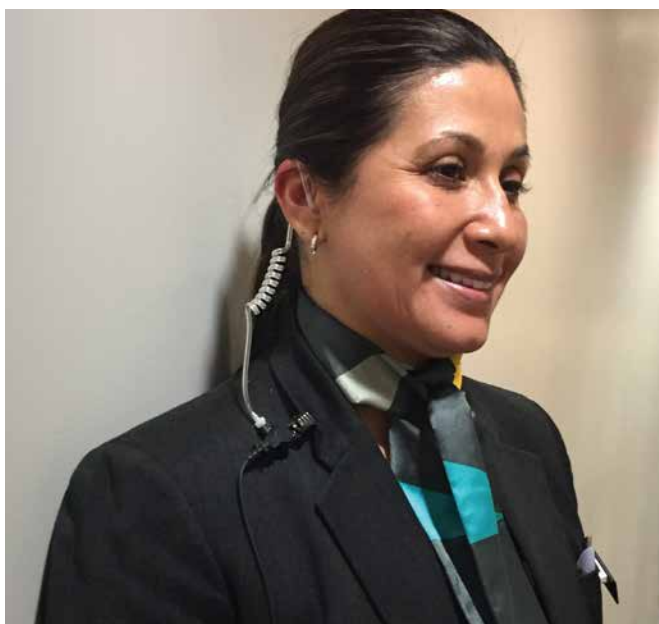
PRODUITS LOCAUX

Comme nous nous employons à promouvoir les produits locaux, VIA Rail offre maintenant plus de boissons et d'aliments canadiens dans son menu de la classe Affaires. Tout au long du Corridor, les passagers peuvent savourer les fameux bagels St-Viateur de Montréal et siroter des vins de plusieurs producteurs du pays, y compris les vignobles Andrew Peller et Henry of Pelham. Afin de parfaire cette offre, nous avons ajouté un vin mousseux de l'Île Pelée. Pour les amateurs de bières artisanales, nous avons inauguré un programme de découverte des microbrasseries qui permet de goûter des bières régionales et locales comme Steam Whistle et Archibald et dont la sélection alternera tous les six mois.



OREILLETTES POUR UN VOYAGE PAISIBLE À BORD

VIA Rail sait que l'expérience client est primordiale. Et même si nous sommes fiers de notre service, nous pouvons toujours l'améliorer. Pour offrir une expérience agréable et accueillante, nous avons décidé de munir d'oreillettes nos employés des trains du corridor Québec – Windsor. Ces appareils discrets, fiables et sécuritaires minimisent le bruit tout en s'assurant que les communications opérationnelles soient professionnelles et réservées uniquement aux employés.



NOTRE ENGAGEMENT ENVERS UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ

VIA Rail s'est engagée à demeurer le mode de transport national et interville le plus accessible au Canada. Au fil des années, nous avons apporté des améliorations à nos trains, à nos gares et à nos services de première ligne (centres d'appels, systèmes de TI, site Web) pour nous assurer que le service ferroviaire passagers reste à l'avant-garde du transport accessible pour les personnes ayant une mobilité réduite ou d'autres limitations physiques.

En 2017, VIA Rail a revu sa politique d'accessibilité. La nouvelle version est en vigueur depuis le début de janvier 2018. Nous offrons maintenant de l'espace pour deux passagers en fauteuils triporteurs qualifiés, ce qui leur permettra de voyager ensemble dans le même train, soit en bénéficiant de deux dispositifs d'ancrage, soit en fixant les fauteuils inoccupés au même dispositif. Pour plus de renseignements sur l'ensemble de notre politique, veuillez consulter notre site Web viarail.ca/fr/accessibilite.



AU SERVICE DE LA COMMUNAUTÉ

MARKETING INTELLIGENT

Cette année, VIA Rail a déployé plusieurs publicités réussies dans le cadre de sa campagne « Pourquoi tu ne prends pas le train? », tant en format numérique qu'imprimé. Ces messages futés et diffusés à des moments propices invitaient les gens à réévaluer leurs habitudes de transport et les mettaient au défi de laisser leurs voitures à la maison, en évitant ainsi le stress de la conduite, les dangers et les retards de la circulation routière hivernale, tout en réduisant leur impact environnemental. À la fin de 2017, VIA Rail a fait son retour à la télévision après un hiatus de trois ans.

Pour sa campagne « Pourquoi tu ne prends pas le train? », VIA Rail s'est associée à CAA Québec afin de créer une publicité improvisée avec l'animateur Pierre-Yves Lord. Dans la vidéo, il se joint à un agent de CAA Québec parti secourir des gens dont la voiture est tombée en panne ou coincée dans un banc de neige. L'action est juxtaposée à des séquences où il relaxe confortablement dans un train. Le document fait la promotion du train comme choix sensé pour les déplacements en hiver, d'autant plus qu'il s'accompagne d'un rabais de 10 % accordé aux membres de la CAA sur le prix de leur billet. La vidéo a connu une immense popularité sur Facebook, où elle a été visionnée plus de 115 000 fois.

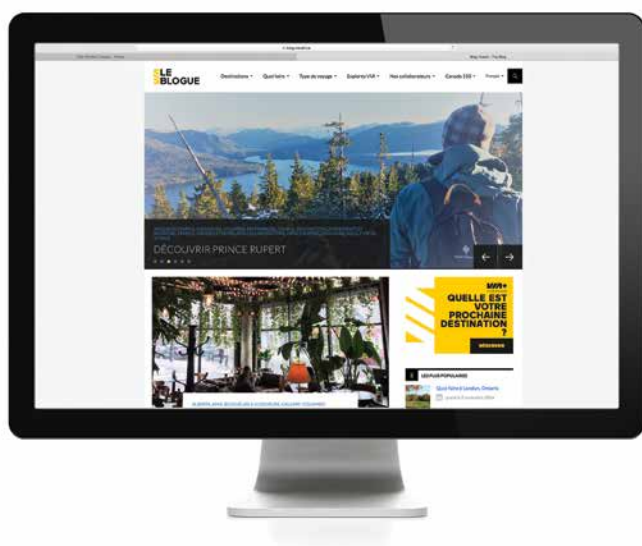


VIA : LE BLOGUE

Depuis 2016, *VIA : Le blogue* met en valeur les collectivités dynamiques du Canada, de Kamloops à Truro, grâce à des billets hebdomadaires. Nos collaborateurs ont tout couvert, de la scène culinaire du Manitoba aux charmantes petites villes de l'Ontario, et nous ont fait découvrir ces endroits par les yeux de leurs résidents ou ceux d'un visiteur. Les lecteurs peuvent naviguer sur le site selon la destination, les personnes qui les accompagneront ou même le type de séjour qui les intéresse.

Cette année, pour célébrer le 150^e anniversaire du pays, le blogue affichait les récits de jeunes voyageurs du programme Canada 150 (voir la page 14 de ce rapport) et des entrevues avec Peter Mansbridge et Sarah McLachlan qui faisaient connaître leurs lieux préférés du Grand Nord.

Le blogue, qui devient rapidement une source d'inspiration et de conseils d'initiés sur les destinations et les sites à ne pas manquer, attire de plus en plus de lecteurs. En 2017, 111 000 visiteurs sont venus y découvrir ce que le Canada a à offrir.



Peter Mansbridge de passage en Arctique, Centre de presse de Radio-Canada.

NOS ACTIFS

LE SALON AFFAIRES DE VANCOUVER A FAIT PEAU NEUVE

Pour améliorer notre service à Vancouver, nous avons entièrement rénové le salon Affaires Panorama. En mai, après cinq mois de rénovations, notre splendide nouvelle aire de détente accueillait de nouveau les passagers. D'un style moderne et épuré, le salon offre plus de confort et s'harmonise avec les salons des autres villes.

NOS GARES ET CENTRES DE MAINTENANCE FONT LE GRAND MÉNAGE

Au cours de l'année, nous avons investi environ 40 millions de dollars en projets d'immobilisation dans nos centres de maintenance et nos gares. Les projets achevés comprennent la rénovation des toitures des centres de maintenance de Montréal, de Toronto et de Winnipeg. Parmi les améliorations dans les gares figurent la rénovation des salles de bains et du revêtement extérieur de la gare de London, ainsi que l'imperméabilisation des murs extérieurs de la Gare du Palais à Québec. Nous avons aussi remplacé les escaliers roulants des accès nord et sud de la gare de Kingston.

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 financement en capital.

Cette année les travaux se sont poursuivis sur certains ponts des subdivisions Beachburg, Smiths Falls et Alexandria afin de maintenir le réseau en bon état, et une nouvelle plate-forme pour passagers surélevée a été construite à la gare d'Ottawa, afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des voyageurs, et améliorer l'accessibilité pour les passagers à mobilité réduite.



Le salon Affaires Panorama fraîchement rénové à Vancouver.



CÉLÉBRATION DU CENTENAIRE DE LA GARE D'ALEXANDRIA

En septembre, notre gare patrimoniale d'Alexandria a eu 100 ans. Venu célébrer ce centenaire d'histoire, le président de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, était en compagnie de députés et du maire du canton de Glengarry Nord. Pour marquer cet important événement, VIA Rail a fait cadeau de 10 érables à sucre aux résidents du canton de Glengarry Nord, de manière à symboliser les dix décennies d'existence de la gare et la collaboration entre VIA Rail et le canton.

PETITS CHANGEMENTS, GRANDS IMPACTS ÉCOLOGIQUES

À VIA Rail, nous cherchons constamment à réduire notre impact écologique et de nombreuses initiatives sont en cours d'exécution. En 2017 nous avons fait d'énormes progrès quant à la réduction de notre empreinte carbone. Par exemple, VIA Rail a terminé le remplacement des luminaires d'origine dans la cour extérieure du centre de maintenance de Toronto par des dispositifs d'éclairage à DEL, après avoir remplacé les lumières à l'intérieur plus tôt cette année. Le projet a contribué à abaisser la consommation d'énergie, tout en améliorant la qualité de l'éclairage pour le personnel, ainsi que l'aspect sécuritaire de nos activités. Même si ce changement peut sembler modeste, il s'agit d'une autre étape vers un avenir plus durable qui pourrait entraîner des économies considérables. Les économies d'énergie ont été évaluées à environ 2 200 000 kWh par année pour le centre, ce qui correspond à une réduction annuelle des frais d'exploitation de 250 000 dollars.



MEILLEURS CENTRES CLIENTS, MEILLEURS SERVICES

En 2017, nous avons investi 2,5 millions de dollars pour rénover nos deux Centres client VIA (CCV), situés à Montréal et à Moncton, ainsi que notre Centre de contrôle de l'exploitation à Montréal. Ce projet visait à améliorer le milieu de travail de nos employés et prévoyait entre autres une mise à niveau de l'éclairage et du système de ventilation, une meilleure configuration de l'espace de travail et de nouveaux meubles de bureau. Ces rénovations nous assurent que nos employés de première ligne travaillent dans un milieu sécuritaire et confortable pour mieux servir leurs clients et améliorer leur expérience générale. Nous avons aussi planifié des séances de formation complémentaires pour nos agents des CCV en 2018.

DE GAUCHE À DROITE : 1/ Le député provincial de Glengarry–Prescott–Russell, Grant Crack, le député fédéral de Glengarry–Prescott–Russell, Francis Drouin, le président et chef de la direction de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, et le maire du canton de Glengarry Nord, Chris McDonnell. 2/ Yves Desjardins-Siciliano au dévoilement des rénovations du Centre client VIA de Moncton.



PERFORMANCE

HAUSSES GÉNÉRALISÉES DE L'ACHALANDAGE

En 2017, de plus en plus de gens se sont tournés vers VIA Rail pour voyager. Pour répondre à l'achalandage accru, nous faisons un usage plus efficient de notre matériel en maximisant l'utilisation de notre flotte. En optimisant nos activités et notre capacité, nous sommes en mesure d'accueillir davantage de passagers sur une base quotidienne. Notre capacité s'est d'ailleurs accrue de 5,3 % par rapport à l'an dernier.

LONGUES FINIS DE SEMAINE RÉUSSIES

Grâce en partie aux célébrations du 150^e anniversaire du Canada, un nombre accru de gens ont choisi le train pour leurs escapades des longues fins de semaine. VIA Rail a connu son meilleur rendement en huit ans au cours de la longue fin de semaine de mai, où l'achalandage a grimpé de 8 % par rapport à 2016. Le long week-end du mois d'août nous a valu une augmentation de 9,5 % comparativement à l'année précédente, et au cours de celui de la fête du Travail, VIA Rail a accueilli 78 000 passagers; il s'agit d'une hausse à deux chiffres, soit 15,2 % par rapport à l'année antérieure.

Au moment où les célébrations battaient leur plein, le trajet Jasper-Prince Rupert a connu une très haute performance au cours de l'été. De plus en plus de passagers ont réservé nos parcours *Aventures* pour découvrir certains des paysages les plus majestueux du pays. Par rapport à 2016, le trajet Jasper-Prince Rupert a connu en 2017 une augmentation de 20,7 % de ses revenus et de 7,3 % de son achalandage.

SERVICE SUSPENDU ENTRE GILLAM ET CHURCHILL

Malgré les efforts que nous déployons pour offrir un service fiable, certains facteurs externes sont hors de notre contrôle. Après d'importantes inondations printanières dans le nord du Manitoba, nous avons dû interrompre notre service entre Gillam et Churchill, et VIA Rail a annoncé en novembre qu'elle modifierait temporairement son horaire jusqu'à ce que les voies soient réparées et le service rétabli. Nous offrons maintenant un train aller-retour hebdomadaire entre Winnipeg et The Pas, deux départs par semaine entre The Pas et Thompson, et trois départs par semaine entre Thompson et Gillam. Cet horaire temporaire sera en vigueur jusqu'à ce que les voies soient réparées par leurs propriétaires et que le service reprenne vers Churchill.

RÉCUPÉRATION DU TRAIN DE CHURCHILL

En octobre, plus de 50 employés de VIA Rail se sont rassemblés pour récupérer une rame de trains (deux locomotives et cinq voitures) qui était restée coincée à Churchill en raison des importantes inondations survenues au printemps dans le nord de Manitoba. Nous avons décidé de récupérer la rame sans savoir quand le service reprendrait, car la rouille s'était déjà formée sur le métal exposé et l'hiver approchait. Les employés de VIA Rail ont travaillé avec la compagnie de transport maritime et les propriétaires du port de Churchill, et la rame a voyagé par mer jusqu'au centre de maintenance de Montréal pour y être prise en charge. Grâce à sa récupération, la rame peut être gardée en bon état et disponible quand le service reprendra à Churchill.



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 2017* affiché sur notre site Web sous « À propos de VIA », dans « Gouvernance et rapports ».

SURVEILLANCE DE NOTRE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

VIA Rail a fait bien plus que se conformer à la surveillance de son système de gestion de la sécurité (SGS) cette année. Après avoir procédé à un examen complet au cours de 2016 pour évaluer si nous devons apporter des changements relativement aux risques opérationnels, nous avons adopté une approche de surveillance plus structurée et ciblée afin de mesurer notre conformité

aux contrôles et exigences réglementaires d'atténuation des risques les plus importants. Ces mesures nous permettent de régler les problèmes avant qu'ils ne surviennent. Nous pouvons ainsi mieux surveiller les indicateurs précurseurs et ajuster plus efficacement notre SGS afin d'assurer une exploitation sécuritaire pour nos employés et nos passagers.





NOUVELLES INITIATIVES

Cette année, nous avons lancé un projet pour améliorer la fiabilité de notre système de commande centralisée de la circulation et de nos mécanismes d'avertissement automatique qui protègent les passages à niveau en cas de mauvais temps. Le résultat souhaité est de réduire l'activation de la protection des passages (soit le mode de sécurité intégrée) et d'améliorer la ponctualité de nos trains.



SEMAINE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

VIA Rail s'est fermement engagée à sensibiliser le public à l'importance de la sécurité aux abords des voies ferrées et, encore cette année, elle s'est associée avec l'Opération Gareautrain à l'occasion de la Semaine de la sécurité ferroviaire en avril. Nous avons installé des kiosques d'information dans plusieurs gares, notamment à Halifax, à Québec, à Montréal et à Kingston pour sensibiliser les gens. Des vidéos de type réalité virtuelle ont servi à éduquer le public au sujet des dangers qui sévissent aux abords des voies ferrées, afin qu'il voie de visu ce qu'est d'échapper de justesse à une collision avec un train. Les vidéos déboulonnent certains des mythes les plus répandus au sujet des trains, lesquels laissent croire qu'ils peuvent s'arrêter net et qu'on peut toujours les entendre ou les voir venir.

VIA Rail dialogue de près avec les collectivités au sujet de ses projets d'infrastructure pour s'assurer que le public comprend où ces projets se déroulent et le type de précautions à prendre.

2/ VIA Rail s'est associée avec l'Opération Gareautrain à l'occasion de la Semaine de la sécurité ferroviaire en avril.

PRIX ET DISTINCTIONS



VIA RAIL RECONNUE POUR SON DÉVOUEMENT ENVERS LES MILITAIRES ET LES FORCES ARMÉES

Le travail de VIA Rail a été salué au cours de la dernière année grâce à divers projets, dont une nouvelle politique de congé qui permet aux employés réservistes de poursuivre leur formation militaire ou de servir en mission temporaire lors d'opérations militaires au Canada et à l'étranger. VIA Rail a aussi conclu plusieurs partenariats avec, notamment, le Programme d'aide à la transition de la carrière militaire de Compagnie Canada et MISSION EMPLOI de Commissionnaires, afin d'encourager plus de réservistes et de vétérans à se joindre à la Société.



PRIX DU MEILLEUR EMPLOYEUR AU QUÉBEC

VIA Rail a aussi été honorée comme meilleur employeur au Québec par le Conseil de liaison des Forces canadiennes. Ce prix reconnaît notre soutien aux membres de la Réserve des Forces armées canadiennes et nos efforts pour les encourager à entrer au service de la Société et à y demeurer.



Le président de VIA Rail accompagné d'employés qui sont d'anciens combattants ou membres de la Réserve des Forces armées canadiennes. **DE GAUCHE À DROITE** : Sébastien Langlais (Maintenance), Janine Caron (Services juridiques), Jean Samuel Plante (Gestion des relations avec la clientèle), Yves Desjardins-Siciliano, Denis Durand (Auparavant membre du conseil d'administration), Jacques Fauteux (Relations avec les gouvernements et les collectivités), Lucie Tremblay (Sûreté de l'entreprise) et Michel Binette (TI).



EMPLOYEUR OFFRANT LE PLUS GRAND APPUI AU CANADA

VIA Rail a été reconnue à titre d'Employeur offrant le plus grand appui au Canada par le Conseil de liaison des Forces canadiennes. VIA Rail est la première société d'État à remporter ce prix.



Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, reçoit le prix de l'Employeur offrant le plus grand appui au Canada, au nom de VIA Rail.



LIEUTENANT-COLONEL HONORAIRE

Le président et chef de la direction de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, a été nommé lieutenant-colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve et a accepté le mandat de renforcer le lien entre les militaires et la société civile de Montréal ainsi que de promouvoir l'esprit de corps. Cette nomination reflète le leadership qu'assume M. Desjardins-Siciliano en reconnaissant la valeur que les militaires apportent à la population active du Canada.



Le lieutenant-colonel Jean-François Latreille, CD, commandant du Régiment de Maisonneuve, Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction de VIA Rail et lieutenant-colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve, et le colonel (retraité) Roger Chouinard, CD, colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve.



NOS CAMPAGNES DE MARKETING À L'HONNEUR

Notre campagne « Déjouer l'hiver » a remporté l'argent lors de deux événements : *l'Internationalist Award for Innovation in Media*, à New York, et le *Festival of Media*, à Rome, dans la catégorie « *Best Use of Geo-Location* » (meilleure utilisation de la géolocalisation). Cette même campagne a valu au partenaire de VIA Rail en stratégie médiatique, Touché!, le prix « *Best Agency of the Year* » (la meilleure agence de l'année) selon *Strategy*.

La campagne « Pourquoi tu ne prends pas le train? » a remporté le prix Meilleure utilisation de média dans une initiative marketing aux Grands Prix Marketing du Québec. Elle a aussi décroché le bronze dans la catégorie « *Products and Services — Best in Travel and Tourism* » (produits et services – catégorie voyage et tourisme) et l'argent dans la catégorie « *Best Use of Digital — Best in Location-Based Marketing* » (meilleure utilisation du numérique – meilleur marketing centré sur la localisation) des *Media Innovation Awards* à Toronto. Cette campagne s'est également classée finaliste lors des prix Créa reconnaissant la meilleure publicité du Québec.

TOUR DU CHAPEAU AUX PRIX MÉDIA D'INFOPRESS

VIA Rail a gagné trois Grands Prix lors du concours Prix Média d'Infopresse qui souligne la créativité et l'innovation dans le domaine des stratégies médiatiques au Québec. Notre campagne « Déjouer l'hiver » a remporté les Grands Prix Meilleure utilisation des médias numériques et Meilleure exploitation des données et de la recherche, alors que la campagne « Pourquoi tu ne prends pas le train? » s'est classée première dans la catégorie Meilleure utilisation de l'affichage.





PRIX DE SÉCURITÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ACFC

Lors de la dernière remise des Prix de l'excellence en sécurité et en environnement de l'Association des chemins de fer du Canada, le projet de tablettes pour les mécaniciens de locomotive de VIA Rail a décroché le Prix de sécurité dans la catégorie Classe 1. Ce projet novateur a été reconnu parce qu'il réduit les blessures au travail et permet aux mécaniciens de locomotive d'accéder plus efficacement à des documents par l'entremise des plateformes numériques. VIA Rail y a aussi remporté un Prix de l'environnement pour sa stratégie d'économie de carburant mise en œuvre par l'équipe du transport de la région centrale.



Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, entouré de Hoang Tran, chef principal, Exploitation réseau, et de Douglas Mackenzie, chef, Transport, région centrale.

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 en 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 survol de nos piliers de la durabilité. Pour en savoir davantage à ce sujet, veuillez consulter le rapport intégral de 2017 sur la mobilité durable affiché 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. Ces piliers guident notre vision, soit d'être une voie sensée pour les voyageurs, en veillant à mener nos activités de façon efficiente, efficace et économique tout en offrant un service de transport passagers par rail sécuritaire, fiable et respectueux de l'environnement.

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 et le choix de prédilection des Canadiennes et Canadiens 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 par l'accès et la connectivité à un réseau de transport durable.

5

Être un employeur attrayant

en favorisant un milieu de travail où chaque employé se sent 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 tous.

6

Gérer notre entreprise de façon responsable

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

FAITS SAILLANTS DE 2017



FOURNIR UNE EXPÉRIENCE CLIENT EXCEPTIONNELLE

- Mise à jour de notre politique sur l'accessibilité pour mieux servir notre population diversifiée
- Augmentation du nombre d'options en matière de mobilité durable : hausse du nombre de passagers grâce à l'intermodalité



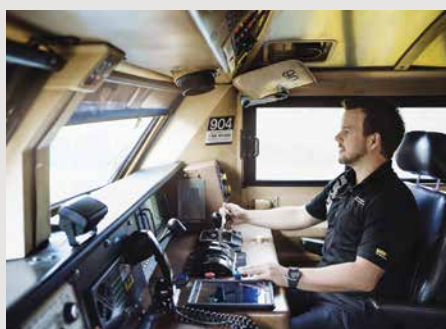
SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

- Cérémonies de citoyenneté pour les nouveaux Canadiens organisées dans nos gares
- Conseil canadien pour le commerce autochtone afin de resserrer nos liens avec les entreprises autochtones et les collectivités environnantes



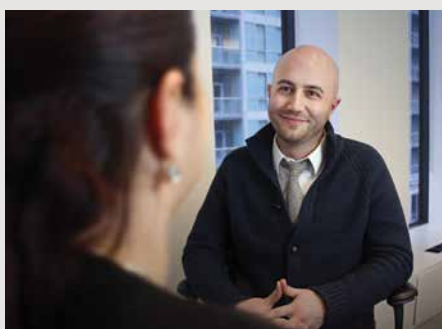
MENER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON SÉCURITAIRE

- Mise en place d'une culture de prévention des risques et réduction des incidents mettant en cause des trains
- Intégration de pratiques de maintenance conditionnelles pour prévenir les problèmes avant qu'ils ne surviennent



RÉDUIRE NOTRE IMPACT ENVIRONNEMENTAL

- Mise en œuvre de méthodes efficaces d'économie de carburant
- Intégration du concept de durabilité dans le processus d'approvisionnement



ÊTRE UN EMPLOYEUR ATTRAYANT

- Participation record de 78 % des employés au sondage sur la mobilisation des employés
- Lancement du programme national Ambassadeur VIA Mieux-être afin de sensibiliser les employés à la santé mentale



GÉRER NOTRE ENTREPRISE DE FAÇON RESPONSABLE

- Maintien de nos engagements envers l'éthique et l'intégrité
- Établissement de liens avec des décideurs de 340 collectivités d'un bout à l'autre du Canada

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, la probabilité que ces impacts soient importants et néfastes.

En 2017, tous les nouveaux projets, initiatives et activités ont été évalués suivant le processus d'Évaluation des risques 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 le processus d'Évaluation des risques, une évaluation environnementale est exécutée, lorsque requise, pour cerner les impacts environnementaux, déterminer si ceux-ci ont des effets significatifs sur l'environnement et mettre en œuvre les mesures d'atténuation appropriées.

En 2017, VIA Rail n'a exécuté aucun projet ni activité qui a généré des effets défavorables significatifs sur l'environnement. Parmi les projets majeurs de 2017, signalons la rénovation et la construction sur une de nos propriétés existantes, ainsi que la maintenance et la réparation régulières de l'infrastructure ferroviaire. 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.



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		Trimestres terminés le 31 décembre			Année		
INDICATEUR	UNITÉ	2017	2016	Vs 2016	2017	2016	Vs 2016
CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS) Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO) ⁽¹⁾	SMO	413	389	6,0 %	1 662	1 578	5,3 %
REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	22,43	20,97	■	22,00	20,56	■
DÉPENSES TOTALES ⁽²⁾ / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisé par le total des sièges-milles offerts	cents	39,76	39,69	■	37,07	36,66	■
RSMO / CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisé par les coûts par siège-mille offerts	%	56,4	52,8	■	59,4	56,0	■
PONCTUALITÉ La ponctualité des trains de VIA Rail	%	72	72	■	73	73	■
PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA RAIL La ponctualité des trains de VIA Rail sur la portion d'infrastructure dont VIA Rail est propriétaire	%	95	96	■	95	96	■
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	1	■	4	9	■
ASSIDUITÉ DES EMPLOYÉS Les heures totales travaillées par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois.	%	94	95	■	94	94	■

(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.

■ 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).

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ



GESTION DES RISQUES D'ENTREPRISE

La gestion des risques d'entreprise (GRE) est une discipline qui vise à cerner, à évaluer et à aborder les menaces et opportunités qui peuvent influencer les objectifs de l'entreprise. Si l'année 2016 a permis à l'équipe GRE de consolider ses activités, l'année 2017 a été ponctuée d'améliorations apportées au processus de déploiement dans l'entreprise et à la façon dont le GRE soutient la mise en œuvre d'initiatives clés de VIA Rail.

SOUTIEN AUX PROJETS D'ENVERGURE

En 2017, la Société a procédé à des évaluations afin d'atténuer les risques associés aux initiatives clés sur les plans opérationnel et stratégique, telles que les projets de renouvellement de la flotte et du train à grande fréquence – décrits en détail sur notre site Web. Ces efforts d'atténuation comprennent le transfert des risques à des tiers fournisseurs grâce à des dispositions contractuelles, l'approche à l'égard du processus d'octroi des permis pour les projets d'immobilisations ou encore leur mode d'exécution. Les activités de gestion des risques ont aussi porté sur des initiatives ponctuelles telles que la carte-voyage Canada 150, offerte en commémoration du 150^e anniversaire du pays, ainsi que le rapatriement du train de Churchill à Montréal. Grâce à la participation d'experts internes et de parties prenantes, nos activités de gestion des risques ont contribué à rendre nos opérations sécuritaires et responsables sur le plan financier en tout temps.

AMÉLIORATIONS DU PROCESSUS DE SIGNALEMENT DES RISQUES AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La nomination de nouveaux membres au conseil d'administration ainsi que l'implantation d'autres changements ont permis d'améliorer la façon dont les risques sont abordés et débattus au sein du conseil. Ainsi, une nouvelle approche à l'égard de la GRE a été adoptée afin de mieux se conformer aux pratiques exemplaires en vigueur. Plutôt que de s'attarder uniquement aux indicateurs de performance, les risques opérationnels seront discutés et débattus au sein des divers comités, alors que le conseil d'administration se penchera sur les risques sur le plan stratégique. De plus, la direction a adopté un plan triennal de GRE en 2017 afin d'établir une vision et une orientation appropriée pour l'équipe GRE et l'entreprise dans son ensemble.

CULTURE À L'ÉGARD DES RISQUES

En 2017, la culture de VIA Rail à l'égard des risques a fait de grands progrès; près de 60 employés ont reçu une formation en analyse des risques afin de soutenir le besoin grandissant pour ce genre d'analyse dans le cadre de nos activités et projets. Nous avons aussi mené un premier sondage pour déterminer la perception des risques possibles pour la Société en mettant à profit l'expertise et l'expérience d'une grande partie de notre main-d'œuvre. Cette approche apportera un complément à la méthode utilisée par le passé en nous permettant de circonscrire les risques à tous les niveaux de l'entreprise. Afin d'améliorer le degré de conscientisation de nos employés à l'égard de la gestion des risques et de la valeur ajoutée du programme GRE, nous avons produit et diffusé divers vidéos dans toute l'entreprise. La culture de VIA Rail à l'égard des risques continue d'évoluer et de s'améliorer, ce qui aidera la Société à mieux gérer les menaces et occasions à court et à long terme.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au 31 décembre 2017, le conseil d'administration était composé de la présidente du conseil, du président et chef de la direction et de dix autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. De ces onze administrateurs (hormis le président et chef de la direction), six sont des femmes et cinq sont des hommes. Le conseil supervise l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA Rail au Parlement par l'entremise de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

En 2017, le conseil a tenu huit (8) réunions, et les comités se sont réunis à vingt-deux (22) reprises. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à l'ensemble de ces réunions a atteint 98,6 %. Un total de 216 093\$ a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration durant cette période.

COMITÉS DU CONSEIL

VÉRIFICATION ET PLACEMENT DES RÉGIMES DE RETRAITE

Jane Mowat, présidente du comité
Daniel Gallivan
Jonathan Goldbloom
Glenn Rainbird
Gail Stephens
Geneviève Tanguay

PROJETS MAJEURS

Kenneth Tan, président du comité
Kathy Baig
S. Ross Goldsworthy
Ramona Materi
Jane Mowat

RESSOURCES HUMAINES

Gail Stephens, présidente du comité
Ramona Materi
Kenneth Tan
Geneviève Tanguay

COMMUNICATIONS ET RELATIONS AVEC LES PARTIES PRENANTES

Daniel Gallivan, président du comité
Kathy Baig
Jonathan Goldbloom
S. Ross Goldsworthy
Glenn Rainbird

Les mandats des comités sont maintenant disponibles dans la section « Gouvernance et rapports » du site Web de VIA Rail.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

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

Au printemps de 2017, VIA Rail a déposé ses rapports annuels 2016-2017 sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels, respectivement, à la commissaire à l'information et au commissaire à la protection de la vie privée, ainsi qu'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 2016 au 31 mars 2017, VIA Rail a reçu 51 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*, comparativement à 55 durant la période précédente correspondante, soit d'avril 2015 à mars 2016.

VIA Rail au sein de votre collectivité

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

Nous avons tenu plus de 340 rencontres officielles avec divers paliers de gouvernement, associations commerciales et organismes non gouvernementaux pour discuter de nos services, des intérêts locaux et des plans futurs. 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, des groupes de discussion ciblés, des partenariats faisant la promotion de l'intermodalité, des célébrations soulignant les anniversaires des gares et des comptes-rendus de nos projets stratégiques auprès de groupes d'intérêts.

En plus de nos efforts continus, en 2017 la Société est devenue membre du Conseil canadien pour le commerce autochtone (CCCA) afin de resserrer ses liens avec les entreprises autochtones et les collectivités environnantes. Par l'entremise du CCCA, VIA Rail devrait entreprendre bientôt les étapes en vue d'obtenir le premier niveau de la certification Relations progressistes avec les Autochtones.

De plus, au cours de 2017, nous avons lancé une nouvelle page Web communautaire et avons mis au point un outil d'affichage des mises à jour plus convivial et dynamique dans le but de fournir en temps opportun de l'information pertinente. Vous pouvez consulter notre page Web communautaire à l'adresse communaute.viarail.ca.

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 notre 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 2017 AU TITRE DES DÉPLACEMENTS, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES

Françoise Bertrand Présidente du conseil d'administration	1 950 \$
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	64 130 \$
Comité de la haute direction (9 membres)	171 593 \$
Conseil d'administration (10 membres)	60 043 \$
Total de VIA Rail (y compris les dépenses susmentionnées)	1 234 611 \$

RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS

DIVULGATION DES ÉCHELLES DE RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS EN 2017¹

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 2017, les dirigeants de la Société 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; chef, Communications.

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



FRANÇOISE BERTRAND

MONTRÉAL, QUÉBEC

Présidente du conseil d'administration

Membre d'office de tous les comités

Administratrice depuis septembre 2017

Après une carrière de 40 ans qui a culminé avec sa nomination au poste de présidente-directrice générale de la Fédération des chambres de commerce du Québec, Françoise Bertrand se consacre maintenant à siéger à divers conseils d'administration d'entreprises et d'organismes de la société civile. Elle est actuellement présidente du conseil d'administration de Proaction International et membre du conseil d'administration de Redevances aurifères Osisko Ltée. M^{me} Bertrand est aussi vice-présidente du conseil d'administration de l'Université Concordia.

Son parcours à titre de cadre de haut niveau a débuté lorsqu'elle est devenue doyenne du Décanat de la gestion des ressources de l'Université du Québec à Montréal. Elle a plus tard occupé les fonctions de présidente-directrice générale de la Société de radio-télévision du Québec, connue aujourd'hui sous le nom

de Télé-Québec. En 1996, elle devient la première femme à présider le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC. Elle a par la suite dirigé, entre 2003 et 2016, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ). M^{me} Bertrand est titulaire d'un Baccalauréat ès arts en sociologie de l'Université de Montréal et d'une maîtrise en science de l'environnement de l'Université York. Elle a suivi sa formation d'administratrice auprès de l'Institut des administrateurs de sociétés (IAS.A). Par ailleurs, l'Université Concordia lui a décerné un doctorat honoris causa.

Tout au long de sa carrière, Françoise Bertrand a reçu plusieurs distinctions et prix prestigieux, dont celui d'Officier de l'Ordre du Canada, de Chevalier de l'Ordre national du Québec et de Chevalier de la Légion d'honneur de la France.



KATHY BAIG

LAVAL, QUÉBEC

Membre du Comité des communications et relations avec les parties prenantes, et du Comité des projets majeurs

Administratrice depuis juin 2017

M^{me} Baig est la présidente de l'Ordre des ingénieurs du Québec. Elle a auparavant travaillé comme gestionnaire de projets en infrastructure et construction chez Aéroports de Montréal et ingénieure et coordonnatrice Qualité ISO 9001 chez Pyrogenesis Canada Inc. Elle siège aux conseils d'administration d'Ingénieurs Canada et de la Jeune chambre de commerce de Montréal. M^{me} Baig a obtenu un baccalauréat en génie chimique à l'École Polytechnique de Montréal et une maîtrise en administration des affaires à HEC Montréal.



DANIEL GALLIVAN

HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE

Président du Comité des communications et relations avec les parties prenantes, et membre du Comité de vérification et de placement des régimes de retraite

Administrateur depuis juin 2017

M. Gallivan est associé principal au cabinet d'avocats Cox & Palmer dans le Canada Atlantique. Il en est le directeur général depuis 2003 et a été associé directeur du bureau d'Halifax de 2003 à 2012. M. Gallivan, qui est membre du Barreau de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, a été nommé conseiller de la reine en 1997. Tout au long de sa carrière, il a occupé des postes de direction pour diverses organisations, dont la Banque du Canada, la Commission des valeurs mobilières de la Nouvelle-Écosse et BrightPath Early Learning Inc. M. Gallivan est titulaire d'un baccalauréat ès arts du Collège Loyola, d'un baccalauréat en droit de la faculté de droit de l'Université Dalhousie et d'un MBA de l'école de commerce Ivey de l'Université Western. Il est également administrateur de société agréé (IAS.A).



JONATHAN GOLDBLOOM

MONTRÉAL, QUÉBEC

Membre du Comité des communications et relations avec les parties prenantes, et du Comité de vérification et de placement des régimes de retraite

Administrateur depuis juin 2017

M. Goldbloom est le fondateur et le président de la firme de communications stratégiques Jonathan Goldbloom & Associates Inc., qui se spécialise dans la gestion de crise et les relations avec les parties prenantes. Il a auparavant exercé les fonctions de vice-président et directeur général d'Optimum Relations publiques, une filiale du Cossette Communications, et d'associé principal chez Communications Columbia. Il est actuellement président du conseil d'administration de l'école Selwyn House, membre du conseil d'administration de Montréal Médical International, président du comité consultatif de l'Association des écoles privées du Québec et membre du conseil consultatif du Centre for Israel and Jewish Affairs. M. Goldbloom détient un baccalauréat ès arts avec distinction de l'Université Harvard, une maîtrise ès arts de l'Université Carleton et une maîtrise en administration des affaires de l'Université Western.



S. ROSS GOLDSWORTHY

CALGARY, ALBERTA

Membre du Comité des communications et relations avec les parties prenantes, et du Comité des projets majeurs

Administrateur depuis juin 2017

M. Goldsworthy est président de la firme RGoldsworthy Consulting Ltd. depuis 2007. Il a commencé sa carrière il y a 25 ans comme comptable au CN, avant de gravir les échelons et d'occuper des postes de gestion d'importance croissante. Pendant 10 ans, il a agi comme vice-président adjoint et vice-président responsable de la supervision de la division des marchandises en vrac de l'entreprise. Il est actuellement vice-président du conseil d'administration de l'Alberta Credit Union Deposit Guarantee Corporation. M. Goldsworthy, qui a obtenu un baccalauréat en commerce et une maîtrise en administration des affaires à l'Université de Terre-Neuve, est administrateur de société agréé (IAS.A). Il détient les titres professionnels comptables suivants : comptable professionnel agréé (CPA), comptable général accrédité (CGA) et Certified Public Accountant (CPA Delaware, États-Unis).



RAMONA MATERİ

VANCOUVER, COLOMBIE-BRITANNIQUE

**Membre du Comité des ressources humaines
et du Comité des projets majeurs**

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 à l'Institut des Hautes Études Internationales et du Développement à Genève.



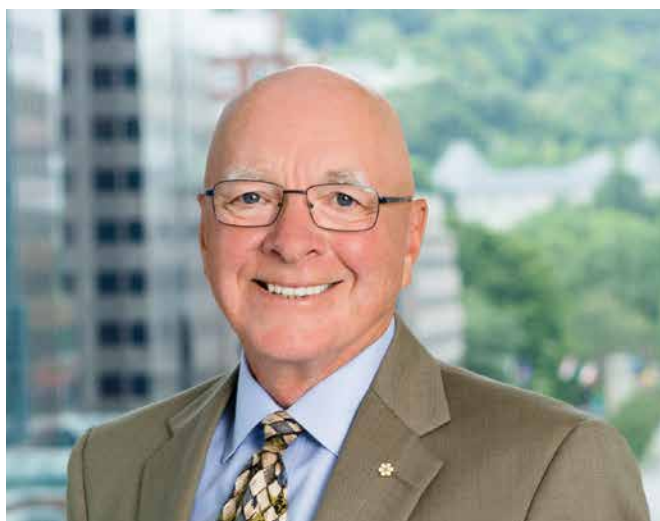
JANE MOWAT

TORONTO, ONTARIO

**Présidente du Comité de vérification et de placement
des régimes de retraite, et membre du Comité
des projets majeurs**

Administratrice depuis septembre 2013

Administratrice de société et ancienne dirigeante dans le 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.



GLENN RAINBIRD

BELLEVILLE, ONTARIO

Membre du Comité des communications et relations avec les parties prenantes, et du Comité de vérification et de placement des régimes de retraite

Administrateur depuis juin 2017

M. Rainbird a pris sa retraite après avoir occupé des postes de président-directeur général et de cadre supérieur dans le secteur des technologies de l'information et des communications et le secteur de l'énergie. Il a notamment été président et chef de la direction chez TRLabs et vice-président chez Nortel Networks, en plus d'avoir assumé diverses fonctions de direction pour la Compagnie pétrolière impériale. Il siège actuellement au conseil d'administration de l'organisme IESO et à celui du Collège militaire royal du Canada, dont il est membre du Conseil du commandant et colonel honoraire. M. Rainbird a été nommé officier de l'Ordre du Canada en reconnaissance de son rôle de leader dans le développement des capacités du Canada à l'ère d'Internet. Il est titulaire d'un baccalauréat en génie civil et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université Queen, en plus d'avoir reçu un diplôme honorifique en arts appliqués et en technologie du Collège Loyalist.



GAIL STEPHENS

VICTORIA, COLOMBIE-BRITANNIQUE

Présidente du Comité des ressources humaines, et membre du Comité de vérification et de placement des régimes de retraite

Administratrice depuis juin 2017

M^{me} Stephens est présidente de la firme Gail Stephens Consulting. Pendant plus de 20 ans, elle a occupé des postes de direction au sein d'organisations vastes et complexes, notamment à titre de directrice générale de la ville de Victoria, de directrice générale de la BC Pension Corporation et de directrice municipale à la ville de Winnipeg. Plus récemment, elle a été la première directrice de l'exploitation, puis présidente-directrice générale par intérim du Musée canadien pour les droits de la personne. Elle a siégé à bon nombre de conseils d'administration, dont ceux de Coast Capital Savings, de la Fondation David Foster et de la BC Training Authority. M^{me} Stephens détient un certificat en enseignement de l'Université du Manitoba et a suivi avec succès le programme de gestion supérieure de l'école Kennedy de l'Université Harvard. Elle détient également les titres de Certified Public Accountant (FCPA) et d'administratrice de société agréée (IAS.A).



KENNETH TAN

RICHMOND, COLOMBIE-BRITANNIQUE

**Président du Comité des projets majeurs,
et membre du Comité des ressources humaines**

Administrateur depuis juin 2017

M. Tan travaille actuellement comme responsable de la gestion de l'innovation en éducation à la faculté de médecine de l'Université de la Colombie-Britannique et consultant pour la firme Sweetwater Advisors Inc. Auparavant, il a occupé divers postes à l'Université de la Saskatchewan, notamment celui de directeur des initiatives stratégiques, où il a chapeauté des programmes de limitation des coûts et d'accroissement des revenus. M. Tan a aussi été directeur général de la Transportation Investment Corporation, directeur général du Crown Agencies Secretariat et directeur financier d'Octopus Cards Limited, une filiale d'importants fournisseurs de services de transport en commun de Hong Kong. Il a agi en tant qu'administrateur nommé par le gouvernement auprès du BC College Pension Plan et a été membre de plusieurs conseils d'administration d'organismes sans but lucratif. M. Tan, qui a obtenu un baccalauréat en commerce de l'Université de l'Alberta et une maîtrise en administration des affaires de l'Université de la Saskatchewan, est Fellow de l'Institut des banquiers canadiens.



GENEVIÈVE TANGUAY

MONTRÉAL, QUÉBEC

**Membre du Comité de vérification
et de placement des régimes de retraite,
et du Comité des ressources humaines**

Administratrice depuis août 2017

M^{me} Tanguay détient plus de 15 années d'expérience en Investissement et a participé à la réalisation de nombreuses transactions dans les secteurs Produits métalliques, Matériel de transport, Machinerie et équipement et des Sciences de la vie. Elle fût directrice des investissements au Fonds de solidarité de 2008 à 2017, le plus grand réseau québécois d'Investissement en capital de développement et de risque. Ses fonctions lui ont permis de siéger sur plusieurs conseils d'administration de sociétés privées et de s'investir dans la stratégie et le développement de ces entreprises. Très impliquée dans son milieu, M^{me} Tanguay a siégé sur plusieurs conseils d'administrations d'organismes à but non lucratifs. Elle siège actuellement aux conseils de Leucan et de l'Institut des administrateurs de sociétés. M^{me} Tanguay est détentrice d'un baccalauréat en finance des HEC Montréal.

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 terminés le 31 décembre 2017, en comparaison avec le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2016. Il doit être lu parallèlement aux états financiers audités et aux notes afférentes.

1. FAITS SAILLANTS FINANCIERS – ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Le tableau ci-dessous présente les faits saillants de l'état du résultat global de la Société pour les trimestres et les exercices terminés le 31 décembre 2017 et 2016, selon les Normes internationales d'information financière (IFRS).

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2017	2016	Var \$	Var %	2017	2016	Var \$	Var %
Produits voyageurs	93,8	74,5	19,3	25,9 %	348,7	299,5	49,2	16,4 %
Autres produits	6,1	6,6	(0,5)	(7,6 %)	23,1	23,3	(0,2)	(0,9 %)
Produits totaux	99,9	81,1	18,8	23,2 %	371,8	322,8	49,0	15,2 %
Charges d'exploitation totales	183,9	179,0	4,9	2,7 %	720,1	684,1	36,0	5,3 %
Perte d'exploitation	84,0	97,9	(13,9)	(14,2 %)	348,3	361,3	(13,0)	(3,6 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	74,9	72,9	2,0	2,7 %	265,3	267,5	(2,2)	(0,8 %)
Amortissement du financement en capital reporté	28,9	37,3	(8,4)	(22,5 %)	96,1	102,3	(6,2)	(6,1 %)
Résultat net avant impôts sur le résultat	19,8	12,3	7,5	61,0 %	13,1	8,5	4,6	54,1 %
Charge d'impôts	-	0,2	(0,2)	(100,0 %)	(0,2)	(0,2)	-	-
Résultat net	19,8	12,5	7,3	58,4 %	12,9	8,3	4,6	55,4 %
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes postérieurs à l'emploi	(13,6)	91,1	(104,7)	(114,9 %)	9,6	(30,5)	40,1	131,5 %
Résultat global	6,2	103,6	(97,4)	(94,0 %)	22,5	(22,2)	44,7	201,4 %

La perte d'exploitation du trimestre a diminué de 13,9 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse de 15,9 millions de dollars des éléments non financés, qui est en partie compensée par l'augmentation de 2,0 millions de dollars du déficit financé.

La perte d'exploitation annuelle a diminué de 13,0 millions de dollars en raison de la baisse des charges non financées (10,8 millions de dollars) et du déficit financé (2,2 millions de dollars).

2. COMPARAISON DES PERTES D'EXPLOITATION SELON LES IFRS ET DES PERTES D'EXPLOITATION FINANCÉES

Le tableau ci-dessous fournit des renseignements sur les éléments non financés qui ne sont pas inclus dans les résultats financés.

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2017	2016	Var \$	Var %	2017	2016	Var \$	Var %
RÉSULTATS - IFRS								
Perte d'exploitation	84,0	97,9	(13,9)	(14,2 %)	348,3	361,3	(13,0)	(3,6 %)
Éléments non financés inclus dans la perte d'exploitation selon IFRS								
Produits - ajustement pour points programme VIA Préférence	7,4	(0,4)	7,8	1950,0 %	6,2	(1,4)	7,6	542,9 %
Charges								
Amortissement/ Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(29,2)	(37,6)	8,4	22,3 %	(97,3)	(103,5)	6,2	6,0 %
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	5,3	4,8	0,5	10,4 %	5,6	11,8	(6,2)	(52,5 %)
Autres	7,4	8,2	(0,8)	9,8 %	2,5	(0,7)	3,2	457,1 %
Total - éléments non financés	(9,1)	(25,0)	15,9	63,6 %	(83,0)	(93,8)	10,8	11,5 %
RÉSULTATS FINANCÉS								
Perte d'exploitation financée	74,9	72,9	2,0	2,7 %	265,3	267,5	(2,2)	(0,8 %)

Pour le trimestre, les éléments non financés ont diminué de 15,9 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Cette diminution s'explique en partie par les produits relatifs au programme de points VIA Préférence (7,8 millions de dollars), résultant des nouvelles estimations relatives à la probabilité que les points soient convertis en billets de train, et en partie par la diminution de l'amortissement et la perte sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (8,4 millions de dollars).

Pour l'exercice, les éléments non financés ont diminué de 10,8 millions de dollars, en raison principalement des produits relatifs au programme de points VIA Préférence (7,6 millions de dollars).

3. FAITS SAILLANTS FINANCIERS – ACTIVITÉS FINANCIÉES

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers de la Société, en indiquant les activités qui ont été financées (avant les éléments non financés et les autres redressements comptables) au cours du trimestre et de l'exercice.

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2017	2016	Var \$	Var %	2017	2016	Var \$	Var %
Produits voyageurs	86,5	75,2	11,3	15,0 %	342,6	301,1	41,5	13,8 %
Produits totaux	92,6	81,6	11,0	13,5 %	365,7	324,3	41,4	12,8 %
Charges d'exploitation	158,1	148,4	9,7	6,5 %	592,6	554,4	38,2	6,9 %
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel	9,4	6,1	3,3	54,1 %	38,4	37,4	1,0	2,7 %
Charges d'exploitation totales	167,5	154,5	13,0	8,4 %	631,0	591,8	39,2	6,6 %
Perte d'exploitation	74,9	72,9	2,0	2,7 %	265,3	267,5	(2,2)	(0,8 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	74,9	72,9	2,0	2,7 %	265,3	267,5	(2,2)	(0,8 %)

Produits et sources de financement pour le trimestre :

T4 2017

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



T4 2016

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



Produits et sources de financement pour l'exercice :

Année 2017

58 % Produits totaux
42 % Financement d'exploitation par le gouvernement



Année 2016

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

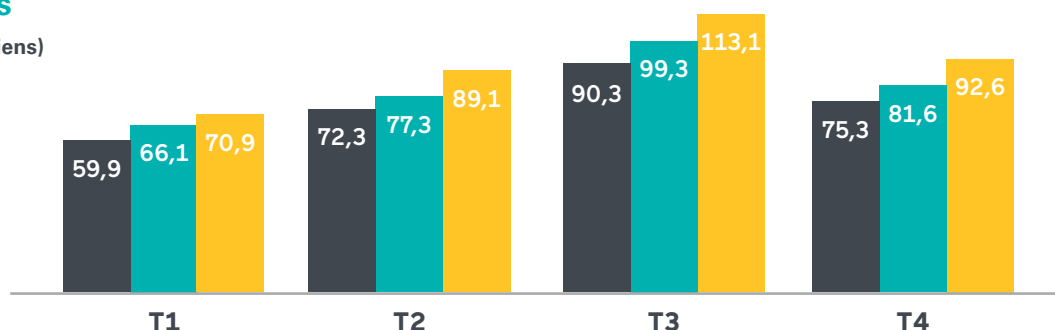


Les tableaux ci-dessous présentent les données financières pour les 12 derniers trimestres. Cette information trimestrielle est fondée sur les activités financées. Les produits varient au cours d'une année, reflétant les variations saisonnières des activités, la plus forte demande pour les services survenant l'été, au troisième trimestre.

Produits trimestriels

(En millions de dollars canadiens)

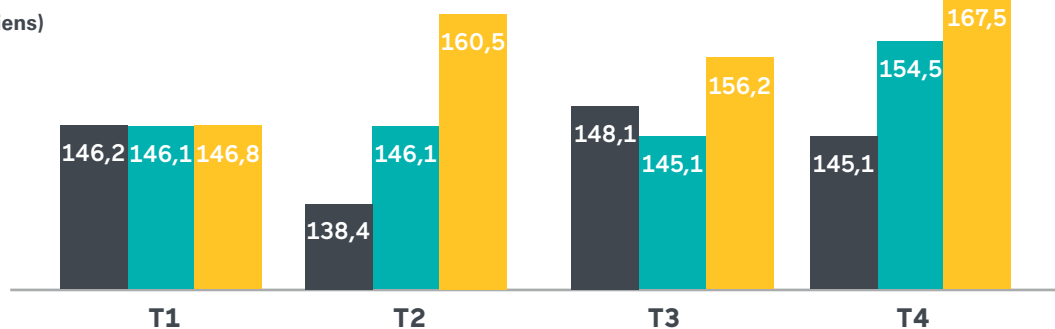
■ 2017
■ 2016
■ 2015



Charges d'exploitation trimestrielles

(En millions de dollars canadiens)

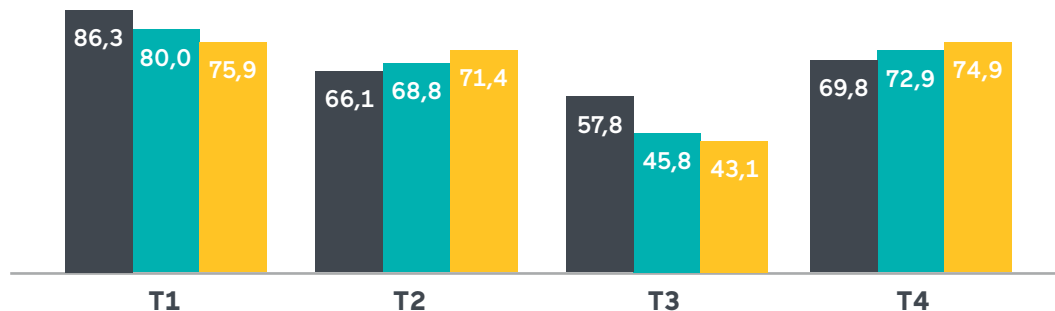
■ 2017
■ 2016
■ 2015



Déficits d'exploitation trimestriels

(En millions de dollars canadiens)

■ 2017
■ 2016
■ 2015



Les sections suivantes du document fournissent des commentaires sur les activités financées pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2017 (avant les éléments non financés et les autres redressements comptables), comparativement au trimestre et à l'exercice terminés le 31 décembre 2016.

4. PRODUITS

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2017	2016	Var \$	Var %	2017	2016	Var \$	Var %
Produits voyageurs	86,5	75,2	11,3	15,0 %	342,6	301,1	41,5	13,8 %
Autres produits	6,1	6,4	(0,3)	(4,7 %)	23,1	23,2	(0,1)	(0,4 %)
Produits totaux	92,6	81,6	11,0	13,5%	365,7	324,3	41,4	12,8%

Pour le trimestre :

Les produits voyageurs ont totalisé 86,5 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 15,0 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette augmentation est attribuable principalement à une augmentation de l'achalandage dans les principaux services de train.

Les autres produits ont totalisé 6,1 millions de dollars, une légère diminution de dollars de 0,3 million de dollars par rapport à ceux générés à l'exercice précédent.

Pour l'exercice :

Les produits voyageurs se chiffrent à 342,6 millions de dollars, soit une augmentation de 13,8 pour cent par rapport à l'exercice précédent. La hausse s'explique par l'augmentation des revenus moyens et de l'achalandage dans la plupart des principaux services de train.

Les autres produits totalisent 23,1 millions de dollars pour l'exercice, ce qui correspond à peu de choses près aux 23,2 millions de dollars générés en 2016.

a) Produits voyageurs

	PRODUITS VOYAGEURS							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2017	2016	Var \$	Var %	2017	2016	Var \$	Var %
Corridor Est	58,4	49,9	8,5	17,0 %	212,5	183,9	28,6	15,6 %
Sud-Ouest de l'Ontario	12,7	11,5	1,2	10,4 %	45,4	42,3	3,1	7,3 %
Corridor Québec-Windsor	71,1	61,4	9,7	15,8%	257,9	226,2	31,7	14,0 %
<i>Océan</i>	2,2	2,0	0,2	10,0 %	10,1	9,6	0,5	5,2 %
<i>Canadien</i>	10,3	8,2	2,1	25,6 %	61,9	53,0	8,9	16,8 %
Liaisons régionales	0,4	1,4	(1,0)	(71,4 %)	3,8	5,2	(1,4)	(26,9 %)
Hors Corridor	12,9	11,6	1,3	11,2%	75,8	67,8	8,0	11,8%
Autres	2,5	2,2	0,3	13,6 %	8,9	7,1	1,8	25,4 %
TOTAL	86,5	75,2	11,3	15,0%	342,6	301,1	41,5	13,8%

EN MILLIERS	VOYAGEURS							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2017	2016	Var #	Var %	2017	2016	Var #	Var %
Corridor Est	862,3	739,2	123,1	16,7 %	3 129,5	2 778,8	350,7	12,6 %
Sud-Ouest de l'Ontario	286,1	256,2	29,9	11,7 %	1 018,6	953,3	65,3	6,8 %
Corridor Québec-Windsor	1 148,4	995,4	153,0	15,4 %	4 148,1	3 732,1	416,0	11,1 %
<i>Océan</i>	17,7	16,8	0,9	5,4 %	78,8	77,6	1,2	1,5 %
<i>Canadien</i>	16,1	15,7	0,4	2,5 %	104,9	93,2	11,7	12,6 %
Liaisons régionales	10,9	16,3	(5,4)	(33,1 %)	60,4	71,1	(10,7)	(15,0 %)
Hors Corridor	44,7	48,8	(4,1)	(8,4 %)	244,1	241,9	2,2	0,9 %
TOTAL	1 193,1	1 044,2	148,9	14,3 %	4 392,2	3 974,0	418,2	10,5 %

Pour le trimestre :

- / Les produits générés par le Corridor Est sont 17,0 pour cent plus élevés qu'au trimestre correspondant de l'exercice précédent, principalement en raison d'une hausse de l'achalandage (16,7 pour cent) découlant notamment de l'augmentation de la capacité (fréquences additionnelles introduites en novembre 2017);
- / Les produits générés dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 10,4 pour cent grâce à l'augmentation de 11,7 pour cent du nombre de voyageurs, contrebalancée en partie par la baisse des produits moyens (-1,1 pour cent);
- / Les produits de l'*Océan* ont augmenté de 10,0 pour cent en raison de l'accroissement de l'achalandage (5,4 pour cent) et des produits moyens (4,4 pour cent);
- / Les produits du *Canadien* sont en hausse de 25,6 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette performance est surtout attribuable à une hausse des produits moyens (22,5 pour cent). L'achalandage a aussi progressé de 2,5 pour cent;
- / Les produits des liaisons régionales ont chuté de 71,4 pour cent. Cette situation s'explique principalement par la fermeture en mai 2017 du tronçon Gillam – Churchill de la liaison Winnipeg – Churchill, à la suite d'importantes inondations ayant endommagées certaines infrastructures.

Pour l'exercice :

- / Les produits générés par le Corridor Est ont augmenté de 15,6 pour cent par rapport à l'exercice précédent en raison d'une hausse de 12,6 pour cent de l'achalandage (résultant en partie de l'ajout de la capacité durant l'exercice) et d'une hausse de 2,6 pour cent des produits moyens;
- / Les produits générés dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 7,3 pour cent, grâce à l'augmentation du nombre de voyageurs (6,8 pour cent) et des produits moyens (0,4 pour cent);
- / Les produits de l'*Océan* ont augmenté de 5,2 pour cent. Les produits moyens sont supérieurs de 3,6 pour cent à ceux de l'exercice précédent alors que l'achalandage a progressé de 1,5 pour cent;
- / Les produits du *Canadien* sont en hausse de 16,8 pour cent par rapport à l'exercice précédent, résultant de l'accroissement de l'achalandage (12,6 pour cent) et des tarifs moyens (3,6 pour cent);
- / Les produits des liaisons régionales ont diminué de 26,9 pour cent, conséquence directe de l'interruption, depuis mai 2017, du service sur le tronçon Gillam – Churchill de la liaison Winnipeg – Churchill à la suite d'importantes inondations ayant endommagées certaines infrastructures. L'achalandage et les produits moyens ont respectivement diminué de 15,0 pour cent et 14,0 pour cent par rapport à l'exercice précédent.

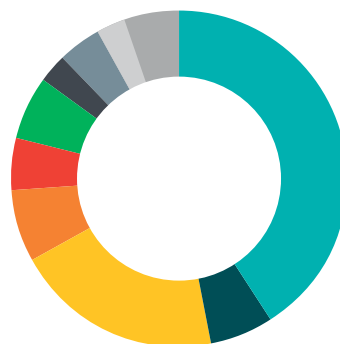
5. CHARGES D'EXPLOITATION FINANCIÉES

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2017	2016	Var \$	Var %	2017	2016	Var \$	Var %
Rémunération et avantages du personnel	74,3	65,3	9,0	13,8 %	265,0	240,4	24,6	10,2 %
Exploitation des trains et carburant	35,8	30,6	5,2	17,0 %	133,7	120,5	13,2	11,0 %
Perte nette réalisée sur les instruments financiers dérivés	0,4	0,7	(0,3)	(42,9 %)	4,2	6,4	(2,2)	(34,4 %)
Charge (recouvrement) d'impôt	(0,1)	(0,3)	0,2	66,7 %	0,2	0,1	0,1	100,0 %
Autres	47,7	52,1	(4,4)	(8,4 %)	189,5	187,0	2,5	1,3 %
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	158,1	148,4	9,7	6,5 %	592,6	554,4	38,2	6,9 %
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel	9,4	6,1	3,3	54,1 %	38,4	37,4	1,0	2,7 %
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCIÉES	167,5	154,5	13,0	8,4 %	631,0	591,8	39,2	6,6 %



Exercice 2017

- 42 % Rémunération et avantages du personnel (265,0 M\$)
- 6 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (38,4 M\$)
- 21 % Exploitation des trains et carburant (133,7 M\$)
- 7 % Gares et autres biens (41,8 M\$)
- 5 % Marketing et ventes (34,4 M\$)
- 6 % Matériel de maintenance (34,7 M\$)
- 3 % Coût des fournitures à bord des trains (21,0 M\$)
- 3 % Honoraires professionnels (18,6 M\$)
- 3 % Télécommunications (18,7 M\$)
- 4 % Autres (24,7 M\$)



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 % Honoraires professionnels (23,8 M\$)
- 3 % Télécommunications (15,1 M\$)
- 5 % Autres (32,3 M\$)

Pour le trimestre :

- / Les charges d'exploitation financées avant les cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel ont augmenté de 6,5 pour cent pour atteindre 158,1 millions de dollars, situation qui s'explique principalement par :
 - l'augmentation des charges de rémunération découlant principalement de l'ajout de capacité, des augmentations salariales annuelles et des coûts engendrés par les problèmes de ponctualité de certains trains, particulièrement le *Canadien*;
 - l'augmentation des coûts d'exploitation des trains et du carburant (5,2 millions de dollars) découlant de l'ajout de capacité, des hausses de coût contractuelles pour l'utilisation des infrastructures, de l'augmentation des coûts en carburant (capacité accrue, hausse des frais et des taxes) et de la hausse des coûts à bord des trains en raison des problèmes de ponctualité, particulièrement du *Canadien*;
 - la réduction des coûts relatifs aux « autres » charges, qui s'explique en partie par le règlement d'une réclamation légale, qui s'est soldée par un remboursement de 1,8 million de dollars, ainsi que d'une baisse des honoraires professionnels (2,4 millions de dollars) découlant de la diminution des investissements dans les initiatives de voies dédiées et de renouvellement de la flotte pendant l'exercice.
- / Les cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel ont augmenté de 54,1 pour cent, ce qui s'explique principalement en raison d'un écart temporel dans les cotisations pour services passés.

Pour l'exercice :

- / Les charges d'exploitation financées avant les cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel ont augmenté de 6,9 pour cent pour atteindre 592,6 millions de dollars pour l'exercice, la hausse résultant des éléments principaux suivants :
 - une rémunération et des avantages sociaux en hausse de 24,6 millions, principalement attribuable à l'ajout de capacité, aux augmentations salariales annuelles, ainsi qu'à des coûts plus élevés en raison de l'achalandage accru et des problèmes de ponctualité des trains;
 - une hausse de 13,2 millions des coûts d'exploitation des trains et du carburant, attribuable en partie à l'ajout de capacité (produisant une augmentation des charges pour le carburant et des frais d'accès à l'infrastructure), aux taxes et frais supplémentaires sur le carburant imposés en 2017 et à l'accroissement des coûts à bord des trains en raison des problèmes de ponctualité;
- / Les cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel ont augmenté de 2,7 pour cent, essentiellement en raison de la hausse des cotisations de retraite pour services courants.

6. FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2017	2016	Var \$	Var %	2017	2016	Var \$	Var %
Financement d'exploitation	74,9	72,9	2,0	2,7 %	265,3	267,5	(2,2)	(0,8 %)
Financement en capital	36,0	27,9	8,1	29,0 %	88,4	86,3	2,1	2,4 %
Total	110,9	100,8	10,1	10,0 %	353,7	353,8	(0,1)	(0,0 %)
Financement par le gouvernement du Canada détaillé :								
Total des produits financés (section 4)	92,6	81,6	11,0	13,5 %	365,7	324,3	41,4	12,8 %
Total des charges d'exploitation financées (section 5)	167,5	154,5	13,0	8,4 %	631,0	591,8	39,2	6,6 %
Perte d'exploitation financée totale	74,9	72,9	2,0	2,7 %	265,3	267,5	(2,2)	(0,8 %)

Pour le trimestre :

Le financement d'exploitation a augmenté de 2,0 millions de dollars (2,7 pour cent) par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, ce qui s'explique par une augmentation de la perte d'exploitation, causée par les charges d'exploitation financées qui ont augmenté de manière plus importante que les produits financés, comme l'illustrent les sections 4 et 5 du présent document.

Le financement en capital a augmenté de 8,1 millions de dollars (29,0 pour cent), car 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 0,8 pour cent, un résultat qui reflète la réduction de la perte d'exploitation pendant l'exercice. Cette diminution est attribuable à la hausse des produits, qui a été en partie contrebalancée par l'augmentation des charges d'exploitation financées, comme l'illustrent les sections 4 et 5 du présent document.

Le financement en capital a augmenté de 2,4 pour cent, car davantage d'investissements ont été faits par rapport à l'exercice précédent.

Le financement d'exploitation par le gouvernement, qui reflète l'insuffisance des produits par rapport aux charges d'exploitation, est comptabilisé dans l'état du résultat global.

Le financement en capital est comptabilisé dans l'état de la situation financière à titre de financement en capital reporté. 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 et amorties pour les activités de VIA Rail.

7. RÉSULTAT GLOBAL

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2017	2016	Var \$	Var %	2017	2016	Var \$	Var %
Résultat net	19,8	12,5	7,3	58,4 %	12,9	8,3	4,6	55,4 %
Autres éléments du résultat global								
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(13,6)	91,1	(104,7)	(114,9 %)	9,6	(30,5)	40,1	131,5 %
Résultat global	6,2	103,6	(97,4)	(94,0 %)	22,5	(22,2)	44,7	201,4 %

En plus du résultat net, la Société a comptabilisé une charge de 13,6 millions de dollars pour le trimestre et un produit de 9,6 millions de dollars pour l'exercice, relativement aux réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieurs à l'emploi.

Ces réévaluations ont eu lieu en raison de la différence existant entre les rendements générés par les actifs des régimes et la charge associée à la variation de la valeur actuarielle du régime.

Un produit est comptabilisé lorsque les rendements générés par les actifs des régimes excèdent la charge associée à la variation de la valeur actuarielle du régime, tandis qu'une charge est comptabilisée dans le cas inverse.

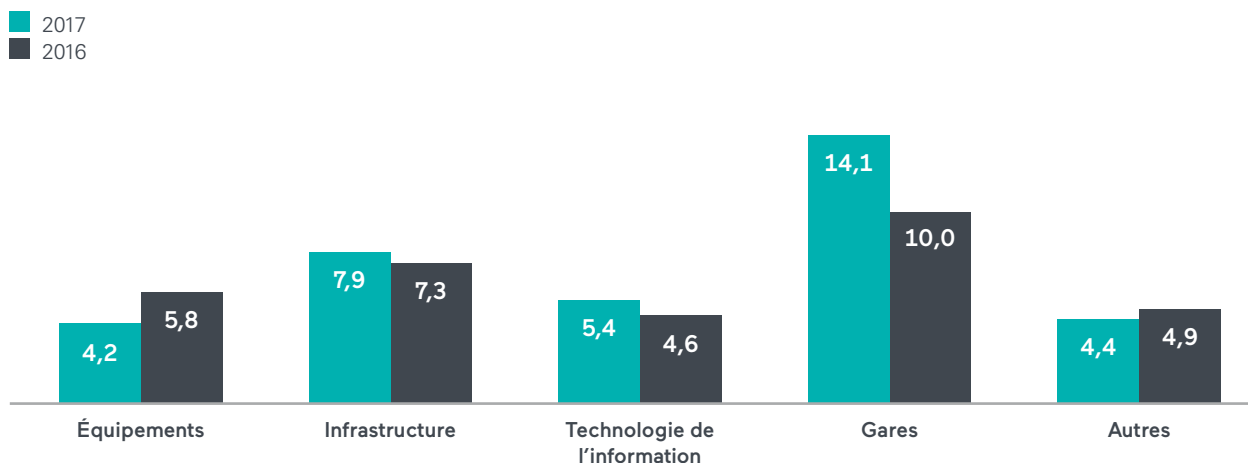
Des renseignements supplémentaires sur les régimes de retraite apparaissent à la note 19 des états financiers audités.

8. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles et incorporelles (déduction faite de l'amortissement cumulé) se sont chiffrées à 1 253,3 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 8,8 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2016.

Investissements en immobilisation pour le trimestre

(En millions de dollars canadiens)

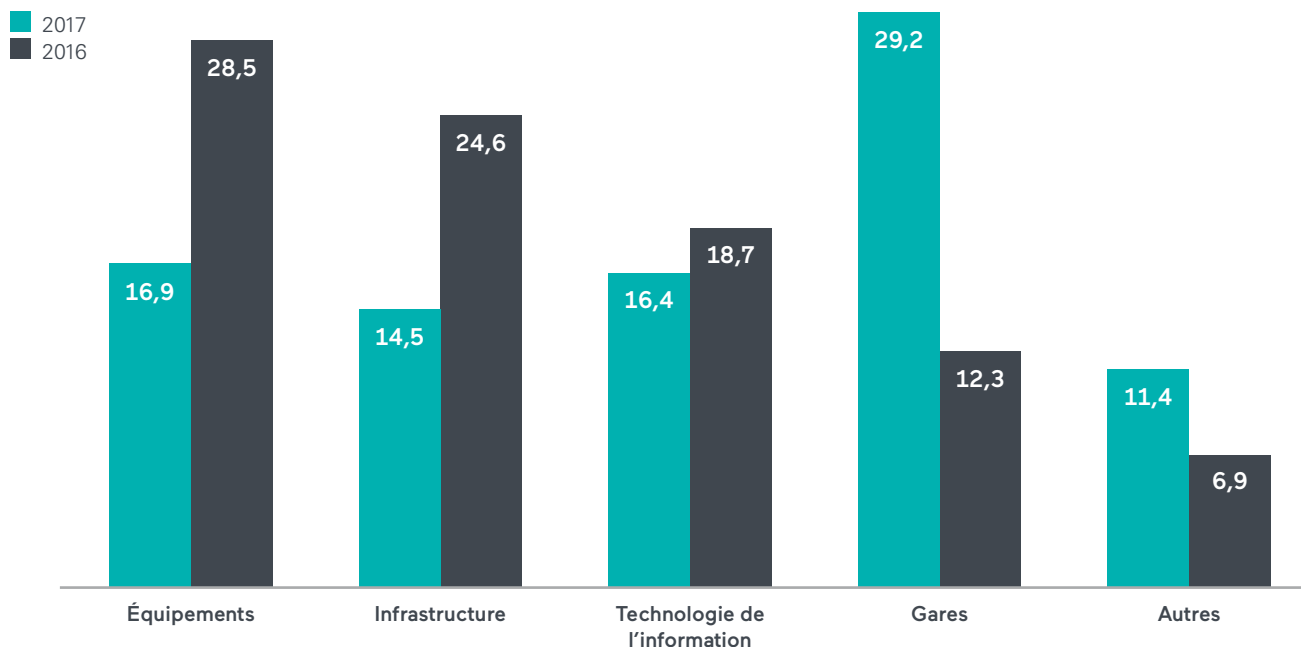


Les investissements en immobilisations et incorporelles ont totalisé 36,0 millions de dollars pour le trimestre et sont composés principalement des éléments suivants :

- / Des Investissements de 14,1 millions dans des projets liés aux gares, dont 6,0 millions à la gare d'Ottawa et 3,2 millions pour la nouvelle gare d'Oshawa;
- / Des investissements de 5,4 millions dans des projets de technologie de l'information, notamment pour le système de planification et gestion de la capacité, les améliorations au système de réservation et les projets de gestion des accès et des cartes d'identité;
- / Des investissements de 7,9 millions dans des projets d'infrastructure, dont 2,7 millions pour l'amélioration de la voie de la subdivision de Newcastle et 1,7 million du programme 2017 d'amélioration des infrastructures appartenant à VIA Rail;
- / Des investissements de 4,2 millions dans des projets de matériel roulant, dont 1,7 million pour la modernisation des moteurs à traction GPA30H et 1,0 million pour le programme de remise à neuf des voitures LRC.

Investissements en immobilisation pour l'exercice

(En millions de dollars canadiens)



Les investissements en immobilisations ont totalisé 88,4 millions de dollars pour l'exercice et consistaient principalement en investissements :

- / de 29,2 millions dans des projets liés aux gares, dont 17,3 millions pour des projets à la gare d'Ottawa et 3,2 millions pour la nouvelle gare d'Oshawa;
- / de 16,9 millions dans des projets de matériel roulant, dont 11,8 millions pour le programme de remise à neuf des voitures LRC;
- / de 16,4 millions dans des projets de technologie de l'information, entre autres pour le projet d'amélioration du système de réservation, les projets de gestion des accès et des cartes d'identité, le système de planification et gestion de la capacité, le programme de formation des ingénieurs de locomotive et le projet d'automatisation du processus d'approvisionnement et paiements;
- / de 14,5 millions dans des projets d'infrastructure, comme le programme 2017 d'amélioration des voies et le projet d'amélioration des passages à niveau des infrastructures appartenant à VIA Rail et celui d'amélioration de la voie sur la subdivision de Newcastle, ainsi que l'amélioration de divers ponts.

9. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2017	2016	Var \$	Var %	2017	2016	Var \$	Var %
Solde au début	18,1	34,5	(16,4)	(47,5 %)	10,9	9,3	1,6	17,2 %
Fonds nets utilisés pour les activités d'exploitation	(7,5)	(19,9)	12,4	62,3 %	(1,4)	(8,8)	7,4	84,1 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement	(7,4)	(3,7)	(3,7)	(100,0 %)	(6,3)	10,4	(16,7)	(160,6 %)
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	3,2	10,9	(7,7)	(70,6 %)	3,2	10,9	(7,7)	(70,6 %)

Le solde d'encaisse de la Société s'élevait à 3,2 millions de dollars au 31 décembre 2017, ce qui constitue une baisse de 7,7 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2016.

La diminution de l'encaisse pour le trimestre et pour l'exercice est essentiellement attribuable à la variation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada.

10. ANALYSE DES RISQUES (COMPARATIVEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2016)

Cette section présente les principaux risques auxquels VIA Rail est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers, et présente la tendance actuelle par rapport au 31 décembre 2016.

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
SÉCURITÉ DES VOYAGEURS, DES EMPLOYÉS ET DU PUBLIC		
Des événements comme des collisions, des déraillements et des accidents impliquant des piétons peuvent avoir une incidence négative sur les produits. De tels événements ainsi que la nouvelle réglementation sur les passages à niveau peuvent également entraîner des coûts imprévus considérables pour la Société.		Au cours des dernières années, la Société a mis en place des procédures et des contrôles opérationnels qui respectent les règlements adoptés par le gouvernement et visent à surpasser les exigences en matière de sécurité ferroviaire. Par exemple, elle a mis en œuvre en 2015 un système de gestion de la sécurité (SGS) amélioré. Au terme de sa première vérification du SGS de VIA Rail au début de l'année 2017, Transports Canada a confirmé l'efficacité des processus de la Société. VIA Rail inspecte aussi régulièrement son matériel roulant, ses gares et ses infrastructures. Elle procède ainsi pour gérer et atténuer les risques pour la sécurité de nos services ferroviaires, ainsi que les coûts imprévus potentiellement élevés que peuvent occasionner ces événements. La Société a élaboré une feuille de route pour la sécurité et applique actuellement diverses mesures pour améliorer la sécurité dans différentes gares. Transports Canada a établi une nouvelle réglementation concernant la sécurité des passages à niveau et (fixé la date limite pour les améliorations des infrastructures au 27 novembre 2021). VIA Rail a obtenu une enveloppe budgétaire pour les trois prochaines années afin d'améliorer ses passages à niveau conformément aux nouvelles exigences. Les travaux ont débuté sur les infrastructures appartenant à VIA Rail. Quant aux travaux sur les autres infrastructures qu'utilise la Société, des échanges sont en cours avec les sociétés ferroviaires hôtes de ces infrastructures pour en déterminer le calendrier.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
GOVERNEMENT ET STRATÉGIE		
À titre de société d'État non mandataire, VIA Rail a des pouvoirs limités et 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 a reçu, dans le cadre du budget fédéral de mars 2017, la confirmation de ses enveloppes de financement pour les dépenses en immobilisations, les charges d'exploitation et les charges de retraite pour les trois prochains exercices du gouvernement (jusqu'en mars 2020).
CONTRIBUTION DES EMPLOYÉS		
Un faible niveau d'engagement et de contribution 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, dont certains possédant des compétences techniques particulières. Sans une planification adéquate de la relève, des connaissances et des compétences clés pourraient être perdues. Cette situation pourrait entraîner une baisse de la productivité et une hausse des coûts.		Un nouveau sondage sur l'engagement mené à l'automne 2017 a révélé que l'engagement des employés était plus élevé que jamais, atteignant 62 pour cent. Il s'agit d'une augmentation marquée par rapport aux résultats du sondage de 2015 (51 pour cent).



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
GÉNÉRATION DE PRODUITS		
L'incapacité de la Société à réaliser son plan pour la génération de produits pourrait entraîner un financement insuffisant et mener à des réductions de coûts et de services. Les défis actuels pour la génération de produits incluent : - 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.		Tout comme à l'exercice précédent, VIA Rail a affiché d'excellents résultats en matière de génération de produits, grâce à une augmentation de l'achalandage et des produits moyens. Bien que ces résultats soient très prometteurs, les défis relatifs à la ponctualité et la capacité limitée demeurent présents.
COÛTS ASSUJETTIS À DES FACTEURS EXTERNES		
Certains éléments sont hors du contrôle de la Société, telles les conditions météorologiques difficiles ainsi que des conditions économiques et de marchés difficiles, peuvent avoir une incidence négative sur certains coûts comme le carburant, la maintenance du matériel roulant et les charges de retraite. L'incapacité de la Société à respecter ses cibles budgétaires de coûts pourrait se traduire par un financement insuffisant et entraîner des réductions de service.		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 limiter les conséquences négatives potentielles 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 et de réduire au minimum le nombre de bris attribuables aux rudes conditions climatiques hivernales. Pour les charges de retraite, la situation financière s'est légèrement améliorée en 2017. La Société anticipe que les évaluations sous une base de financement afficheront un léger surplus. Cela s'explique par l'excellent rendement du capital investi, qui a compensé la pression sur les passifs due aux taux d'actualisation qui demeurent faibles.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSSE

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 a entraîné des retards et des coûts d'exploitation supplémentaires. Les coûts de maintenance pourraient augmenter considérablement au cours des prochaines années, d'ici la mise en service d'une nouvelle flotte, alors que la fiabilité du matériel actuel pourrait continuer de se détériorer.		La Société continuera de déployer dans les prochaines années des initiatives pour optimiser l'utilisation du matériel roulant actuel, jusqu'à ce que la nouvelle flotte soit mise en service. La Société a lancé un plan pour maintenir sa capacité actuelle. Ce plan comprend la reconfiguration des voitures AES 1 et AES 2 afin qu'elles soient identiques aux voitures LRC et puissent circuler dans le Corridor, maintenant ainsi la capacité actuelle à mesure que les voitures LRC sont retirées.
DISPONIBILITÉ, FIABILITÉ ET QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE		
Les services offerts par des sociétés ferroviaires hôtes se détériorent, ce qui nuit à la ponctualité des trains, fait augmenter les coûts d'exploitation et pourrait entraîner une diminution de la satisfaction de la clientèle et des produits voyageurs. Les ententes entre VIA Rail et les principales sociétés ferroviaires hôtes dont VIA Rail utilise les infrastructures arriveront à échéance à la fin 2018. Elles pourraient être renouvelées, mais les modalités ne sont pas connues à l'heure actuelle.		La ponctualité des trains est demeurée stable dans le Corridor, mais s'est détérioré pour l'<i>Océan</i>. Pour le <i>Canadien</i>, la ponctualité a chuté en deçà de 8 pour cent, et la durée des retards a considérablement augmenté, atteignant parfois presque 24 heures. Ces retards ont nui à la satisfaction de la clientèle et entraîné des coûts supplémentaires pour la Société. L'équipe de direction de VIA Rail a élaboré un plan d'atténuation pour 2018 afin de réduire au minimum les conséquences de retard sur les passagers si la situation persiste. En ce qui concerne le renouvellement des ententes avec les sociétés ferroviaires hôtes, VIA Rail a formé une équipe d'employés qui se chargeront des négociations et tâcheront de conclure avant la fin de l'exercice une nouvelle entente avec VIA Rail qui sera satisfaisante aux plans opérationnel et financier.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION		
La disponibilité, la fiabilité et la capacité de réponse de la technologie de l'information existante et nouvelle peuvent avoir une incidence positive ou négative sur l'atteinte des objectifs stratégiques de VIA Rail et sur la gestion d'autres risques clés. Un sous-investissement dans la technologie de l'information, les menaces à la sécurité et le manque de fiabilité des équipements informatiques pourraient avoir une incidence importante sur le rendement de la Société.		Conformément à la carte de route sur les risques liés à la technologie de l'information, la Société a déployé de nombreux efforts au cours des dernières années pour minimiser les risques, notamment la mise en place d'un cadre de sécurité continu et de mesures de surveillance du périmètre et des systèmes essentiels de sécurité. De plus, le bureau de gestion des projets d'entreprise de VIA Rail a élaboré et mis en œuvre des directives et des normes relatives aux processus de technologie de l'information, et en assure le suivi.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

11. PERSPECTIVES

L'exercice 2017 a été déterminant pour VIA Rail, en raison de l'augmentation de l'achalandage et des produits et de la réduction du déficit d'exploitation financé. Cependant, la Société est toujours confrontée à divers problèmes, comme la baisse de la ponctualité, qui engendre une hausse des coûts et nuit à la satisfaction de la clientèle.

La nouvelle enveloppe budgétaire reçue en mars 2017 permettra la mise en œuvre de diverses initiatives visant à améliorer les services offerts aux clients et à maintenir la flotte actuelle en bon état jusqu'à ce qu'une nouvelle flotte soit mise en service dans le Corridor.

VIA Rail continuera aussi de collaborer avec Transports Canada pour la réalisation d'études relatives à son projet de voies dédiées. D'ici là, le personnel de VIA Rail s'affaire à appliquer des mesures pour réduire les retards autant que possible et améliorer l'expérience de voyage de nos clients.

ÉTATS FINANCIERS



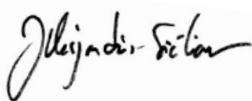
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2017

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 2017. Son rapport indique l'étendue de son audit ainsi que son opinion sur les états financiers.

Le Comité de vérification et de placement des régimes de retraite 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 vérification et de placement des régimes de retraite.



Yves Desjardins-Siciliano
Le président et chef de la direction



Patricia Jasmin, CPA, CA
La chef, Services financiers

Montréal, Canada
20 mars 2018



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 2017, 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 2017, 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 20 mars 2018
Montréal, Canada

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	3 195 \$	10 861 \$
Clients et autres débiteurs (NOTE 9)	11 264	11 428
À recevoir du gouvernement du Canada	37 215	22 593
Autres actifs courants (NOTE 10)	4 059	2 927
Instruments financiers dérivés (NOTE 11)	3 476	2 507
Stocks (NOTE 12)	25 465	24 112
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 13)	7 780	7 780
	92 454	82 208
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 14)	883 847	879 060
Immobilisations incorporelles (NOTE 15)	369 477	383 075
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 13)	873	873
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 19)	4 566	4 151
	1 258 763	1 267 159
Total des actifs	1 351 217 \$	1 349 367 \$
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 16)	113 791 \$	102 409 \$
Provisions (NOTE 17)	8 872	13 507
Instruments financiers dérivés (NOTE 11)	2 292	6 962
Produits reportés (NOTE 18)	34 613	39 483
	159 568	162 361
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 19)	65 620	75 877
	65 620	75 877
Financement en capital reporté (NOTE 21)	1 239 544	1 247 163
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (NOTE 22)	9 300	9 300
Déficit accumulé	(122 815)	(145 334)
	(113 515)	(136 034)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	1 351 217 \$	1 349 367 \$

Engagements et éventualités (notes 26 et 29 respectivement)

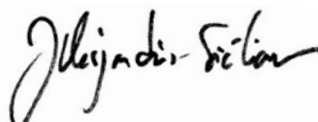
Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé au nom du conseil



Françoise Bertrand

Présidente du Conseil d'administration



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)	2017	2016
PRODUITS		
Voyageurs	348 726 \$	299 529 \$
Autres	23 073	23 282
	371 799	322 811
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	302 208	278 519
Exploitation des trains et carburant	133 670	120 492
Gares et autres biens	41 830	39 558
Marketing et ventes	34 395	31 167
Matériel de maintenance	34 714	33 185
Coûts des fournitures à bord des trains	20 955	18 329
Taxes d'exploitation	10 726	10 389
Honoraires professionnels	18 554	23 791
Télécommunications	18 663	15 100
Amortissements (NOTES 14 ET 15)	91 694	87 136
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 14 ET 15)	5 551	16 374
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(5 639)	(11 777)
Perte nette réalisée sur les instruments financiers dérivés	4 200	6 358
Autres	8 557	15 536
	720 078	684 157
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	348 279	361 346
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 7)	265 325	267 513
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 21)	96 053	102 307
Résultat net avant impôts sur le résultat	13 099	8 474
Charge d'impôts (NOTE 20)	(176)	(139)
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	12 923	8 335
Autres éléments du résultat global		
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au résultat net (déduction faite des impôts):		
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieurs à l'emploi (NOTE 19)	9 596	(30 494)
	9 596	(30 494)
RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE	22 519 \$	(22 159) \$

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)	2017	2016
CAPITAL-ACTIONS	9 300 \$	9 300 \$
Déficit accumulé		
Solde au début de l'exercice	(145 334)	(123 175)
Résultat net de l'exercice	12 923	8 335
Autres éléments du résultat global de l'exercice	9 596	(30 494)
Solde à la fin de l'exercice	(122 815)	(145 334)
Total du déficit de l'actionnaire	(113 515) \$	(136 034) \$

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)	2017	2016
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	12 923 \$	8 335 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :		
Amortissements (NOTES 14 ET 15)	91 694	87 136
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 14 ET 15)	5 551	16 374
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 21)	(96 053)	(102 307)
Revenu d'intérêts	(397)	(355)
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(5 639)	(11 777)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 19)	37 355	36 331
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 19)	(38 431)	(37 514)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 23)	(8 398)	(5 122)
Fonds nets utilisés pour les activités d'exploitation	(1 395)	(8 899)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital (NOTE 21)	88 434	86 348
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	(8 370)	7 495
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 14, 15 ET 16)	(86 732)	(83 763)
Intérêts reçus	397	355
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	7
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement	(6 271)	10 442
TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de l'exercice	(7 666)	1 543
Solde au début de l'exercice	10 861	9 318
Solde à la fin de l'exercice	3 195 \$	10 861 \$
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	3 195 \$	10 861 \$
	3 195 \$	10 861 \$

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 instruction (C.P. 2013-1354) qui a été émise le 9 décembre 2013 et à une instruction connexe (C.P. 2016-443) émise le 3 juin 2016, en vertu des articles 89.8 et 89.9 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Selon ces instructions, la Société doit obtenir l'approbation du Conseil du Trésor avant de fixer les conditions d'emploi de ses employés non syndiqués qui ne sont pas nommés par le gouverneur en conseil. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de ces instructions.

En juillet 2015, la Société a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de l'instruction.

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

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

Ces états financiers ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 20 mars 2018.

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. MODIFICATIONS DES IFRS DEVANT OBLIGATOIREMENT ÊTRE APPLIQUÉES POUR L'EXERCICE CONSIDÉRÉ

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. Ces modifications n'ont eu aucune incidence sur les états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017.

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 relatifs aux pertes latentes. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2017. Ces modifications clarifient la façon de comptabiliser les actifs d'impôts différés constatés sur des passifs financiers évalués à la juste valeur. Cette modification n'a eu aucune incidence sur les états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017.

4. IFRS NOUVELLES ET RÉVISÉES, PUBLIÉES MAIS NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR

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 sera appliquée de façon rétrospective pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018. La Société a évalué l'impact de la norme IFRS 9 sur ses états financiers.

En ce qui a trait au classement et à l'évaluation, le nombre de catégories d'actifs financiers en vertu d'IFRS 9 a été réduit. Tous les actifs financiers comptabilisés entrant actuellement dans le champ d'application d'IAS 39 seront ultérieurement évalués au coût amorti ou à la juste valeur conformément à IFRS 9. Plus précisément :

- / un instrument d'emprunt dont la détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de percevoir les flux de trésorerie contractuels et pour lequel les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû, doit être évalué au coût amorti, à moins que l'actif soit désigné comme étant évalué à la juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN) en vertu de l'option de la juste valeur;
- / un instrument d'emprunt dont la détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est atteint à la fois en percevant les flux de trésorerie contractuels et en vendant les actifs financiers, et dont les conditions contractuelles donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû, doit être évalué à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global (JVBRG), à moins que l'actif soit désigné comme étant à la JVBRN en vertu de l'option de la juste valeur;
- / tous les autres instruments d'emprunt doivent être évalués à la JVBRN.

4. IFRS NOUVELLES ET RÉVISÉES, PUBLIÉES MAIS NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR (SUITE)

Le modèle de dépréciation prévu par IFRS 9 reflète les pertes sur créances attendues, comparativement aux pertes sur créances subies selon IAS 39. En vertu de la méthode de dépréciation prévue par IFRS 9, un événement lié au crédit n'a plus à survenir avant la comptabilisation des pertes sur créances. Une entité doit plutôt comptabiliser les pertes sur créances attendues et les variations de ces dernières. Le montant des pertes sur créances attendues doit être mis à jour à chaque date de présentation de l'information financière afin de refléter les variations du risque de crédit qui ont eu lieu depuis la comptabilisation initiale.

Cette nouvelle norme exige davantage de divulgation, mais n'a pas d'impact monétaire important sur les états financiers de la Société.

IFRS 15 - Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients – est une norme qui énonce comment et quand les produits doivent être comptabilisés et exige des entités qu'elles présentent davantage d'informations pertinentes pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 - *Produits des activités ordinaires*, également IAS 11 – *Contrats de construction*, et d'autres interprétations connexes, s'applique à pratiquement tous les contrats avec les clients, à l'exception des contrats qui sont couverts par d'autres IFRS, notamment IAS 17 - *Contrats de location*. La norme sera appliquée selon une approche rétrospective complète pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018.

Selon le principe de base d'IFRS 15, une société doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à refléter quand les biens ou services promis aux clients sont fournis, et à quel montant de contrepartie l'entité s'attend à avoir droit en échange de ces biens ou services. Plus particulièrement, la norme propose un modèle en cinq étapes pour comptabiliser les produits des activités ordinaires, soit l'identification des contrats avec le client, l'identification des obligations de prestation prévues au contrat, la détermination du prix de transaction, la répartition du prix de transaction entre les différentes obligations de prestation prévues au contrat et la comptabilisation des produits des activités ordinaires lorsque l'entité a rempli (ou à mesure qu'elle remplit) une obligation de prestation.

Selon IFRS 15, une société comptabilise les produits des activités ordinaires lorsqu'une obligation de prestation est remplie (ou à mesure qu'elle est remplie), c'est-à-dire lorsque le contrôle des biens ou des services sous-jacents visés par cette obligation de prestation est transféré au client. De plus, la norme contient des obligations d'information à fournir étendue.

La norme IFRS 15 n'a pas d'impact significatif sur la comptabilisation des produits passagers et des autres produits. Même si l'obligation de prestation de service est satisfaite au fil du temps, les déplacements des voyageurs ont souvent lieu dans la même journée. Par conséquent, VIA Rail utilise la date de départ pour comptabiliser les produits passagers.

IFRS 15 n'a aucune incidence sur les produits reportés, comme les ventes de billets à l'avance et les cartes cadeaux, mais a une incidence sur les produits reportés liés au programme de fidélisation. Au cours des exercices précédents, la contrepartie reçue de la vente des billets de train était répartie selon la méthode résiduelle. Selon cette méthode, une partie de la contrepartie égale à la juste valeur des points était allouée aux points. La partie résiduelle de la contrepartie a été affectée au billet de train. Selon IFRS 15, la contrepartie totale doit être allouée aux points en fonction des prix de vente individuels.

Cette nouvelle norme exige davantage de divulgation, mais n'a pas d'impact monétaire important sur les états financiers de la Société.

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 contrats de location 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 comptabilisation actuelle, c'est-à-dire que les bailleurs continuent de classer les contrats de location comme des contrats de location-financement et location simple.

La norme est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019 et l'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. La Société évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers. Une évaluation initiale a permis d'identifier environ 50 contrats qui devront être analysés. La Société a également débuté l'analyse de quelques-uns de ces baux et poursuivra ce processus au cours de l'année 2018.

IFRIC 23 – Incertitude relative aux traitements fiscaux – En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23 - *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. Cette interprétation IFRIC vise à réduire la diversité dans la façon dont les sociétés reconnaissent et mesurent un passif d'impôt ou un actif d'impôt en cas d'incertitude sur les traitements fiscaux. La norme est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019 et l'application anticipée est permise. Une application rétrospective complète est permise si elle est possible sans le recours à des informations a posteriori. La Société n'a pas encore déterminé l'incidence d'IFRIC 23.

5. 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 le rapprochement à la Note 7). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains nets 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, aux impôts différés et l'ajustement pour VIA Préférence, 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 des stocks 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.

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 d'utilité différentes, celles-ci sont comptabilisées séparément et amorties sur sa durée d'utilité respective.

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

i) Matériel roulant :

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

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée, qui est ensuite amortie sur leur durée d'utilité 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 d'utilité 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 d'utilité 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 d'utilité estimée. Les durées d'utilité 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 d'utilité 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 « Pertes 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 d’utilité estimée. Les durées d’utilité 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 d’utilité limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée d’utilité estimée comme suit :

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

5. 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, 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 29.

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 lorsque le taux devient adopté ou quasi adopté. 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 leur donnant droit à ces cotisations.

Les obligations de la Société relativement à la composante à prestations définies des régimes de retraite ainsi qu'aux autres avantages postérieurs à l'emploi sont déterminées par calculs actuariels à l'aide de la méthode des unités de crédit projetés et des hypothèses les plus probables formulées par la direction. La valeur actuelle des obligations au titre des prestations constituées est calculée à l'aide des taux d'actualisation déterminés 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.

5. 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 de l'exercice 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 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 « Gain net non réalisé 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 attribuables puis, subséquemment, au coût amorti 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) 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 attribuables 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.

iv) 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.

5. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

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 au cours de l'exercice où les tiers ont fourni les biens ou services.

6. 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 d'utilité 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 d'utilité de ses actifs amortissables. Au 31 décembre 2017, la direction a évalué que les durées d'utilité 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 de train. Les probabilités estimatives relatives à l'échange de points sont fondées sur l'expérience de la direction ainsi que l'évolution des comportements des clients 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 déterminer 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 19.

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) Dépréciation 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 événement 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.

7. 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)	2017	2016
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	348,3	361,3
Postes nécessitant des fonds d'exploitation :		
Charge d'impôts sur le résultat	0,2	0,1
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :		
Amortissements	(91,7)	(87,1)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(5,6)	(16,4)
Excédent des cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	1,1	1,2
Gains nets non réalisés sur les instruments financiers dérivés	5,6	11,8
Ajustement pour les cours de rémunération	(0,1)	(1,9)
Ajustement pour VIA Préférence	6,2	(1,4)
Autres	1,3	(0,1)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	265,3	267,5

8. CLASSEMENT DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	PC	
Actifs financiers :			
Trésorerie	-	3,2	3,2
Clients et autres débiteurs	-	9,7 ⁽¹⁾	9,7
Instruments financiers dérivés	3,5 ⁽²⁾	-	3,5
Fonds de renouvellement des actifs	8,7	-	8,7
Total	12,2	12,9	25,1

	JVBRN	Autres passifs financiers	
Passifs financiers :			
Comptes fournisseurs et charges à payer	-	104,3 ⁽³⁾	104,3
Instruments financiers dérivés	2,3 ⁽²⁾	-	2,3
Total	2,3	104,3	106,6

(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
Total	11,2	20,9	32,1

	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
Total	7,0	94,5	101,5

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

PC - Prêts et créances.

(1) Voir détails à la Note 9.

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

(3) Voir détail à la Note 16.

9. CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les clients et autres débiteurs incluent les éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Clients	2,8	2,7
Provision pour créances douteuses	(0,1)	(0,6)
Montants à recevoir nets	2,7	2,1
Autres débiteurs	7,0	7,9
Clients et autres débiteurs classés comme Prêts et créances	9,7	10,0
Taxes à la consommation	1,6	1,4
Total clients et autres débiteurs	11,3	11,4

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 1,1 million de dollars (0,4 millions de dollars au 31 décembre 2016) à la date de clôture. L'échéance de ces créances est détaillée dans le tableau suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Non dépréciées et échues par :		
0 à 30 jours	0,8	0,3
31 à 60 jours	0,3	-
61 à 90 jours	-	0,1
Plus de 90 jours	-	-
Total	1,1	0,4

10. AUTRES ACTIFS COURANTS

Les autres actifs courants incluent les éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Frais payés d'avance	3,8	2,8
Avances sur contrat	0,3	0,1
Total autres actifs courants	4,1	2,9

11. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

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

SWAPS DE MARCHANDISES	2017		2016	
	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)
Actifs	14 112	3,3	8 064	2,0
Passifs	4 032	1,3	10 080	6,4

Au 31 décembre 2017, les swaps de marchandises libellés en dollars américains ont un prix fixe par gallon américain entre 1,840 et 2,655 dollars américains et les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 1,950 et 2,431 en dollars canadiens (31 décembre 2016 : entre 1,770 et 2,705 dollars américains et entre 1,890 et 2,283 dollars canadiens). Les dates de maturité pour les deux devises varient respectivement de 2018 à 2019 (31 décembre 2016 : 2017 à 2019 pour les contrats en dollars américains et entre 2017 et 2018 pour les contrats en dollars canadiens). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

CONTRATS DE CHANGE À TERME	2017		2016	
	Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Actifs	1,8	0,2	7,3	0,5
Passifs	8,2	1,0	15,0	0,6

Au 31 décembre 2017, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,156 et 1,374 en dollars américains (31 décembre 2016: entre 1,156 et 1,389 en dollars américains) et les dates de maturité varient de 2018 à 2019 (31 décembre 2016 : 2017 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	2017	2016
	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Total Actifs	3,5	2,5
Total Passifs	2,3	7,0

12. STOCKS

Les stocks incluent les éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Pièces de rechange	25,5	24,8
Provision pour désuétude	(3,3)	(3,2)
Net	22,2	21,6
Fournitures à bord des trains	3,0	2,2
Carburant	0,3	0,3
Total stocks	25,5	24,1

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 39,8 millions de dollars, incluant un montant de 11,1 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles (31 décembre 2016 : 38,0 millions de dollars, incluant un montant de 9,5 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles). La Société a comptabilisé une charge de 0,3 million de dollars liée à une dépréciation de la valeur des stocks en 2017 (31 décembre 2016 : 0,2 million de dollars).

13. 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 2016 : 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 2016: 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.

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2017	Additions	Dispositions	Transferts	31 décembre 2017
Coût:					
Terrains	17,0	-	-	-	17,0
Matériel roulant	935,2	-	(18,9)	26,1	942,4
Bâtiments de maintenance	166,1	-	(8,4)	10,1	167,8
Gares et installations	126,8	-	(1,4)	8,4	133,8
Infrastructures (propriété de la Société)	255,8	-	(1,6)	15,3	269,5
Améliorations locatives	84,4	-	(2,7)	8,9	90,6
Machinerie et équipement	25,1	-	(0,8)	1,7	26,0
Matériel informatique	35,4	-	(1,7)	4,3	38,0
Autres immobilisations corporelles	6,6	-	-	0,6	7,2
Projets en cours de réalisation	30,9	76,8	-	(75,4)	32,3
Coût total	1 683,3	76,8	(35,5)	-	1 724,6
Amortissement et dépréciation cumulés:					
Matériel roulant	469,6	43,9	(15,8)	-	497,7
Bâtiments de maintenance	119,3	1,8	(8,3)	-	112,8
Gares et installations	42,5	4,8	(1,3)	-	46,0
Infrastructures (propriété de la Société)	82,0	8,2	(0,5)	-	89,7
Améliorations locatives	46,6	3,5	(2,4)	-	47,7
Machinerie et équipement	18,0	0,7	(0,8)	-	17,9
Matériel informatique	23,9	4,2	(1,7)	-	26,4
Autres immobilisations corporelles	2,3	0,3	-	-	2,6
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	804,2	67,4	(30,8)	-	840,8
Valeur nette comptable	879,1	9,4	(4,7)	-	883,8

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (SUITE)

(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 comptable	884,8	6,5	(12,2)	-	879,1

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares. Aucun montant de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train n'est inclut dans les projets en cours de réalisation (31 décembre 2016 : 2,3 millions de dollars).

15. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2017	Additions	Dispositions	Transferts	31 décembre 2017
Coût:					
Logiciels (NOTE 1)	102,6	-	(6,2)	17,6	114,0
Droits d'accès aux infrastructures	426,5	-	-	3,9	430,4
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	-	4,4
Projets en cours de réalisation	13,4	11,6	-	(21,5)	3,5
Coût total	546,9	11,6	(6,2)	-	552,3
Amortissement et dépréciation cumulés:					
Logiciels	71,1	12,7	(5,3)	-	78,5
Droits d'accès aux infrastructures	90,9	11,4	-	-	102,3
Autres actifs intangibles	1,8	0,2	-	-	2,0
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	163,8	24,3	(5,3)	-	182,8
Valeur nette comptable	383,1	(12,7)	(0,9)	-	369,5

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

(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 comptable	389,8	(2,6)	(4,1)	-	383,1

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

16. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Salaires à payer et courus	40,7	39,4
Comptes fournisseurs et charges à payer - Immobilisations	23,1	21,4
Comptes fournisseurs et charges à payer - Autres	40,5	33,7
Fournisseurs et charges à payer classés comme Autres passifs financiers	104,3	94,5
Impôts sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	5,8	4,8
Déductions à la source	3,7	3,1
Total fournisseurs et charges à payer	113,8	102,4

17. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 ^{er} janvier 2017	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	31 décembre 2017
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	0,2	(0,2)	-	0,3
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	13,2	3,1	(6,6)	(1,1)	8,6
Total provisions	13,5	3,3	(6,8)	(1,1)	8,9

a) Coûts environnementaux

La Société a enregistré une provision de 0,3 million de dollars (31 décembre 2016 : 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.

18. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Ventes de billets à l'avance	19,6	18,3
Cartes cadeaux	1,5	1,7
Transactions non monétaires	2,2	2,0
VIA Préférence (NOTE 1)	10,8	17,0
Autres	0,5	0,5
Total produits reportés	34,6	39,5

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).

Durant l'exercice, la Société a révisé les probabilités de convertir les points attribués en billets de train. Les probabilités estimées ont été légèrement diminuées en 2017 afin de tenir compte de l'impact des nouvelles initiatives relatives au programme de fidélisation ainsi que de l'expérience. L'impact de ce changement sur le solde de produits reportés est une diminution de 7,9 millions de dollars au 31 décembre 2017.

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

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

Régimes de retraite

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

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

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

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

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

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

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

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

Un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1^{er} janvier 2014 a cessé d'accumuler des prestations en vertu du régime de retraite 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^{er} avril suivant le troisième anniversaire de la date de départ à la retraite, les prestations de retraite seront indexées à un taux correspondant à 50 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation, jusqu'à concurrence de 3 pour cent, mais uniquement si le régime est en situation de surplus.

Les cotisations 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 de vérification et de placement des régimes de retraite est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

ii) Composante à cotisations définies

Les cotisations des participants à la composante à cotisations définies sont obligatoires et représentent 4 pour cent de leur salaire. Des cotisations 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 cotisation 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 2016	31 décembre 2017
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2017	31 décembre 2018
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2016	31 décembre 2017
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2017	31 décembre 2018
Régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi non capitalisés	1 ^{er} mai 2016	1^{er} 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 2018

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

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	
	2017	2016	2017	2016
OBLIGATION AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de l'exercice	2 298,1	2 223,3	21,7	19,7
Coût des services	27,9	26,1	0,3	0,4
Coût des services passés	(0,1)	4,7	-	-
Charge d'intérêts	86,3	88,3	0,8	0,8
Cotisations des salariés	14,3	13,4	-	-
Prestations versées	(135,0)	(120,5)	(0,8)	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	(0,1)	-	-	(0,1)
Effet des changements aux hypothèses financières	118,4	58,6	1,8	0,7
Effet des ajustements reliés à l'expérience	(0,8)	4,2	-	0,8
Solde à la fin de l'exercice	2 409,0	2 298,1	23,8	21,7
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	2 267,2	2 223,6	-	-
Revenu d'intérêts	84,4	87,4	-	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	128,9	33,7	-	-
Cotisations de l'employeur	33,4	31,9	0,8	0,6
Cotisations des salariés	14,3	13,4	-	-
Prestations versées	(135,0)	(120,5)	(0,8)	(0,6)
Charges administratives	(2,7)	(2,3)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	2 390,5	2 267,2	-	-
Passif net au titre des prestations définies	18,5	30,9	23,8	21,7

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)	2017		2016	
	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	1,1 %	0,2 %	1,2 %	0,4 %
Actions	20,5 %	-	19,9 %	0,1 %
Obligations	-	23,8 % *	-	26,4 % *
Part de fonds communs de placement	5,8 %	48,6 % *	5,5 %	46,5 % *
	27,4 %	72,6 %	26,6 %	73,4 %

* 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
	2018	2018
Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant	26,2	0,9

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 12,8 années (31 décembre 2016 : 12,4 années).

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

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2017	2016	2017	2016
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRES :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	3,40 %	3,80 %	3,40 %	3,90 %
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	-	-	5,70 %	5,80 %
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	3,80 %	4,00 %	3,90 %	4,10 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,00 %	2,75 % - 3,00 %	3,00 %*	3,00 % *
Taux de croissance de la pension	1,00 %	1,00 %	-	-
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

* Applicable aux membres de la haute direction seulement.

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

OBLIGATIONS AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :

Composante à prestations définies des régimes de retraite :

2017	2016
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 :

2017	2016
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 :

2017	2016
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 :

2017	2016
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 cotisations 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 de vérification et de placement des régimes de retraite 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 estimations 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.

19. 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)	
	2017	2016
Régimes de retraite - composante à prestations définies :		
Taux d'inflation		
Augmentation de 25 points de base	42,1	39,7
Diminution de 25 points de base	(41,4)	(39,0)
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(74,6)	(69,1)
Diminution de 25 points de base	78,9	73,0
Taux d'augmentation salariale		
Augmentation de 25 points de base	5,7	5,6
Diminution de 25 points de base	(6,0)	(6,0)
Table de mortalité		
1 an plus jeune	66,9	61,1
1 an plus vieux	(67,4)	(61,8)
Avantages postérieurs à l'emploi :		
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(1,0)	(0,8)
Diminution de 25 points de base	1,0	0,9

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.

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

Stratégies d'appariement d'actif-passif

La Société revoit sa politique d'investissement pour ses régimes de retraite et le positionnement de ses actifs annuellement pour tenir compte des changements démographiques importants 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.

La composition actuelle de l'actif, avec son importante répartition dans des titres à revenu fixe et des placements alternatifs fondés sur le revenu, procure une couverture de taux d'intérêt importante par rapport aux passifs des régimes. Cette politique devrait permettre une plus faible volatilité du financement requis tout en préservant les coûts de financement permanents à un niveau acceptable, compte tenu du profil d'échéance du régime.

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 2017. Les cotisations de l'employeur ne devraient pas être importantes en 2018.

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)	2017	2016
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	18,5	21,9
Coût des services	3,1	4,8
Charge d'intérêts	0,6	0,8
Prestations versées	(3,8)	(4,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	(0,2)	(1,1)
Effet des changements liés à l'expérience	-	(3,5)
Solde à la fin de l'exercice	18,2	18,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	3,8	4,4
Prestations versées	(3,8)	(4,4)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	18,2	18,5

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	4,5

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	2017	2016
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Taux d'actualisation	3,20 %	3,40 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,00 %	2,75 % - 3,00 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	5,00 %	5,10 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	3,80 %	3,80 %
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	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
COÛT DES PRESTATIONS DÉFINIES :		
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 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel

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

Analyse de sensibilité

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

(EN MILLION DE DOLLARS CANADIENS)	Passif au titre des avantages du personnel à long terme Augmentation / (diminution)	
	2017	2016
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)	2017	2016
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	0,6	1,1
Coût des services	0,4	0,1
Prestations versées	(0,5)	(0,6)
Solde à la fin de l'exercice	0,5	0,6
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	0,5	0,6
Prestations versées	(0,5)	(0,6)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	0,5	0,6

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)	2017	2016
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	4,6	4,2
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	23,1	35,1
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	23,8	21,7
Régimes d'avantages du personnel à long terme	18,2	18,5
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,5	0,6
Total passifs	65,6	75,9

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Charges d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	32,4	34,0
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	1,1	1,2
Régimes d'avantages du personnel à long terme	3,5	1,0
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,4	0,1
Total	37,4	36,3

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	11,4	(29,1)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(1,8)	(1,4)
Total	9,6	(30,5)

20. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Charge d'impôts exigibles	0,2	0,1
Charge d'impôts sur le résultat	0,2	0,1

La charge 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 24,46 pour cent (31 décembre 2016 : 24,45 pour cent) sur le résultat avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Résultat net avant impôts sur le résultat	13,1	8,5
Charge d'impôts sur le résultat calculée - taux réglementaires	3,2	2,1
Impôts minimums des sociétés	0,2	0,1
Charges comptables non déductibles et autres	0,1	0,1
Effet des attributs fiscaux non reconnus	(3,9)	(2,5)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés sur le résultat	0,6	0,3
Charge d'impôts sur le résultat	0,2	0,1

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 au 31 décembre 2017

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés :			
Gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,6)	(0,2)	(0,8)
Actif au titre des prestations postérieures à l'emploi et des autres avantages du personnel	(1,0)	(0,1)	(1,1)
Total des passifs d'impôts différés	(1,6)	(0,3)	(1,9)
Pertes fiscales reportées prospectivement	1,6	0,3	1,9
Actifs (passifs) d'impôts différés	-	-	-

Impôts différés au 31 décembre 2016

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés :			
Gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,6)	-	(0,6)
Actif au titre des prestations postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	(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	-	-	-

La Société a 48,1 millions de dollars (31 décembre 2016 : 51,0 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales et des autres provinces et 50,6 millions de dollars (31 décembre 2016 : 53,5 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec 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)	2017	2016
Fédéral et autres provinces :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	87,3	83,6
Provisions et autres passifs	14,2	23,5
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	65,1	75,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	40,0	44,7
	206,6	227,0
Québec :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	468,9	465,2
Provisions et autres passifs	12,6	21,9
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	65,1	75,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	42,6	47,2
	589,2	609,5

21. 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)	2017	2016
Solde au début de l'exercice	1 247,2	1 263,1
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	88,4	86,4
Amortissement du financement en capital reporté	(96,1)	(102,3)
Solde à la fin de l'exercice	1 239,5	1 247,2

22. 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.

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016
Clients et autres débiteurs	0,2	1,5
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada	(6,3)	(20,7)
Autres actifs courants	(1,1)	(1,2)
Stocks	(1,4)	4,1
Comptes fournisseurs et charges à payer	9,7	4,5
Provisions	(4,6)	2,7
Produits reportés	(4,9)	4,0
Total	(8,4)	(5,1)

24. 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 :

	2017	2016
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.

25. 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)	2017	2016
Actifs :		
Trésorerie	0,1	-
Clients et autres débiteurs	0,7	0,5
Instruments financiers dérivés	0,4	0,5
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	4,0	1,1
Instruments financiers dérivés	2,3	7,0

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 25,1 millions de dollars (31 décembre 2016 : 32,1 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 2017, environ 6,2 pour cent (31 décembre 2016 : 7,1 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 82,6 pour cent (31 décembre 2016 : 89,7 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2017, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 0,1 million de dollars (31 décembre 2016 : 0,6 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 106,6 millions de dollars (31 décembre 2016 : 101,5 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 2017 :

(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	104,3	-	-	-	-	104,3
Passifs financiers dérivés	0,5	0,5	1,0	0,3	-	2,3
Total	104,8	0,5	1,0	0,3	-	106,6

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
Total	95,6	1,1	2,1	2,6	0,1	101,5

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 2017 ainsi qu'au 31 décembre 2016, 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.

26. 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)	2017				2016
	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	24,0	3,6	15,1	5,3	31,1
Total	24,0	3,6	15,1	5,3	31,1
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :					
Matériel roulant	5,2	5,2	-	-	1,8
Bâtiments de maintenance	0,7	0,7	-	-	-
Gares et installations	2,4	2,4	-	-	8,3
Infrastructures (propriété de la Société)	4,5	4,5	-	-	1,0
Matériel informatique	0,7	0,7	-	-	-
Total	13,5	13,5	-	-	11,1
Total des engagements	37,5	17,1	15,1	5,3	42,2

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations et aux espaces de bureaux. 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 2017, un montant de 16,5 millions de dollars (31 décembre 2016 : 16,3 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 22,8 millions de dollars (31 décembre 2016 : 26,5 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

27. 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)	2017	2016
Rémunérations et avantages du personnel à court terme	3,9	3,5
Avantages postérieurs à l'emploi	1,0	1,1
Total	4,9	4,6

La Société peut conclure des opérations avec des sociétés qui emploient des proches parents des principaux dirigeants et des membres du Conseil d'administration. Ces opérations sont effectuées dans le cours normal de ses activités et sont comptabilisées à leur juste valeur. Ces opérations ne sont pas importantes pour l'exercice clos le 31 décembre 2017 et sont inexistantes pour l'exercice clos le 31 décembre 2016.

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 19. Il n'y a eu aucune autre transaction importante au cours de l'exercice.

28. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 2,6 millions de dollars au 31 décembre 2017 (31 décembre 2016 : 1,8 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 2,8 millions de dollars (31 décembre 2016 : 1,7 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 de la visibilité publicitaire.

29. 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.

30. RECLASSIFICATION

Afin d'améliorer l'information présentée dans les états financiers, la Société a changé les montants comparatifs dans l'état des flux de trésorerie et dans les notes afférentes aux états financiers. Dans l'état des flux de trésorerie, la Société a fusionné deux lignes différentes de la section des activités d'investissement en une seule ligne. Les lignes « Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital » (31 décembre 2016 : 7,2 millions) et « Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles » (31 décembre 2016 : (91,0) millions) sont désormais présentées sur une seule ligne, « Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles » pour un montant de (83,8) millions afin de refléter la sortie de fonds pour les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles.

Dans la note 7 Rapprochement de la perte d'exploitation au financement par le gouvernement, la Société a présenté séparément le montant de l'ajustement pour VIA Préférence de 6,2 millions de dollars (31 décembre 2016: (1,4) million) précédemment inclus dans la ligne « Autres ».

La Société a également modifié le chiffre comparatif dans la note 26 Engagements. En 2016, les éléments inclus dans la ligne « Autres » pour un montant de 8,3 millions de dollars représentent uniquement des engagements pour des gares et des installations, donc la ligne a été renommée « Gares et installations ».

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ



CONSEIL D'ADMINISTRATION

ADMINISTRATICE PRINCIPALE, VIA RAIL CANADA

Françoise Bertrand
Montréal, Québec

MEMBRES DU CONSEIL

Yves Desjardins-Siciliano
Montréal, Québec

Kathy Baig
Laval, Québec

Daniel Gallivan
Halifax, Nouvelle-Écosse

Jonathan Goldbloom
Montréal, Québec

S. Ross Goldsworthy
Calgary, Alberta

Ramona Materi
Vancouver, Colombie-Britannique

Jane Mowat
Toronto, Ontario

Glenn Rainbird
Belleville, Ontario

Gail Stephens
Victoria, Colombie-Britannique

Kenneth Tan
Richmond, Colombie-Britannique

Geneviève Tanguay
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

Linda Bergeron
Chef, Ressources humaines

Mario Bergeron**
Chef, Mécanique et maintenance

Ann Bouthillier
Chief Communications
Officer

Sonia Corriveau
Chef, Transformation des affaires

Carl Desrosiers*
Chef, Mécanique et maintenance

Patricia Jasmin
Chef, Services financiers

Martin R. Landry
Chef, Affaires commerciales

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

Robert St-Jean
Chef, Gestion des actifs

ADRESSES DES BUREAUX DE VIA RAIL

Siège social et Québec

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

895, 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

* jusqu'au 6 novembre, 2017

** à partir du 6 novembre, 2017

BIOGRAPHIES DE L'ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION



YVES DESJARDINS-SICILIANO

Président et chef de la direction

Yves Desjardins-Siciliano s'est joint à l'équipe de VIA Rail Canada en 2010 à titre de chef des services corporatifs et juridiques et secrétaire corporatif. Lorsqu'il a été nommé président et chef de la direction en 2014, il avait une vision claire de ce qu'il souhaitait réaliser : transformer la société d'État en un chef de file de la mobilité durable. Il se déplace en train, et comme il place au premier plan les besoins et la sécurité des clients, il profite de ses déplacements pour leur parler et écouter leurs préoccupations. Il s'engage aussi à mobiliser ses meilleurs ambassadeurs, ses employés, en sollicitant leurs commentaires et leurs idées. Communicateur naturel, il multiplie les tribunes universitaires et d'affaires pour promouvoir les intentions et projets de VIA Rail.

Pour cristalliser sa vision, il s'entoure d'une solide équipe de gestionnaires qui partagent sa passion du service public, ce qui permet à VIA Rail de connaître une croissance annuelle de revenus et d'achalandage inégalée dans les annales de la Société. Il développe ainsi un projet de modernisation ambitieux pour permettre à VIA Rail d'avoir son propre réseau ferroviaire dans le corridor Québec-Toronto ainsi qu'une nouvelle flotte. Fervent défenseur du transport durable, il stimule le développement d'initiatives concrètes avec des partenaires clés de l'intermodalité pour favoriser des déplacements plus fluides.

Avocat, dirigeant d'expérience, Yves Desjardins-Siciliano s'appuie sur sa formation en droit autant que sur ses années de pratique en communications marketing, développement des affaires et relations avec les organismes de réglementation et les gouvernements. Ancien président de l'Association du Barreau canadien, Division Québec, il a également été le chef de cabinet du ministre fédéral du Travail et du ministre d'État (Transports). Il est titulaire d'un diplôme en droit (LL.B.) de l'Université de Montréal et d'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.

Homme de convictions, il s'emploie à faire de la société d'État qu'il dirige un instrument de prospérité économique, d'engagement communautaire, de diversité et d'égalité. Il met aussi ses talents au service d'organismes sans but lucratif et agit à titre de lieutenant-colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve depuis 2016. Cette même année, il s'est vu décerner un prix de La Gouvernance au Féminin pour sa promotion des femmes dans le monde des affaires.



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.





MARIO BERGERON

Chef, maintenance et mécanique**

Mario Bergeron s'est joint à VIA Rail en Novembre 2017. En tant que chef, Maintenance et mécanique, il est responsable de l'entretien et de la performance de la flotte de voitures et de locomotives de VIA Rail. Il est chargé d'optimiser les processus et les méthodes de travail des équipes de maintenance pour garantir la fiabilité du matériel roulant. Relèvent de sa responsabilité les services mécaniques, la maintenance du matériel roulant, les services techniques et d'ingénierie, et le programme d'apprentissage. Les quatre centres de maintenance du matériel roulant de la Société sont situés à Toronto, Montréal, Vancouver et Winnipeg.

Avant son arrivée à VIA Rail, M. Bergeron a été vice-président et chef des services mécaniques d'Amtrak, aux États-Unis. Fort de plus de 30 ans d'expérience dans le secteur ferroviaire, ce chef des opérations a aussi occupé plusieurs postes à la haute direction du Chemin de fer Canadien Pacifique en Alberta et au Québec.

M. Bergeron est titulaire d'un baccalauréat en génie industriel de l'École Polytechnique de Montréal, d'un diplôme en gestion de l'Université McGill et un diplôme du programme de gestion et développement du Darden School of Business à l'université de Virginie.

ANN BOUTHILLIER

Chef Communications

Madame Bouthillier s'est jointe à l'équipe de VIA Rail en 2017. En tant que Chef des Communications, elle supervise toutes les activités reliées aux communications (internes et externes), à la publicité, aux partenariats stratégiques et commandites, à la gestion de la marque, à la gestion des relations clients et du programme de loyauté VIA Préférence, aux relations avec la clientèle, à la recherche marketing ainsi qu'à l'analyse des données de celles-ci pour VIA Rail.

Avec plus de 25 années d'expérience dans des rôles de gestion en communications, Mme Bouthillier est une leader chevronnée axée sur l'atteinte de résultats. Avant de se joindre à VIA Rail, elle occupait le poste de PDG à Havas Worldwide Canada jusqu'en 2015. Son leadership extraordinaire et son approche globale des communications a permis à Mme Bouthillier d'être une pionnière de l'industrie en implantant le numérique et les services de gestion de la relation client à Havas, à l'intérieur de sa vision intégrée.

Mme Bouthillier détient un baccalauréat en administration des affaires et une maîtrise en gestion – marketing de HEC Montréal. Elle siège au Conseil d'administration de la Fondation du CHU Sainte-Justine. Mme Bouthillier a également assumé la responsabilité de présidente de l'Association des agences de publicité du Québec (AAPQ) de 2012 à 2014.



**à partir du 6 novembre, 2017



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 DESROSIERS

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.



* jusqu'au 6 novembre, 2017



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 Itée, et de sociétés de télécommunications telles que Rogers et Téléglobe. 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 : commerce interentreprises, planification commerciale, conception et développement de produits, développement des affaires 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 compte plus de 35 années d'expérience, dont 30 chez IBM, où il a dirigé de nombreuses unités d'affaires en Amérique du Nord et en Europe.

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 Ltée, 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 2017

ÉDITRICE EN CHEF

Jennifer Bauer

Communications de l'entreprise, VIA Rail

ÉCRITURE

Jessica Romera

Communications, VIA Rail

DESIGN GRAPHIQUE

Sextans
