

Rapport annuel 2018



Table des matières

01

Ligne du temps 2018

02

VIA Rail
en un coup d'œil

04

Message de la
présidente du conseil
d'administration

06

Message
du président

08

L'année en chiffres

10

Examen
des activités

36

Mobilité durable

40

Prix et distinctions

44

Indicateurs clés
de performance

46

Gouvernance
et responsabilité

58

Commentaires et analyse
de la direction

76

États financiers

134

Annuaire
de la Société

la voie qu'on aime



Ligne du temps 2018

Janvier

Coup d'envoi des festivités hivernales au Carnaval de Québec avec la Grande glissade de VIA Rail **(p. 29)**

Février

Conclusion d'une étude de l'Université Dalhousie : VIA Rail fait excellente figure en matière de fiabilité, de responsabilité sociale, d'environnement et d'éthique

Mars

Annnonce du ministre des Transports : le gouvernement fédéral financera l'acquisition d'une nouvelle flotte pour le corridor Québec – Windsor

Avril

Octroi à Bombardier d'un contrat de rénovations pour améliorer l'accessibilité sur 17 voitures **(p. 22)**

Sélection de Cad Industries Ferroviaires pour la remise à neuf de 25 voitures de trains longs parcours **(p. 22)**

Début du processus de demande de qualifications (DDQ) en vue du remplacement de la flotte pour le corridor Québec – Windsor

Mai

Lancement du concours VIA40, « Forger l'avenir à partir du passé » **(p. 11)**

Assemblée publique annuelle 2018 **(p. 21)**

Juin

Mise en marche de l'initiative « 40 gestes durables dans 40 communautés canadiennes » **(p. 11)**

Lancement d'une plateforme permettant aux employés, aux fournisseurs et au public de signaler de façon anonyme des actes répréhensibles et des comportements contraires à l'éthique

Juillet

Année du tourisme Canada–Chine : VIA Rail participe à la campagne de promotion en affichant le logo officiel sur ses trains

Août

Annnonce du partenariat de transport intermodal avec le Train de Charlevoix **(p. 29)**

Les animaux de compagnie sont désormais acceptés à bord des trains dans le corridor Québec – Windsor **(p. 17)**

VIA Rail reçoit le Prix de l'excellence en sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) **(p. 41)**

VIA Rail participe aux défilés de la Fierté à Ottawa et à Montréal **(p. 28)**

Septembre

VIA Rail reçoit la certification Argent Parité de La Gouvernance au Féminin **(p. 41)**

Déploiement de la nouvelle plateforme de communication « La voie qu'on aime » **(p. 14)**

Octobre

Cérémonie de citoyenneté tenue à la gare VIA Rail d'Ottawa

Lancement du défi 10/10 **(p. 35)**

Début du projet pilote VIAAppréciation, un outil de reconnaissance des employés **(p. 35)**

Déploiement de l'application Objets perdus pour le personnel de première ligne **(p. 21)**

VIA Rail célèbre son 40^e anniversaire le 29 octobre.

Coup d'envoi de la Campagne nationale du Coquelicot dans le corridor Québec – Windsor

Octroi d'un contrat à Rail GD pour la rénovation de quatre voitures-restaurants **(p. 22)**

Novembre

La présidente du conseil d'administration de VIA Rail, Françoise Bertrand, honorée par le Réseau des Femmes d'affaires du Québec **(p. 41)**

Assermentation des agents de police de VIA Rail lors d'une cérémonie à Montréal **(p. 32)**

VIA Rail remporte le Northern Tourism Industry Award **(p. 41)**

Reprise du service entre Gillam et Churchill, dans le Nord du Manitoba **(p. 26)**

Décembre

Siemens Canada est le manufacturier retenu pour le remplacement de la flotte du corridor Québec – Windsor **(p. 23)**

VIA Rail en un coup d'œil

Qui nous sommes

VIA Rail exploite le service ferroviaire voyageurs 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. Elle comptait 3 115 employés à la fin de l'année civile et a transporté près de 4,8 millions de passagers en 2018.

Nos services

+ de **400**

collectivités desservies
au Canada

Produits voyageurs selon les liaisons

78 %

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

80 %

Liaisons
intervilles

19 %

Liaisons
longs
parcours

1 %

Liaisons
régionales

Déplacements selon les liaisons

96 %

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

96 %

Liaisons
intervilles

3 %

Liaisons
longs
parcours

1 %

Liaisons
régionales

Liaisons intervilles (dans le Corridor)

Dans le corridor densément peuplé qui relie la ville de Québec, au Québec et Windsor, en Ontario, les trains de VIA Rail assurent un transport entre les centres-villes des grands centres urbains et entre les banlieues et les collectivités.

Liaisons longs parcours et tourisme

Dans l'Ouest et l'Est du Canada, les trains de VIA Rail stimulent l'industrie touristique en attirant des voyageurs des quatre coins du monde. Le train transcontinental de l'Ouest, le *Canadien*, assure le service entre Vancouver et Toronto. Dans l'Est, l'*Océan* circule entre Montréal et Halifax.

Liaisons régionales

VIA Rail fournit un service voyageurs dans plusieurs régions rurales et éloignées du Canada. Requis par le gouvernement du Canada, ce service de trains répond à des besoins essentiels, desservant de nombreuses collectivités où l'accès à d'autres moyens de transport à l'année est limité ou inexistant.



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

Nos principaux actifs témoignent de l'étendue de nos activités : nos gares et nos centres de maintenance, notre flotte de locomotives et de voitures, les passagers que nous servons, les bâtiments que nous occupons et les employés qui travaillent pour nous.

Fréquence Départs

514

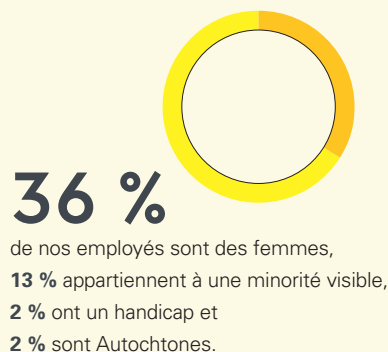
par semaine, dont 87 % à l'heure prévue

Employés

3 115

Employés actifs
à la fin de l'année civile

Diversité



Flotte

431

Voitures
(en service et hors service)

Locomotives



Passagers

4,74 M

de déplacements
représentant
1,5 milliard de
kilomètres parcourus
au Canada ; 96 % sont
des déplacements
intervilles, 3 % sont
des liaisons longs
parcours et 1 %
sont des liaisons
régionales.

Bâtiments

121

Gares

dont 54 sont des édifices du patrimoine.

7

Bureaux

1 siège social, 6 bureaux régionaux.

4

Centres de maintenance

installations de pointe.

Message de la présidente du conseil d'administration

2018 aura été une année marquante pour VIA Rail. Nous avons célébré notre 40^e anniversaire, forte de la vague de confiance qu'a apportée une croissance constante des revenus et de l'achalandage. 40 ans, c'est quatre décennies à servir et à rapprocher les Canadiens d'un océan à l'autre qui nous permettent d'envisager l'avenir de la Société avec fierté. Qui plus est, nous sommes ravis que le gouvernement du Canada se soit engagé à financer le remplacement de notre flotte vieillissante par une toute nouvelle gamme de trains dans le corridor Québec – Windsor. Voilà une excellente nouvelle pour les collectivités canadiennes que VIA Rail dessert. Elles méritent une mobilité interurbaine mieux adaptée à leurs besoins de connectivité et d'accessibilité.

À l'annonce du financement fédéral pour le programme de remplacement de la flotte, un comité spécial a été créé pour encadrer le processus d'acquisition des nouvelles rames de trains destinées au corridor Québec – Windsor. Le comité a suivi le processus d'appel d'offres rigoureux, transparent et équitable à l'issue duquel le contrat a été octroyé à Siemens Canada. Tout au long du processus, VIA Rail a bénéficié de l'entière collaboration de Transports Canada et des autres ministères fédéraux concernés. Nous sommes confiants que Siemens Canada fournira une nouvelle flotte confortable, sécuritaire et efficace, dans le respect des échéances et du budget, pour que la population canadienne puisse jouir d'un meilleur service dans le Corridor.

Toute l'année, VIA Rail a continué de travailler dans un climat de confiance et de communication ouverte avec Transports Canada. Dans le cadre de plusieurs projets, dont celui du train à grande fréquence (TGF), elle a fourni les informations et les analyses détaillées nécessaires à la prise de décisions, tout comme cela avait été fait pour le projet de remplacement de la flotte.

Sur le plan de la gouvernance, notre conseil, composé de nouveaux administrateurs, a franchi le cap de sa première année complète de travaux. Un de nos premiers projets

a été de revoir notre structure pour mieux soutenir VIA Rail. Dans ce contexte sont nés de nouveaux comités, dont un consacré aux communications et aux relations avec les parties prenantes, et un autre chargé des projets majeurs et des dépenses en immobilisations.

Par ailleurs, un des membres du conseil a quitté ses fonctions au cours de l'année, ce qui amène le compte des administrateurs à 10. Le gouvernement du Canada a donc affiché trois postes vacants sur le site Web du gouverneur en conseil – puisque le conseil d'administration peut compter 13 membres – et a formé un comité de sélection. Les trois nouveaux membres ont été nommés au premier trimestre de 2019.

En 2018, VIA Rail a reçu de nombreux prix et récompenses. Entre autres, elle a été reconnue pour ses programmes d'amélioration continue de la sécurité et pour sa collaboration avec le Conseil canadien des aveugles. Je suis particulièrement fière de la certification Argent Parité de La Gouvernance au Féminin que la société d'État a reçue en reconnaissance de ses réalisations pour encourager et soutenir les femmes dans le développement de leur leadership, l'avancement de leur carrière et leur représentation à tous les niveaux de l'organisation.



FRANÇOISE BERTRAND

Présidente du conseil d'administration de VIA Rail

J'aimerais remercier mes collègues du conseil pour leur dévouement et leur collaboration. Je tiens aussi à féliciter la direction de VIA Rail, pilotée par Yves Desjardins-Siciliano, et tous les employés des différents services pour leur engagement et leur contribution à nos résultats notables. C'est grâce à eux que, cette année encore, de plus en plus de Canadiens ont choisi VIA Rail pour voyager.

Alors que nous finalisons l'écriture du présent rapport de 2018, un nouveau chapitre s'est ouvert à VIA Rail avec l'annonce d'un changement de garde à la direction. Au nom du conseil d'administration, je tiens à remercier monsieur Desjardins-Siciliano une fois de plus pour son engagement envers les Canadiens, particulièrement pour sa vision éclairée et sa profonde détermination à propulser VIA Rail vers l'avenir. Sous sa gouverne depuis 2014, la Société a fait des avancées déterminantes, notamment la croissance de 25 % de l'achalandage sur l'ensemble de nos trajets entre 2014 et 2018, la proposition et la mise en place de notre programme en cours du renouvellement de la flotte du corridor et le développement de notre projet du train à grande fréquence. Nous tous au conseil, comme tous les employés j'en suis sûre, lui sommes reconnaissants pour ses accomplissements décisifs et son leadership porteur.

La nomination récente de madame Cynthia Garneau comme présidente et chef de la direction pour un mandat de cinq ans nous permet d'envisager la suite avec confiance et de maintenir notre élan vers l'atteinte de notre vision. Habitée aux défis de taille, cette gestionnaire accomplie jouit d'une grande crédibilité dans le milieu du transport. Nous lui souhaitons la bienvenue à VIA Rail, et l'assurons de notre entière collaboration dans la poursuite de notre plan de modernisation. Les 40 prochaines années s'annoncent prometteuses !

A handwritten signature in dark ink, reading 'Françoise Bertrand'.

Message du président

Difficile de croire qu'une autre année s'est écoulée – et quelle année ! Au moment où les festivités du 150^e anniversaire du Canada prenaient fin, nous donnions le coup d'envoi aux 40 ans de VIA Rail en tant que société d'État vouée aux services ferroviaires voyageurs.

Pour nous, il était important non seulement de souligner l'occasion, mais aussi d'exprimer notre gratitude à la population canadienne et de lui donner la chance de se joindre aux festivités. Tout au long de l'année, nous avons organisé des événements pour marquer ce moment charnière et enchanter le public. Dans le cadre de notre concours anniversaire sur le thème « Forger l'avenir à partir du passé », 40 personnes chanceuses ont gagné un billet de train commémoratif (donnant droit à un voyage pour deux vers n'importe quelle destination desservie par VIA Rail) forgé dans l'acier d'un train retiré de la circulation, qui a parcouru plus de six millions de kilomètres. De plus, durant l'été, des passagers ont eu la surprise de voyager à bord d'une voiture spécialement aménagée où une expérience unique et festive leur était offerte. Par ailleurs, dans le cadre de leur initiative « 40 gestes durables pour notre 40^e anniversaire », nos employés ont participé bénévolement à des projets communautaires au sein des collectivités que nous desservons partout au pays. Bref, l'année fut mémorable !

Avant de souffler nos 40 bougies, dans les quatre dernières années en fait, nous avons cherché à attirer davantage de passagers et à hausser nos revenus au moyen d'une approche stratégique multidimensionnelle composée de plusieurs initiatives qui sont maintenant déployées : nombre de départs accru sur les principales liaisons, capacité des trains optimisée à l'aide d'outils de planification de réseau modernisés, et nouveaux systèmes de gestion des revenus. Depuis que nous nous sommes ainsi engagés sur le chemin de la croissance, nos efforts ont porté leurs fruits : pour la quatrième année de suite, l'achalandage et les revenus ont bel et bien augmenté.

Cette année seulement, nous avons transporté près de 4,8 millions de passagers partout au Canada, ce qui représente une hausse de 8 % par rapport à 2017 et un formidable bond de 25 % depuis le début de notre cheminement en 2014. L'achalandage a augmenté particulièrement sur nos liaisons les plus populaires du corridor Québec – Windsor, où, beau temps, mauvais temps, de plus en plus de gens choisissent le train pour leurs affaires ou par plaisir. Bien que nous soyons extrêmement fiers d'offrir le moyen de transport le plus sécuritaire et le plus fiable, nous avons décidé, cette année, de peaufiner notre plan de préparation à l'hiver pour faire face aux hivers canadiens les plus rigoureux.

En optimisant nos activités, nous avons aussi jeté les bases d'un plan de modernisation à long terme, lequel comprend trois grands projets qui transformeront l'expérience de voyage au Canada. Tout d'abord, nous avons lancé cette année notre projet de remise à neuf de la flotte Héritage, qui prévoit la rénovation et la remise à neuf de 79 voitures, dont 17 seront rendues entièrement accessibles. Puis, nous avons été ravis d'obtenir, dans le budget fédéral de 2018, le financement nécessaire pour acquérir une toute nouvelle flotte de trains destinée au corridor Québec – Windsor. À l'issue d'un processus de demande de propositions mené avec rigueur durant l'année, le contrat a été octroyé à Siemens Canada. Enfin, notre plan de modernisation prévoit un projet de train à grande fréquence (TGF). Dans son budget de 2018, le gouvernement fédéral a affecté des fonds à l'achèvement d'études qui l'assisteront dans son processus décisionnel. Avec le TGF, VIA Rail acquerrait le droit d'utiliser ou de construire dans le corridor Québec – Windsor des voies ferrées où les trains de passagers auront la priorité. Ensemble, tous ces projets changeront la donne au sein de l'industrie canadienne du transport interville.



YVES DESJARDINS-SICILIANO

Président et chef de la direction de VIA Rail

Enfin, dans le cadre de la transformation profonde que nous avons initiée – en cherchant toujours à devenir la voie sensée pour les Canadiens –, nous avons lancé notre stratégie de communication « La voie qu'on aime », qui dépeint fidèlement l'objectif qui a guidé nos efforts : offrir aux gens un moyen facile, durable et agréable de se déplacer d'une ville à l'autre au Canada. Qu'il s'agisse des passagers, des employés ou des parties prenantes, nous voulons que tous profitent de la voie qu'on aime ; c'est ce qui nous motive à donner le meilleur de nous-mêmes jour après jour.

Je vous invite à en apprendre davantage sur nos nombreuses initiatives, dont celles que je viens de mentionner, plus loin dans le présent rapport.

Au moment d'écrire les lignes qui suivent, 2019 est entamée avec son lot d'événements dont l'arrivée en poste d'une nouvelle présidente et chef de la direction. Depuis 2014, j'ai eu l'honneur et le privilège de servir les Canadiens à titre de premier dirigeant de VIA Rail aux côtés de collègues exceptionnels qui comme moi, et chacun à sa manière, veulent offrir à nos passagers ce qu'il y a de mieux et avoir un impact réel positif sur l'avenir du pays. Le défi est de veiller à ce que le transport ferroviaire de passagers intervilles continue à jouer un rôle clé dans la prospérité économique, le développement social et la protection de l'environnement au Canada.

J'éprouve une fierté personnelle d'avoir pu, dans ma position de leader, m'impliquer davantage auprès de la promotion des femmes, en promouvant leur développement, leur avancement et leur représentation à VIA Rail. Que ma successeuse soit la première femme à diriger une société nationale de chemin de fer au pays est non seulement un signe des temps mais un salut à la diversité dans les postes de gestion de haut niveau, particulièrement dans notre industrie traditionnellement masculine. Je passe donc le flambeau à notre prochaine présidente, Cynthia Garneau, confiant qu'elle apporte l'expérience et l'énergie nécessaires au maintien de la croissance et à la poursuite de tous nos projets. Je sais qu'elle saura apporter sa propre vision d'une voie sensée et durable pour tous les Canadiens et que dans cet effort, elle sera solidement épaulée par tous nos employés dédiés et le conseil d'administration pour poursuivre avec succès la modernisation de VIA Rail.

A handwritten signature in black ink, reading "Yves Desjardins-Siciliano". The signature is fluid and cursive, with the last name being more prominent.

L'année en chiffres

Les résultats financiers sont présentés selon les normes internationales d'information financière.

Les résultats financiers par ligne ont été reclassifiés de façon à refléter la présentation interne.

	2018	2017	2016	2015	2014
Indicateurs financiers clés (en millions de dollars)					
Produits voyageurs ⁽¹⁾	369,0	342,6	301,1	275,0	259,6
Produits totaux ⁽¹⁾	392,6	365,7	324,3	297,8	280,3
Charges d'exploitation ⁽¹⁾	633,4	592,6	554,4	520,0	509,0
Contributions pour avantages sociaux des employés ⁽¹⁾	31,8	38,4	37,4	57,8	88,4
Charges d'exploitation totales ⁽¹⁾	665,2	631,0	591,8	577,8	597,4
Perte d'exploitation	272,6	265,3	267,5	280,0	317,1
Dépenses en immobilisations	123,8	88,4	91,0	97,9	81,8
Financement total requis	396,4	353,7	358,5	377,9	398,9
Financement d'exploitation par le gouvernement	272,6	265,3	267,5	280,0	317,1
Financement en capital par le gouvernement	121,8	88,4	86,3	97,9	80,9
Financement total par le gouvernement	394,4	353,7	353,8	377,9	398,0
Fonds de renouvellement des actifs	2,0	-	4,7	-	0,9
Statistiques d'exploitation clés ⁽²⁾					
Nombre de voyageurs-milles (en millions)	992	954	858	822	808
Nombre de voyageurs (en milliers)	4 745	4 392	3 974	3 818	3 800
Total de sièges-milles (en millions)	1 745	1 662	1 578	1 457	1 349
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (en cents)	27,5	27,8	31,2	34,1	39,2
Rendement (cents par voyageur-mille)	36,4	35,0	34,3	32,5	31,2
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 825	6 720	6 547	6 347	6 160
Voitures-milles parcourus (en milliers)	44 766	43 604	42 637	40 120	36 958
Coefficient d'occupation moyen (%)	57	57	54	56	60
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	145	142	131	130	131
Ponctualité (%)	71	73	73	71	76
<i>Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période</i>	3 207	3 011	2 787	2 694	2 608

(1) Les résultats financiers ont été ajustés en fonction des activités financées.

(2) Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas été auditées.

Statistiques d'exploitation clés par groupe de services

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2018 (Les revenus et coûts par service de train n'ont pas été audités.)

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	192 607 \$	285 372 \$	92 765 \$	36,65 \$	0,16 \$	48 681	2 531 393
Québec – Montréal – Ottawa	58 190 \$	81 857 \$	23 667 \$	27,32 \$	0,18 \$	16 658	866 244
Corridor Est	250 797 \$	367 229 \$	116 432 \$	34,27 \$	0,17 \$	65 339	3 397 637
Toronto – London – Sarnia – Windsor	53 048 \$	74 894 \$	21 846 \$	20,19 \$	0,17 \$	20 805	1 081 867
Toronto – Niagara	1 545 \$	6 709 \$	5 164 \$	97,54 \$	1,23 \$	1 018	52 943
Sud-Ouest de l'Ontario	54 593 \$	81 603 \$	27 010 \$	23,80 \$	0,20 \$	21 823	1 134 810
Corridor	305 390 \$	448 832 \$	143 442 \$	31,65 \$	0,17 \$	87 162	4 532 447
Montréal – Halifax	11 507 \$	53 602 \$	42 095 \$	544,23 \$	1,03 \$	1 487	77 348
Toronto – Vancouver	72 473 \$	121 410 \$	48 937 \$	596,15 \$	0,48 \$	1 579	82 089
Longs parcours	83 980 \$	175 012 \$	91 032 \$	570,96 \$	0,64 \$	3 066	159 437
Montréal – Gaspé	0 \$	0 \$	0 \$	s.o.	s.o.	0	0
Montréal – Jonquière	416 \$	5 984 \$	5 568 \$	514,32 \$	3,17 \$	208	10 826
Montréal – Senneterre	395 \$	6 459 \$	6 064 \$	627,03 \$	3,29 \$	186	9 671
Sudbury – White River	233 \$	3 568 \$	3 335 \$	528,52 \$	3,71 \$	121	6 312
Winnipeg – Churchill	725 \$	12 969 \$	12 244 \$	1 227,22 \$	7,30 \$	192	9 977
Jasper – Prince Rupert	1 500 \$	9 788 \$	8 288 \$	519,49 \$	1,59 \$	307	15 956
Service obligatoire	3 269 \$	38 768 \$	35 499 \$	673,07 \$	3,12 \$	1 014	52 742
The Pas – Pukatawagan ⁽¹⁾	s.o.	2 591 \$	2 591 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Réseau	392 639 \$	665 203 \$	272 564 \$	57,45 \$	0,27 \$	91 242	4 744 626

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

Examen des activités



Joyeux 40^e anniversaire, VIA Rail !

2018 marquait les 40 ans de VIA Rail en tant que société d'État indépendante et non mandataire vouée aux services ferroviaires voyageurs. Pour l'occasion, nous avons pris le temps d'organiser des événements dignes d'intérêt afin de remercier les Canadiens de leur soutien, de redonner à nos collectivités et de témoigner notre gratitude à nos fidèles employés.

L'avenir est à bord

Nous avons reflété notre vision d'un avenir plus durable pour le Canada dans le slogan de notre 40^e anniversaire « L'avenir est à bord », lequel nous avons intégré, avec les couleurs et le logo VIA 40, à des appliques originales et attrayantes sur 41 de nos trains dès janvier.

Concours du 40^e anniversaire

À l'été, VIA Rail a tenu un concours spécial pour les Canadiens. Près de 275 000 personnes se sont inscrites en ligne au tirage de 40 billets anniversaire en acier, forgés à partir d'une pièce d'un train qui, au bout de plus de six millions de kilomètres – soit l'équivalent de 1 000 traversées du Canada – a été retiré de la circulation, lui permettant ainsi de poursuivre son chemin sur la voie d'un avenir plus durable. Les gagnants ont reçu un aller-retour pour deux d'un océan à l'autre ou pour n'importe quelle destination desservie par VIA Rail.

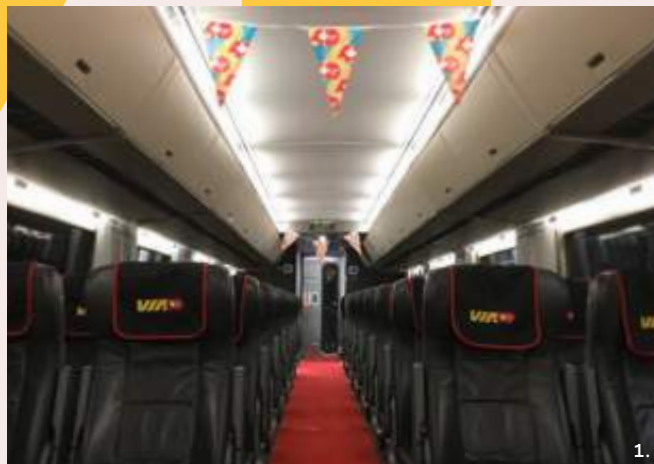
Voitures anniversaire

Pour faire une belle surprise à nos passagers en classe Économie, nous avons choisi secrètement sur nos liaisons entre Halifax et Vancouver 20 voitures anniversaire dont nous avons décoré l'intérieur pour que les voyageurs sachent dès leur arrivée à bord que quelque chose de spécial les attendait. Pendant le trajet, tout le monde a reçu une boîte-cadeau contenant un repas gratuit, des bons de réduction et des petits souvenirs. Dans chaque voiture anniversaire, une personne chanceuse a eu droit à une surprise de plus : une escapade d'une nuit pour deux vers la destination VIA Rail de son choix.

40 gestes durables : une initiative des employés

Afin de redonner à la population et de remercier les Canadiens de leur loyauté durant toutes ces années, VIA Rail a lancé l'initiative nationale « 40 gestes durables pour notre 40^e anniversaire ». Cette initiative communautaire prise en charge par les employés cadrait avec les piliers de la mobilité durable de la Société : il s'agissait de 40 projets de collaboration sélectionnés pour leur effet à long terme sur les communautés. À la fin de 2018, les employés avaient posé bénévolement plus de 40 gestes durables partout au pays, comme construire des bassins de rétention d'eau à Drummondville, au Québec, participer à la *Parade of Lights* d'Halifax, un événement organisé au profit de la *QEI Health Sciences Centre Foundation*, et soutenir l'Effet Papillon à Vancouver.

Joyeux 40^e anniversaire, VIA Rail!



1.



2.



3.

1. Décorations VIA 40 à bord d'un train.
2. Concours Forger l'avenir, dans le cadre duquel 40 personnes chanceuses ont gagné un voyage pour deux d'un océan à l'autre.
3. Billet anniversaire spécial, coulé et forgé à partir d'un train qui, au bout de plus de six millions de kilomètres – soit l'équivalent de 1 000 traversées du Canada – a été retiré de la circulation.
4. Applique arborée sur 22 locomotives.
5. Vladimir Jean-Pierre, chef principal, Expérience client à Toronto, emballe des cadeaux pour les enfants.
6. Les Amis de la santé mentale participent à la plantation d'érables rouges à la gare de Dorval dans le cadre des célébrations de notre 40^e anniversaire.
7. Nos employés aident la Société Alzheimer Rive-Sud à préparer le jardin thérapeutique des patients pour l'hiver.



4.



Élargir notre clientèle

Ignorer le blabla sur le trafic

La campagne marketing « Pourquoi tu ne prends pas le train ? » a commencé à se déployer en ligne durant le deuxième trimestre de 2018. VIA Rail y montrait de façon cocasse combien notre frustration à l'égard du trafic prend de la place dans nos conversations quotidiennes. À l'instar des utilisateurs qui ignorent les publicités dans les vidéos en ligne, nous encourageons les voyageurs à « ignorer le blabla sur le trafic » en prenant le train.



La voie qu'on aime

VIA Rail est au beau milieu d'une transformation remarquable dont le but est de réinventer l'expérience de voyage au Canada en créant des façons plus sensées de voyager. Dans le cadre de notre modernisation, nos valeurs d'innovation, de confiance et d'agilité ont aidé à orienter nos actions. Cette évolution et tout ce qu'elle a impliqué ont abouti à notre nouvelle plateforme de communication, « La voie qu'on aime », qui est rapidement devenue la force motrice de nos activités quotidiennes.

« La voie qu'on aime » part de l'idée de retrouver le pur bonheur du voyage, d'une manière qui profite non seulement au passager, mais aussi au pays collectivement. Nous encourageons de plus en plus de Canadiens à redécouvrir les joies du transport ferroviaire et à contribuer ainsi à un avenir meilleur sur les plans environnemental, économique et social. C'est sur ce concept que nous axons notre transformation, pour que nos passagers, nos parties prenantes et nos employés puissent tous emprunter la voie qu'on aime.

Aux fins de la nouvelle campagne, nous avons eu recours à divers canaux : télévision, cinémas, vidéos et bannières en ligne, panneaux d'affichage numériques et médias imprimés d'un bout à l'autre du corridor Québec – Windsor. Nous avons aussi mis à jour notre site Web pour montrer au public la voie qu'on aime en mettant en avant une expérience utilisateur mieux adaptée aux besoins.

→

1. Panneau publicitaire au centre-ville de Toronto pendant la campagne du quatrième trimestre.
2. Publicité sur les tramways de Toronto pendant la campagne du quatrième trimestre.
3. Publicité de la campagne du troisième trimestre en pré-roll vidéo sur le Web.

← Publicités de la campagne du quatrième trimestre sur les abribus de certaines villes du Corridor.



Expérience à bord des trains



Nouvelle politique sur les animaux de compagnie

Les animaux de compagnie jouent un rôle important dans la vie des gens, pour qui ils sont une source de réconfort, un compagnon de vie. Ainsi, toujours soucieuse d'améliorer l'expérience de voyage, VIA Rail a révisé sa politique sur les animaux de compagnie pour autoriser les passagers à emmener leur petit chien ou chat à bord avec eux. La nouvelle politique est entrée en vigueur en août, et les passagers en classes Économie et Affaires dans le corridor Québec – Windsor peuvent désormais voyager avec leur animal de compagnie. Ceux qui souhaitent profiter de la nouvelle politique sont invités à la consulter en version intégrale sur notre site Web.

Les produits locaux en vedette

VIA Rail ne ménage aucun effort pour mettre en valeur les produits locaux canadiens à bord de ses trains. Cette année, nous avons ajouté de nouveaux choix à nos menus, bonifiant notre carte des bières artisanales à bord de l'*Océan* avec des produits du brasseur néobrunswickois Maybee Brew et une sélection élargie de bières locales. Parallèlement, dans le corridor Québec – Windsor, nous continuons à proposer des bières artisanales et des vins locaux en rotation ; nous avons aussi ajouté des vins de la Palatine Hills Estate Winery de Niagara-on-the-Lake et un choix de bières de la brasserie torontoise Steam Whistle.

En réponse aux demandes de nos passagers, nous avons bonifié notre offre de repas végétaliens, sans gluten et pour personnes diabétiques, des changements qui ont été très bien reçus. En outre, le menu du *Canadien* a été actualisé pour nous permettre de réagir à toute modification imprévue de l'horaire : un déjeuner, un dîner et un souper supplémentaires sont dorénavant disponibles au besoin.

Audio à bord

VIA Rail a été invitée à prendre part à une série de balados née de discussions avec les passagers. Un groupe dirigé par six chercheurs œuvrant au nom de l'organe médiatique à but non lucratif Challenge for Change a passé un été à parcourir le Canada pour échanger avec les passagers à bord des trains. Le résultat est incroyable : les conversations enregistrées sont franches, font réfléchir et révèlent des indices importants sur l'identité canadienne. Intitulée *C4C Conversations*, cette série de balados est la première à être diffusée sur notre système de divertissement à bord dans le corridor Québec – Windsor.

Les passagers du Corridor peuvent aussi se laisser emporter par la panoplie de mélodies offertes sur l'application de Stingray Musique, premier partenaire musical de VIA Rail. Il suffit de télécharger l'application à bord du train ; elle est ensuite disponible gratuitement pendant une période maximale de six mois. Stingray Musique, une entreprise canadienne, offre 50 canaux triés sur le volet pour les passagers de VIA Rail et 2 000 autres canaux pour tous les goûts musicaux, du country francophone aux classiques populaires, en passant par le reggae et la musique indépendante canadienne. Elle fait une place de choix à la scène locale, proposant sur son application la musique de 15 000 groupes et artistes canadiens.

Nos actifs : gares et infrastructures

Amélioration de l'affichage sur les tours numériques

Afin d'offrir une meilleure expérience à nos passagers, nous modernisons nos gares. Ainsi avons-nous amélioré l'embarquement en rendant l'affichage plus clair et en installant des tours numériques munies de grands écrans verticaux dans cinq gares (Toronto, Ottawa, Montréal, Kingston et Québec).

En plus de renseignements essentiels pour les passagers, comme les numéros de porte et de train, les destinations et les arrêts, ces écrans affichent des messages importants sur l'enregistrement des bagages et les changements dans la configuration des sièges. On y diffuse aussi des messages de sécurité comme des alertes Amber. Entre les embarquements, les tours affichent nos nouvelles publicités, les offres à bord, les menus et d'autres renseignements pertinents.

Entretien de notre infrastructure

VIA Rail a poursuivi les projets prévus pour l'exercice 2018-2019, dont des travaux sur les voies qui lui appartiennent, les ponts et la signalisation, auxquels elle a affecté 23,5 millions de dollars. La Société a aussi investi 11,5 millions de dollars dans des projets d'amélioration du réseau.

Nous avons terminé le remplacement des rails éclissés par de longs rails soudés dans la région d'Ottawa, ce qui nous permettra d'offrir aux passagers un voyage plus paisible et un meilleur confort. En outre, nous avons mené à bien des programmes de remplacement des traverses et d'entretien des rails pour assurer la sécurité générale de notre infrastructure dans les régions d'Ottawa et de Chatham. Dans la région de Windsor, nous avons entamé un important projet d'installation de clôtures, en collaboration avec la Ville de Windsor et Transports Canada, pour réduire les intrusions sur la voie ferrée et renforcer la sécurité. Nous ferons de même ailleurs dans la subdivision de Smiths Falls, avec le soutien de Transports Canada.



1.

1. Nouvelles tours numériques aux portes d'embarquement de certaines gares du Corridor.
2. Quai d'embarquement surélevé.
3. Ascenseur entièrement accessible donnant accès au tunnel sous les voies.
4. Nous avons investi plus de 20 millions de dollars dans la modernisation et la rénovation de la gare d'Ottawa.



Gare d'Ottawa

Grâce à de grands projets d'accessibilité et d'optimisation, notre gare d'Ottawa est devenue un carrefour de la mobilité durable. Les rénovations faites durant l'année l'ont rendue entièrement accessible et plus sécuritaire. En avril, nous avons mis en fonction un nouveau quai d'embarquement surélevé et chauffé situé à la hauteur des portes des trains. De nouveaux ascenseurs donnant accès au tunnel qui mène au quai ont aussi été installés. Ces projets, ainsi que l'aménagement d'un nouveau local pour les installations mécaniques et électriques, ont représenté des dépenses en immobilisations de 20 millions de dollars (le projet des installations électriques et mécaniques a fait partie du programme d'infrastructures de 2014 pour lequel VIA Rail avait reçu des fonds de 102 millions de dollars). Ils s'ajoutent aux rénovations déjà effectuées, notamment la réfection du toit et des auvents qui visait à améliorer l'isolation et à accroître la durée de vie de la gare.

Par ailleurs, nous avons lancé un projet pilote pour que les personnes ayant une déficience visuelle puissent se déplacer dans la gare de façon autonome. Pour en savoir plus, consultez la section sur l'accessibilité (p. 23). Ce n'est qu'un exemple de ce qui fait des trains de VIA Rail le mode de transport interville le plus accessible au Canada.

Rénovation de la gare d'Halifax

Nous avons entrepris des travaux à la gare d'Halifax pour améliorer l'état général des lieux et mettre en valeur l'architecture historique de ce bâtiment patrimonial. De plus, ces rénovations amélioreront le confort et le bien-être de nos passagers et optimiseront l'accessibilité.

Le projet consiste entre autres à remplacer le toit et le puits de lumière du hall central pour rehausser le caractère patrimonial du bâtiment. Nous remplacerons aussi les portes principales afin d'optimiser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Mentionnons par ailleurs l'installation d'un nouveau système de climatisation et la remise à neuf du parc de stationnement principal selon les principes de développement durable. Les travaux devraient prendre fin au printemps 2019.

Remplacement des essieux montés au Centre de maintenance de Toronto

Un nouveau système de remplacement des essieux montés dans l'aire d'entretien courant a été installé au Centre de maintenance de Toronto. Grâce à ce système, il est plus facile de remplacer les essieux sans mettre de voitures hors service, ce qui accroît l'efficacité des opérations d'entretien. Nous avons donc pu augmenter la disponibilité de la flotte, réduire les temps d'arrêt du matériel roulant et, de manière générale, optimiser la rotation des trains et améliorer la ponctualité, ce qui profite grandement à nos passagers.

En ligne

Information pour les résidents et accès

Sur une nouvelle page, communaute.viarail.ca, VIA Rail avise les résidents des travaux à venir dans leur communauté. Le public est encouragé à s'abonner pour recevoir des nouvelles par SMS.

En outre, une nouvelle plateforme Web permet maintenant à des parties externes de demander accès aux propriétés de VIA Rail. La page *Rail Request* est déjà en ligne, à l'adresse railrequest.viarail.ca.

Assemblée publique annuelle

VIA Rail a tenu son Assemblée publique annuelle de 2018 par webdiffusion afin de joindre un plus grand public et d'interagir avec lui. Cette année, la Société a reçu un nombre record de presque 1 500 questions. Celles qui revenaient le plus souvent ont été soumises à un vote, et le président a répondu aux 10 questions ayant obtenu le plus de votes, en direct durant la diffusion. La vidéo de l'Assemblée avec sous-titres dans les deux langues officielles se trouve en ligne sur la chaîne YouTube de VIA Rail. Les réponses à toutes les questions reçues ont été publiées dans la section « L'Assemblée publique annuelle » de notre site Web.

↓ Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction de VIA Rail Canada, prononce une allocution à l'Assemblée publique annuelle.



VIA : le blogue rejoint un auditoire plus large

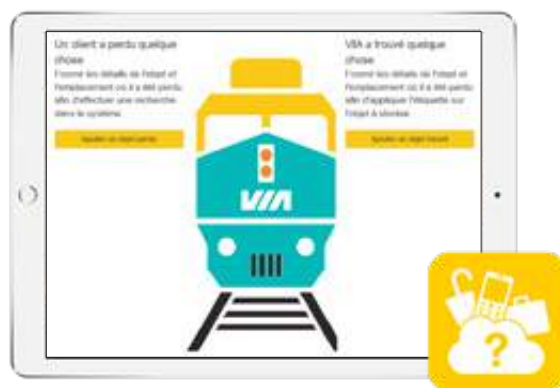
Sur son blogue touristique, VIA Rail met en valeur le dynamisme des collectivités de tout le pays. En 2018, nous avons publié 49 billets inspirants sur les collectivités – petites et grandes – que nous desservons.

Cette année, VIA : le blogue s'est associé à *Passion Passport*, une communauté d'influenceurs et de rédacteurs, photographes et vidéographes de voyage dont les récits et les expériences incitent les gens à voyager. Les rédacteurs de *Passion Passport* ont pris le train pour se rendre dans différentes villes du pays, dont Ottawa, Halifax et Vancouver, et ont raconté leurs périple sur notre blogue et sur leurs propres pages. À la fin de l'année, grâce à la promotion croisée sur les blogues et aux publications dans les médias sociaux, le partenariat avait généré plus de 120 000 interactions et plus de 14 millions d'expositions en ligne.

Application Objets perdus

VIA Rail a lancé l'application Objets perdus, qui permet de localiser et de rendre aux passagers les objets oubliés à bord de ses trains et dans les gares. Avec la base de données, accessible sur l'application mobile ou la plateforme Web, les employés peuvent classer les objets perdus, vérifier leur état et leur emplacement, et bien plus encore. Depuis le lancement de l'outil en octobre, plus de 200 objets ont ainsi été rendus à leurs propriétaires.

↓ Lancement de l'application Objets perdus.



Plan de modernisation

Projet de remise à neuf de la flotte Héritage

Cette année, la Société a réalisé d'importants progrès en vue d'amener les Canadiens vers un avenir plus durable. Par l'approche « réutiliser, recycler, transformer », qui prolongera la durée de vie utile de nos voitures, 79 voitures seront rénovées au cours des prochaines années dans le cadre de notre projet de remise à neuf de la flotte Héritage.

Bombardier Transport, à La Pocatière (Québec), a obtenu un contrat aux termes duquel 17 voitures seront rendues entièrement accessibles. À l'été, la première étape importante de ce contrat a été franchie à l'issue de consultations auprès d'organisations représentant les personnes handicapées (Conseil canadien des aveugles, Association des Sourds du Canada), les personnes à mobilité réduite (Fondation Rick Hansen) et les familles ainsi qu'auprès d'organes de réglementation, dont Transports Canada et l'Office des transports du Canada. Une maquette grandeur nature de la nouvelle configuration des aires accessibles des voitures, qui servira de démonstration de faisabilité, a été construite et présentée aux groupes susmentionnés pour les informer et recueillir leurs commentaires, qui se sont avérés favorables dans l'ensemble. La maquette sera utilisée à des fins de formation et de familiarisation à d'autres endroits.

CAD Industries Ferroviaires, à Lachine (Québec), a quant à elle obtenu le contrat de modernisation et de remise à neuf de 25 voitures en acier inoxydable.

Enfin, Rail GD, à New Richmond (Québec), a été sélectionnée pour remettre à neuf et transformer complètement quatre voitures-restaurants.

Au Centre de maintenance de Montréal (CMM), VIA Rail travaille à rénover jusqu'à 33 voitures. D'ailleurs, en août, le CMM a dévoilé la première voiture rénovée de la classe Économie. Ce projet consiste entre autres à moderniser l'aménagement intérieur et à remettre en état les systèmes des voitures pour assurer la fiabilité à long terme de la flotte. À la fin de l'année, il y avait quatre autres voitures sur la chaîne de production : trois de la classe Économie et une de la classe Affaires.

Totalisant près de 154 millions de dollars, ces investissements constituent une étape importante du plan mis en place par VIA Rail pour offrir aux Canadiens des services ferroviaires voyageurs plus accessibles et durables. Les projets aideront la Société à offrir la meilleure expérience client possible en améliorant la fiabilité et le confort des voitures. Les 79 voitures rénovées sont destinées à la liaison long parcours le *Canadien*, entre Toronto et Vancouver.

Fournisseur	Lieu	Voitures	Objet des travaux	Livraison de la première voiture	Livraison de la dernière voiture
Bombardier	La Pocatière	17	Remise à neuf complète (pleine accessibilité)	T3 2019	T3 2020
CAD Industries Ferroviaires	Lachine	25	Remise à neuf complète	T1 2019	T1 2020
CMM	Montréal	33*	Remise à neuf complète	T3 2018	T1 2020
Rail GD	New Richmond	4	Remise à neuf complète de voitures-restaurants	T2 2019	À déterminer

*Jusqu'à 33 voitures.

Nouvelle flotte de VIA Rail

À compter de 2022, les passagers de VIA Rail dans le corridor Québec – Windsor profiteront d’une nouvelle génération de trains offrant des sièges plus confortables et plus de places pour les personnes à mobilité réduite, et dotés de technologies de pointe qui réduiront la consommation de carburant et l’empreinte carbone des voyageurs.

Le budget fédéral de 2018 a confirmé l’octroi du financement nécessaire à l’acquisition d’une nouvelle flotte dont VIA Rail a grandement besoin dans le Corridor. À l’issue d’un appel d’offres équitable, ouvert, rigoureux et transparent mené sous la supervision d’un surveillant de l’équité indépendant et du conseil d’administration de la Société, Siemens Canada a obtenu un contrat de 989 millions de dollars pour la construction des 32 rames de trains. Les propositions ont été évaluées en fonction de trois critères : la capacité de respecter les échéances, la qualité du produit et le prix.

Les nouveaux trains comporteront entre autres des sièges spacieux, des sections tranquilles, un nouvel aménagement intérieur, des espaces pour les vélos et des aires de bagages adaptables. Ils offriront aussi de nombreuses caractéristiques d’accessibilité universelle qui surpassent les normes en la matière, par exemple plusieurs espaces pour les fauteuils roulants, des numéros de sièges en braille et un élévateur pour aides à la mobilité.

Projet de train à grande fréquence

Dans son budget de 2018, le gouvernement fédéral a affecté des fonds à la réalisation d’études plus poussées sur notre projet de train à grande fréquence (TGF), lesquelles aideront Transports Canada dans son processus de décision. VIA Rail propose d’élargir son offre de services en exploitant un TGF dans le corridor Québec – Windsor. Il sera ainsi possible d’ajouter une voie dédiée au transport de passagers reliant Toronto, Ottawa, Montréal et Québec via Peterborough et Trois-Rivières.

Avec la nouvelle flotte et les projets de modernisation, le TGF transformera les services ferroviaires voyageurs au Canada en assurant des liaisons plus rapides, fiables, pratiques et plus fréquentes qui feront diminuer les émissions et le nombre d’automobiles sur les routes.

Amélioration de l’accessibilité

Depuis 2010, VIA Rail a investi 162 millions de dollars dans ses actifs et installations en vue d’accroître l’accessibilité et d’améliorer l’expérience générale des passagers ; de ce montant, 76 millions de dollars ont été affectés à ses gares.

Des membres du Conseil canadien des aveugles et de l’Institut national canadien pour les aveugles ont participé à une journée complète d’ateliers. Durant ces séances, les participants ont eu l’occasion de donner leur avis sur ce qui améliorerait leur expérience de voyage et faciliterait leurs déplacements dans les gares. VIA Rail cherchait ainsi à mieux comprendre la réalité des personnes aveugles et malvoyantes qui doivent voyager, en obtenant des commentaires directement de représentants de cette clientèle.

Plus tard dans l’année, VIA Rail et l’Union internationale des chemins de fer (UIC) ont mené ensemble un projet qui visait à permettre aux passagers aveugles ou malvoyants de se déplacer sans assistance dans une gare, de la porte d’entrée au quai et vice-versa. À cette fin, un groupe de sept personnes a testé de nouvelles technologies dans la gare d’Ottawa. Le projet, auquel ont participé dès le début le Conseil canadien des aveugles et l’Institut national canadien pour les aveugles, se voulait un partenariat et un dialogue ouverts et transparents.

À la suite des essais, tous ont convenu que la solution idéale pour répondre aux besoins des personnes ayant une déficience visuelle serait une combinaison de deux technologies : des balises de proximité pour l’orientation (associées à une application mobile) et un appareil de détection des obstacles par écholocalisation (produit portable, un bracelet dans ce cas-ci). Les résultats de la démonstration de faisabilité étaient prometteurs, et nous continuerons à améliorer les technologies en vue de leur adoption à grande échelle.

Plan de modernisation





© 2018, VIA Rail Canada. Dessins préliminaires seulement

1. La nouvelle flotte de VIA Rail offrira plus d'espaces aux personnes à mobilité réduite.
2. VIA et l'UIC collaborent avec le Conseil canadien des aveugles et l'Institut national canadien pour les aveugles pour tester la navigation autonome à la gare d'Ottawa.
3. Bracelet avec sonar.

- 4-5. Aspect de la nouvelle flotte (intérieur et extérieur).
6. La nouvelle flotte de VIA Rail offrira plus de places pour les personnes à mobilité réduite.



© 2018, VIA Rail Canada. Dessins préliminaires seulement



© 2018, VIA Rail Canada. Dessins préliminaires seulement

Rendement et résultats

Performance d'exploitation rehaussée

VIA Rail est le seul exploitant de trains de passagers intégré au Canada. Plus de 3 100 employés s'occupent de toutes les facettes de nos services, de la maintenance des trains aux activités à bord, en passant par l'exploitation des gares et nos centres d'appels. Grâce à leurs efforts conjoints, le nombre de voyageurs-milles parcourus a augmenté de 23 % depuis 2014, si bien que la subvention d'exploitation du gouvernement (excluant les charges de retraite pour services passés), qui était de 31,4 cents par voyageur-mille, a pu être réduite à 26,7 cents, soit une amélioration de 15 %. Dans le corridor Québec – Windsor, cette subvention (excluant les charges de retraite pour services passés) est passée de 21,2 cents à 16,6 cents par voyageur-mille, soit une amélioration de 22 %.

De solides résultats pour les jours fériés et les longues fins de semaine

En 2018, le train a gagné en popularité, particulièrement les jours fériés et les longues fins de semaine. Pour la période des Fêtes (du 18 décembre 2017 au 7 janvier 2018), le nombre de passagers a augmenté de 10 % par rapport à l'année précédente. Mentionnons aussi des résultats impressionnants – les meilleurs en 10 ans – pour la longue fin de semaine de Pâques, où nous avons transporté 18 % plus de passagers qu'à la même période en 2017. Toujours par rapport à 2017, l'achalandage a augmenté de 8,4 % pour la longue fin de semaine de mai, de 5 % pour la fin de semaine de la fête du Canada, de 9,1 % pour la fin de semaine de la fête du Travail et de 3,1 % pour la fin de semaine de l'Action de grâce.

Ponctualité

Malgré les efforts que nous déployons pour offrir un service fiable, certains facteurs externes hors de notre contrôle défient la ponctualité de nos trains. En début d'année, des conditions météorologiques extrêmes ont causé des bris mécaniques tant chez VIA Rail que chez les sociétés ferroviaires hôtes. L'engorgement des voies attribuable aux trains de marchandises et les délais dans les gares ont aussi fait baisser notre ponctualité au premier trimestre, surtout dans l'Ouest, où 73 % des départs en soirée depuis Toronto à destination de Vancouver ont été reportés au lendemain.

Nouvel horaire pour le *Canadien*

VIA Rail a modifié l'horaire du *Canadien* pour tenter de régler le problème des retards constants tout en offrant aux passagers la meilleure expérience client possible en priorisant leur sécurité. Nous avons travaillé en collaboration avec notre partenaire d'infrastructure, le CN, pour établir un horaire qui augmente la prévisibilité des voyages. Grâce au nouvel horaire, les passagers peuvent admirer les majestueuses montagnes Rocheuses pendant les heures de clarté, et dans la plupart des cas, les arrêts dans les grandes villes se font aussi avant la tombée du jour.

Malgré ces changements, le *Canadien* souffre toujours de retards significatifs. Nous continuerons de collaborer avec le CN pour arriver à réduire ces retards, qui parfois entraînent l'annulation de départs.

Rétablissement du service à Churchill

Au printemps 2017, après que de fortes inondations eurent endommagé les rails dans le Nord du Manitoba, VIA Rail a dû suspendre son service entre Gillam et Churchill. Une fois les réparations et inspections achevées, le propriétaire de l'infrastructure, Arctic Gateway, a confirmé que la voie ferrée ne présentait plus de risques pour le transport de passagers. Le mardi 4 décembre 2018, des résidents de Churchill se sont réunis sur le quai de la gare pour célébrer l'arrivée du train de Winnipeg, le premier en plus de 18 mois. Les trains ont maintenant recommencé à circuler dans les deux directions sur la liaison, selon l'horaire qui était en vigueur avant la suspension du service.

→ La passagère
Lena Spence-Hanson
(à droite) retrouve
sa famille à la gare
de Churchill.



Photo par April Carandang/Canadian Geographic Travel

Commandites et partenariats

Dans le cadre de ses activités commerciales, VIA Rail noue des partenariats avec les collectivités desservies en respectant les principes de développement durable et les priorités des Canadiens. Par ailleurs, nous commanditons de manière responsable des projets, campagnes de financement, activités et événements locaux qui s'inscrivent dans notre engagement social et communautaire et mettent en valeur nos piliers stratégiques et nos services.



1.



2.



3.

1. Participation de VIA Rail à Fierté Montréal à l'été 2018.
2. Activation dans le train Toronto – Ottawa, en route pour visiter le premier ministre, à l'occasion du Mois de l'histoire des Noirs.
3. Partenariat entre VIA Rail et le Festival Western de Saint-Tite.

Des commandites sensées

Les organisations et événements que VIA Rail choisit d'appuyer sont compatibles avec les piliers sur lesquels reposent ses activités de commandite : diversité, communauté, jeunesse, patrimoine canadien, innovation et mobilité durable. En 2018, la Société a aussi fait plus d'un millier de dons de plus petite envergure sous forme de billets de train, soit l'équivalent de plus de 1,6 million de dollars en voyages.

Parmi ses partenariats et activations d'importance en 2018, citons : la Grande glissade VIA Rail au Carnaval de Québec, le transport de plus de 200 jeunes membres du Club des petits déjeuners de Toronto à l'occasion du Mois de l'histoire des Noirs, la commandite des Journées de la famille de la Défense nationale à Halifax (auxquelles ont participé près de 22 000 militaires canadiens), la commandite de la fête du Canada dans la capitale et la participation aux célébrations, l'exploitation de deux trains spéciaux à Saint-Tite pour le Festival Western, et bien d'autres encore.

Participation à des congrès

En février, le président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano, est allé représenter VIA Rail sur la scène internationale au *Diversity Brand Summit* à Milan, en Italie. Il y a été invité après le *Gender Summit 11* de Montréal, où il avait prononcé une allocution, en raison de son implication et de la promotion de la diversité et de l'inclusion au travail. Le sommet a pour but d'ouvrir un dialogue et de sensibiliser les chefs d'entreprise du monde entier aux avantages de la diversité en milieu professionnel.

VIA Rail a aussi assuré le transport vers Ottawa de jeunes délégués représentant les pays du G7 à l'occasion du Sommet Y7. Ils se réunissaient pour discuter de divers sujets – changements climatiques et environnement, économie, égalité des sexes – en vue de présenter leurs idées aux dirigeants qui allaient prendre part au Sommet du G7 en juin.



Le Train de Charlevoix

À l'automne, VIA Rail a annoncé la conclusion d'un accord de partenariat avec le Train de Charlevoix, un train saisonnier qui circule entre la capitale nationale de Québec et Baie-Saint-Paul en saison estivale. Les clients peuvent ainsi réserver des sièges à bord d'un train de VIA Rail et du Train de Charlevoix en une seule transaction, que ce soit pour se rendre d'Ottawa ou Montréal aux villes et villages côtiers de Charlevoix ou vice-versa. Une navette assure le transport terrestre entre la gare du Palais de VIA Rail à Québec et la gare du Train de Charlevoix au pied de la chute Montmorency.

Tisser des liens solides avec les communautés



↑ Jacques Fauteux, directeur des relations avec les gouvernements et les collectivités de VIA Rail (à gauche), présente les activités et les plans d'avenir de la Société au député provincial (Ontario) Dave Smith, qui représente les communautés de la circonscription de Peterborough-Kawartha.



↑ Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction de VIA Rail, avec des représentants du Conseil de la Nation Atikamekw. De gauche à droite : M. David Boivin, le grand chef Constant Awashish et M. Dany Chilton.

Collectivités

VIA Rail est résolue à collaborer avec les collectivités pour mieux saisir les besoins de chaque région et de ses voyageurs et prévoir des améliorations du service en conséquence. Durant l'année, des représentants de la Société – dont le président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano, ainsi que le directeur des Relations gouvernementales, Jacques Fauteux – se sont rendus à Trois-Rivières, Saint-Hyacinthe, Drummondville, Québec, Lachine, Ottawa, Napanee, Peterborough et Winnipeg pour discuter des répercussions et des avantages du projet de train à grande fréquence.

Par ailleurs, nous avons été emballés de contribuer au succès d'événements d'importance comme le lancement du dialogue de la Chambre de commerce de l'Ontario sur l'avenir du transport dans la province, le programme d'échanges pour jeunes de l'Economic Club of Canada, les Journées de sensibilisation de l'Association canadienne du transport urbain, le Sommet de la rentrée de l'Association québécoise des transports, le sommet *Global Progress 2018* et le *Connect EXPO Showcase* de la chambre de commerce de Kingston.

Communautés autochtones

L'année 2018 a marqué un tournant dans les relations entre VIA Rail et les communautés autochtones du pays ; les prises de contact initiales ont mené à des discussions fructueuses avec les dirigeants de communautés et d'entreprises autochtones. Outre ces rencontres, VIA Rail a pris part à divers événements phares tels que l'*Indigenous Economic Development Symposium* de Canada 2020, le gala du Conseil canadien pour le commerce autochtone, à Toronto, l'*Aboriginal Economic Development Conference*, et la remise des prix *Indigenous Women in Leadership Award*.

VIA Rail s'est aussi associée fièrement à deux événements vitrines : le congrès *Emerging Leaders for Sustainable Community Development* et le 16^e gala annuel du Conseil canadien pour le commerce autochtone, à Vancouver, qui soulignait l'excellence en matière de relations avec les Autochtones. De plus, la Société a participé à des tables rondes organisées par Indigenous Works et la Chambre de commerce du Canada afin d'encourager la réconciliation économique et la participation des peuples autochtones à l'économie canadienne. Elle a aussi été fière commanditaire de la Journée des Autochtones présentée en direct le 23 juin par le Réseau de télévision des peuples autochtones à l'occasion de la Journée nationale des peuples autochtones.



↑ Des membres du groupe de travail de VIA Rail sur les relations progressistes avec les Autochtones avec Brenda Thwaites et Luanne Whitecrow (directrice du programme de relations progressistes avec les Autochtones), du Conseil canadien pour le commerce autochtone, respectivement 2^e et 3^e à gauche.

Certification Relations progressistes avec les Autochtones

Grâce à notre collaboration avec le Conseil canadien pour le commerce autochtone (CCCA), nous avons poursuivi nos efforts en vue d'obtenir le premier niveau de la certification Relations progressistes avec les Autochtones. Pour que leur candidature soit prise en compte, les entreprises participantes doivent démontrer qu'elles prennent l'initiative de nouer des liens avec les Autochtones, mènent des programmes d'équité en emploi, établissent des relations d'affaires avec des entreprises autochtones et entretiennent des relations harmonieuses et progressistes avec les communautés. Ainsi, en 2018, nous avons satisfait aux exigences de la première phase, et nous avons entamé les initiatives de la phase 2.

Forces armées canadiennes

En reconnaissance de la contribution des Forces armées canadiennes, VIA Rail s'est employée à soutenir des organisations et à encourager des événements, par exemple l'École de leadership et de recrues des Forces canadiennes, l'Opération Entrepreneur du prince de Galles, le gala Hall of Femmes de La Force au Féminin, La Compagnie Canada, la fondation Georges Vanier et le bal d'inauguration du Manège militaire Voltigeurs après sa restauration.



↑ Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction de VIA Rail, et la brigadier-général Jennie Carignan, commandant de la 2^e Division du Canada et de la Force opérationnelle interarmées (Est).

En 2018, VIA Rail s'est associée à Salus Ottawa et à la Randonnée à vélo sur l'Autoroute des héros de Wounded Warriors, en plus de collaborer au lancement de Soutien aux anciens combattants blessés Canada (qui aide les anciens combattants en difficulté) et au Grand rassemblement des vétérans, rendu possible par l'initiative De retour en force. La Société a par ailleurs collaboré avec les organisations Du régiment aux bâtiments et VETS Canada pour recruter plus de candidats issus de la communauté de la défense et a appuyé plusieurs événements, dont la 10^e Course de l'Armée du Canada, à titre de partenaire.

Le président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano, a été nommé président du chapitre québécois du Conseil de liaison des Forces canadiennes pour un mandat de trois ans ; à ce titre, il tâchera de resserrer les liens entre la communauté militaire et la population civile, de recueillir l'appui d'autres chefs d'entreprise pour qu'ils encouragent leurs employés à se joindre à la Réserve de l'Armée canadienne, et de faciliter la transition pour les anciens combattants qui passent d'une carrière militaire à une carrière civile. Cette fonction s'ajoute à celle de lieutenant-colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve, qu'il occupe depuis novembre 2016.

Travailler en toute sécurité

Service de police de VIA Rail

C'est en 2015 que le service de police de VIA Rail a été mis sur pied avec l'objectif d'assurer la sécurité des passagers, des employés et du public, ainsi que de créer des partenariats et d'effectuer la liaison avec les corps policiers canadiens et la communauté du renseignement. Ses membres, soigneusement choisis, se démarquent par leurs compétences et leur expertise. Ils sont issus de divers milieux, dont la police militaire.

En novembre, neuf nouveaux policiers et sept nouveaux membres civils de tous horizons ont prêté serment.

Plan de gestion de la fatigue

VIA Rail a élaboré une politique de gestion de la fatigue pour maintenir un milieu de travail où la sécurité et l'efficacité priment pour ses employés. Après une évaluation des risques, la politique a été présentée à notre partenaire d'infrastructure, le CN, et signée par lui. Elle est entrée en vigueur en août.

Santé et sécurité

En partenariat avec l'Université du Québec à Montréal, VIA Rail a préparé un programme de formation sur la gestion et le soutien des incidents graves. Élaboré et mis à l'essai à Toronto avec la participation des gestionnaires du transport de la Société, ce programme a reçu des échos favorables du Comité national d'orientation en matière de santé et de sécurité. Il a ensuite été présenté à la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, avant d'être mis en œuvre au début 2019.

Événements de sensibilisation à la sécurité ferroviaire

Chaque année, VIA Rail participe à des événements de sensibilisation à la sécurité partout au pays. En 2018, encore une fois, elle a contribué activement à la Semaine de la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain, qui avait pour thème « Fini les voies tragiques ». L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, s'est d'ailleurs rendu au centre-ville d'Ottawa pour prendre part à cette importante activité.

Nouveau système de surveillance vidéo

Dans les 18 derniers mois, VIA Rail a effectué une mise à niveau de ses systèmes de surveillance vidéo et de contrôle de l'accès aux bâtiments pour améliorer la sécurité de ses passagers et employés. Le nouveau système de télévision en circuit fermé, utilisé d'un bout à l'autre du pays, est contrôlé et surveillé de façon centralisée par les Services de police et de sécurité de VIA Rail.

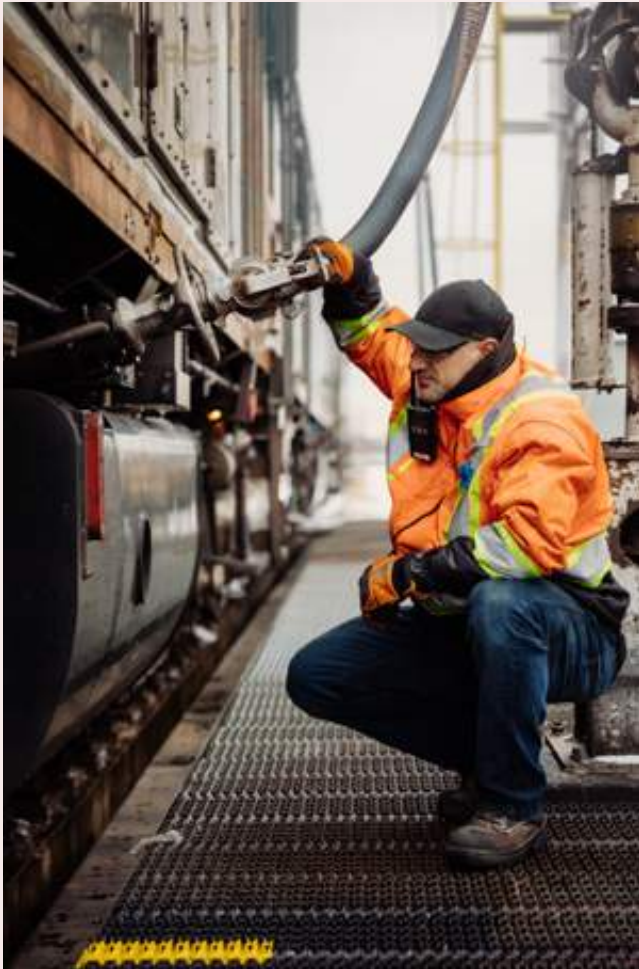
↓ Événement de sensibilisation à la sécurité ferroviaire tenu au Children's Safety Village de Belleville, en Ontario.





1. Agents de police de VIA Rail avec Yukon le labrador (chien d'utilité) à la gare d'Ottawa.
2. L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, lors de la Semaine de la sécurité ferroviaire à Ottawa.
3. Un employé de VIA Rail au Centre de contrôle du Centre de maintenance de Montréal.





↑ Un employé de VIA Rail à la station de recharge du Centre de maintenance de Montréal.

Fiabilité dans des conditions météorologiques extrêmes

Le département de Signaux et Communication de VIA Rail a poursuivi le programme mis en place pour améliorer la fiabilité des systèmes d'avertissement des passages à niveau et de commande centralisée de la circulation dans des conditions météorologiques extrêmes comme la tornade qui a frappé la région d'Ottawa-Gatineau en septembre. L'amélioration des passages à niveau suivant la nouvelle réglementation de Transports Canada se poursuit également : le travail est terminé dans le cas de 295 passages à niveau, et 7 autres, qui sont plus complexes, restent à compléter.

Préparation à l'hiver

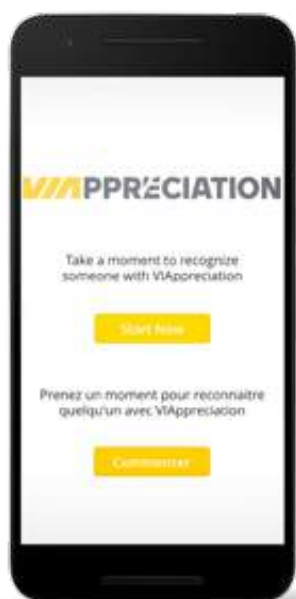
Les gens comptent sur la fiabilité du transport ferroviaire, surtout en hiver, alors que la météo est parfois capricieuse. Pour continuer d'offrir le meilleur mode de transport intervilles à longueur d'année et faire savoir à nos passagers qu'ils peuvent toujours nous faire confiance, nous avons renforcé notre plan de préparation à l'hiver.

Nous avons créé une équipe multidisciplinaire dans le cadre de notre projet d'atténuation des effets des conditions hivernales difficiles sur nos départs et notre flotte, pour relever les éventuels problèmes à ce chapitre. Plusieurs ateliers ont eu lieu à différents endroits et dans divers services pour que les employés aient l'occasion de présenter leurs idées. C'est ainsi qu'est né un guide qui définit clairement les efforts et engagements nécessaires de la part des employés pour que nous puissions améliorer la ponctualité des trains et la satisfaction des passagers en cas d'intempéries. Cet outil a fait ses preuves, d'abord lors d'un exercice, puis à sa première utilisation en situation réelle, alors que certaines parties du Corridor allaient recevoir de la pluie verglaçante. Avec la participation constante des employés, nous continuerons de l'utiliser et de le peaufiner.

Être un employeur attrayant

Application VIAppréciation

En octobre, le groupe responsable de l'expérience client a lancé la nouvelle application VIAppréciation, mise à l'essai comme moyen pour les employés de remercier et de féliciter leurs collègues. En quelques étapes simples, les employés peuvent envoyer leurs bravos à leurs pairs qui, au quotidien, contribuent à l'excellente réputation de VIA Rail et en font un milieu de travail agréable.

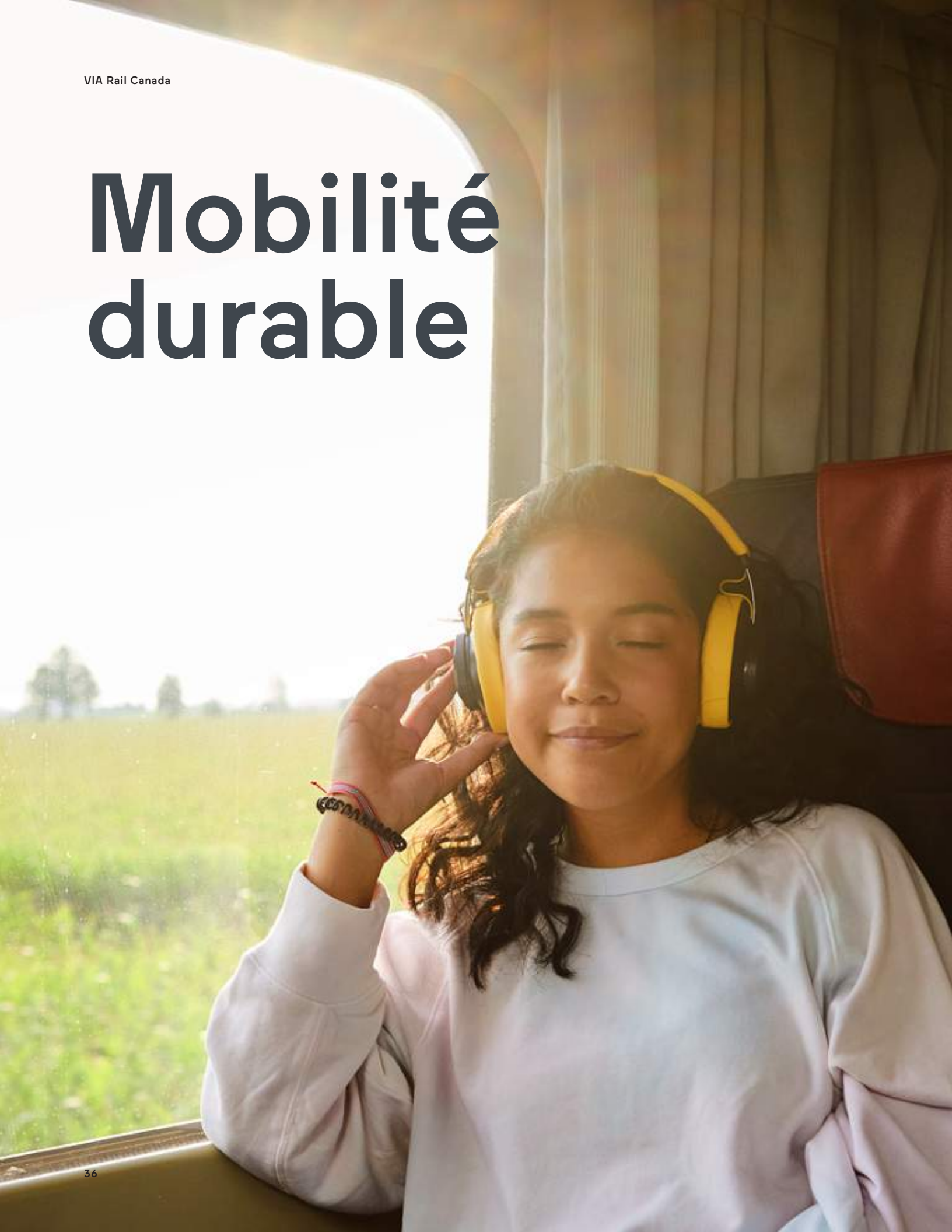


Défi Innovation 10/10

Les services de VIA Rail sont tous en cours de transformation et de modernisation. Nous sommes en train de mettre en œuvre notre plan de modernisation (décrit précédemment) et de préparer notre avenir, un avenir où nous accueillerons de plus en plus de passagers à bord de notre nouvelle flotte sur les liaisons de notre éventuel train à grande fréquence. Cette transformation s'articule autour des valeurs fondamentales que sont pour nous l'innovation, l'agilité et la confiance. Notre but est clair et net : satisfaire pleinement nos clients, réinventer nos services et donner des moyens d'action à nos employés en cultivant un écosystème d'innovation durable.

Dans cette optique, l'équipe Innovation travaille dans divers services pour collaborer à des solutions flexibles aux défis présentés. Parmi nos projets d'innovation avec des groupes externes, soulignons l'initiative menée en collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC) pour aider les personnes ayant une déficience visuelle à se déplacer dans nos gares (décrite dans la section « Amélioration de l'accessibilité »). À l'interne, l'équipe Innovation a lancé le Défi Innovation 10/10 : des groupes d'employés disposent de 10 jours, de 10 000 \$ et du soutien nécessaire pour trouver des solutions concrètes à des problèmes du travail quotidien. C'est ainsi que l'équipe outille les employés et les aide à franchir chaque étape de la résolution de problèmes. En 2019, elle accompagnera trois groupes dans la conception de leur solution.

Mobilité durable



La mobilité durable fait partie intégrante de notre identité et a toujours été au cœur de nos activités. Pour nous, elle consiste à favoriser un réseau de transport plus vert en vue d'assurer la prospérité économique du Canada, d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens et d'offrir davantage d'options de mobilité écoresponsables.

Nos rapports annuels de mobilité durable font état de nos activités et de nos efforts pour innover et transformer la Société, dans une optique de croissance et selon les six piliers présentés ci-dessous. Pour en savoir plus, consultez notre *Rapport sur la mobilité durable 2018*, qui sera accessible à compter de juin 2019 dans la section « À propos de VIA Rail » de notre site Web, sous l'onglet « Gouvernance et rapports ».

Nos piliers de la durabilité

La mobilité durable chez VIA Rail repose sur six piliers. Ce sont eux qui guident notre vision d'être *une voie sensée pour les voyageurs* et veillent à ce que nous exerçons nos activités de façon efficiente, efficace et économique en offrant un service ferroviaire voyageurs sécuritaire, fiable et respectueux de l'environnement.

Fournir une expérience client exceptionnelle

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

Promouvoir le développement socioéconomique

en utilisant les deniers publics de façon efficiente et efficace et en contribuant à l'économie du Canada par l'accès et la connectivité à un réseau de transport durable.

Mener nos activités de façon sécuritaire

en favorisant une culture organisationnelle où la sécurité est la principale préoccupation de tous.

Réduire notre impact environnemental

en étant le mode de transport le plus vert et le plus utilisé des Canadiens pour leurs déplacements, tout en réduisant nos émissions par voyageur-kilomètre et en optimisant l'utilisation de nos ressources.

Être un employeur attrayant

en créant un milieu de travail où chaque employé se sent reconnu et récompensé pour son dévouement envers les voyageurs, ses collègues et les collectivités desservies par VIA Rail.

Gérer notre entreprise de façon responsable

en menant toutes nos affaires dans un souci de transparence, de reddition des comptes et d'intégrité et en tenant compte du point de vue des parties prenantes.

Faits saillants de 2018



Fournir une expérience client exceptionnelle

- Avons avancé nos projets de modernisation visant à offrir la meilleure expérience client possible en améliorant la fiabilité, le confort et l'accessibilité de nos voitures.
- Avons consulté des organisations représentant les personnes handicapées pour concevoir et mettre à l'essai une voiture entièrement accessible.
- Avons lancé un projet de préparation à l'hiver pour réduire l'effet des intempéries sur nos départs et notre flotte.



Promouvoir le développement socioéconomique

- Avons fait la promotion du tourisme durable et du développement économique pour des lieux et des collectivités comptant parmi les plus magnifiques du Canada.
- Avons collaboré avec le Conseil canadien pour l'entreprise autochtone afin de consolider nos liens avec les communautés autochtones et d'obtenir la certification en Relations autochtones progressives.



Mener nos activités de façon sécuritaire

- Avons révisé nos objectifs stratégiques de sécurité en vue d'une utilisation sécuritaire et efficace de nos ressources à l'avenir.
- Avons investi dans plusieurs programmes de technologie et d'infrastructure pour continuer d'offrir un service ferroviaire voyageurs sécuritaire, fiable et synonyme de confort.



Réduire notre impact environnemental

- Avons attribué à Siemens Canada le contrat de fabrication des rames de trains de notre nouvelle flotte, incluant des locomotives diesels-électriques parmi les plus économes en carburant sur le marché.



Être un employeur attrayant

- Avons tenu la première cérémonie de remise des diplômes pour les 114 gestionnaires ayant suivi le programme de notre École de leadership.
- Avons créé le service de Transformation des affaires pour activer notre stratégie d'innovation, et mis en place des projets catalyseurs d'un écosystème d'innovation.



Gérer notre entreprise de façon responsable

- Avons créé un comité stratégique sur la fraude pour contrer l'achat de billets frauduleux et décourager l'activité criminelle dans nos trains.
- Avons tissé des liens avec des décideurs de 376 collectivités d'un bout à l'autre du Canada.

Environnement

Avec son système de gestion de l'environnement, VIA Rail a adopté des processus pour évaluer l'impact environnemental de ses projets et de ses activités.

En 2018, tous les nouveaux projets, initiatives et activités ont été évalués selon le processus d'évaluation des risques de VIA Rail. Ce processus, enclenché par le gestionnaire de projet à l'étape de planification, permet de relever et d'évaluer les risques environnementaux pour mieux établir les contrôles d'atténuation requis. Selon les projets, des évaluations sont aussi effectuées pour déterminer les éventuels impacts environnementaux et planifier des mesures d'atténuation conséquentes.

En 2018, aucun des projets ni aucune des activités de VIA Rail n'a eu d'effets négatifs importants sur l'environnement. Ses grands projets se sont résumés à des travaux de rénovation et de construction sur une de ses propriétés ainsi qu'à la maintenance et à la réparation de routine de l'infrastructure ferroviaire. Dans tous les cas, les processus de VIA Rail ont été suivis, les évaluations environnementales ont été faites, les mesures d'atténuation ont été mises en œuvre selon le plan du projet et le rapport d'évaluation, et les bons permis ont été obtenus.



Prix et distinctions



1. Pamela O'Leary, ancienne employée de VIA Rail, accepte au nom de VIA Rail une certification en matière d'accessibilité de Louise Gillis, présidente nationale du Conseil canadien des aveugles.
2. Michael Woelcke, directeur général, Services régionaux (droite), accepte au nom de VIA Rail le Northern Tourism Industry Award, dans la catégorie du développement de produits, lors du Sommet annuel du tourisme du Nord de l'Ontario.
3. Françoise Bertrand, présidente du conseil d'administration de VIA Rail (gauche), reçoit le prix Réalisations de Julie Cailliau du Groupe Les Affaires au gala 2018 du Réseau des Femmes d'affaires du Québec.

Certificat de reconnaissance du Conseil canadien des aveugles

VIA Rail a reçu du Conseil canadien des aveugles, avec qui elle entretient un partenariat de longue date, un certificat de reconnaissance pour sa commandite de la Semaine de la canne blanche, une initiative de sensibilisation qui promouvoit l'égalité pour les personnes vivant avec une déficience visuelle. VIA Rail a aussi commandité le tournoi de curling pour personnes malvoyantes.

Certification Argent Parité de La Gouvernance au Féminin

VIA Rail a reçu la certification Parité niveau argent au gala de La Gouvernance au Féminin, en reconnaissance de ses efforts pour encourager et soutenir les femmes dans le développement de leur leadership, l'avancement de leur carrière et leur représentation à tous les niveaux de l'organisation. C'est la deuxième fois que La Gouvernance au Féminin honore VIA Rail : en 2016, Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, avait reçu un prix pour sa remarquable volonté d'œuvrer en faveur des femmes au sein de la Société.

Prix Réalisations pour la présidente

Lors du gala annuel Prix Femmes d'affaires du Québec du Réseau des Femmes d'affaires du Québec, Françoise Bertrand, présidente du conseil d'administration de VIA Rail, s'est vu décerner le prestigieux prix Réalisations, qui rend hommage à une Québécoise s'étant démarquée par sa carrière exceptionnelle, ses réalisations probantes, son audace et son rayonnement ici et à l'international. Cette reconnaissance témoigne encore une fois du travail exceptionnel que fait M^{me} Bertrand à la tête du conseil.

Le « Northern Tourism Industry Award »

VIA Rail a remporté le *Northern Tourism Industry Award* dans la catégorie du développement de produits lors du Sommet annuel du tourisme du Nord de l'Ontario. Ce prix souligne sa contribution à la croissance du tourisme local dans le Nord de l'Ontario. Michael Woelcke, directeur général des liaisons régionales, était présent à l'événement pour accepter le prix au nom de VIA Rail.



Prix de l'excellence en sécurité de l'ACFC

VIA Rail est récipiendaire d'un prix de l'excellence en sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) dans la catégorie « Incidents impliquant des voyageurs / employés » pour sa stratégie de sécurité opérationnelle, qui est fondée sur trois piliers : formation, communication et surveillance. La Société a intégré cette stratégie à son système de gestion de la sécurité pour raffermir sa culture de sécurité.

← Marc Beaulieu, chef, Transport et sécurité, et son équipe reçoivent le prix d'excellence en sécurité de l'ACFC.

VIA Rail reçoit une pluie d'éloges pour son marketing

Prix de marketing internationaux

L'innovation est au cœur des valeurs de VIA Rail. D'ailleurs, la Société a été reconnue comme la meilleure dans sa catégorie sur la scène internationale pour sa campagne « Pourquoi tu ne prends pas le train ? ».

Festival des Lions de Cannes

VIA Rail et son agence média ont gagné deux prestigieux prix au festival des Lions de Cannes, en France : un prix Argent dans la catégorie des voyages, et un prix Bronze dans la catégorie de l'exploitation créative des données.

Festival Media Global, à Rome

Au festival Media Global, à Rome, en Italie, VIA Rail a remporté le grand prix pour campagne de l'année, le prix Or dans les catégories de la meilleure utilisation des données et des informations, de la meilleure utilisation de la géolocalisation et de la meilleure utilisation du marketing en temps réel.

M&M Global Awards, à Londres

Aux M&M Global Awards, où est honorée la crème de la crème des médias et du marketing du monde entier, VIA Rail a reçu le prix Or dans la catégorie de la meilleure campagne fondée sur des données et le prix Argent dans la catégorie tourisme, voyages et loisirs.

Cristal Media Awards, en France

L'édition 2018 du Cristal Media & Advertising Summit portait sur l'intelligence artificielle en marketing. L'équipe de marketing de VIA Rail y a remporté le grand prix et le prix Or dans la catégorie de la meilleure utilisation des données.

L'équipe du marketing remporte les honneurs aux Prix Média d'Infopresse

VIA Rail a été reconnue aux Prix Média d'Infopresse pour sa campagne de 2017 « Pourquoi tu ne prends pas le train ? » et a remporté le grand prix dans trois catégories : meilleure utilisation de l'innovation numérique, meilleure exploitation des données et de la recherche, et meilleure utilisation de la mobilité.

Encore plus de prix pour la campagne « Pourquoi tu ne prends pas le train ? »

Media Innovation Awards, à Toronto

Aux Media Innovation Awards, qui récompensent les meilleures campagnes publicitaires canadiennes, VIA Rail a été plusieurs fois gagnante :

- Grand prix
- Prix Or dans la catégorie meilleure utilisation du numérique – meilleur marketing fondé sur des données
- Prix Or dans la catégorie meilleure utilisation du numérique – meilleur marketing centré sur la localisation
- Prix Argent dans la catégorie produits et services – voyages et tourisme
- Prix Bronze dans la catégorie meilleures idées des médias – meilleures nouvelles idées
- Prix Bronze dans la catégorie meilleure utilisation du numérique – meilleure utilisation de la technologie
- Prix Bronze dans la catégorie meilleure utilisation des médias – meilleure campagne intégrée d'une valeur de plus de 250 000 \$

Prix de l'Association canadienne du marketing, à Toronto

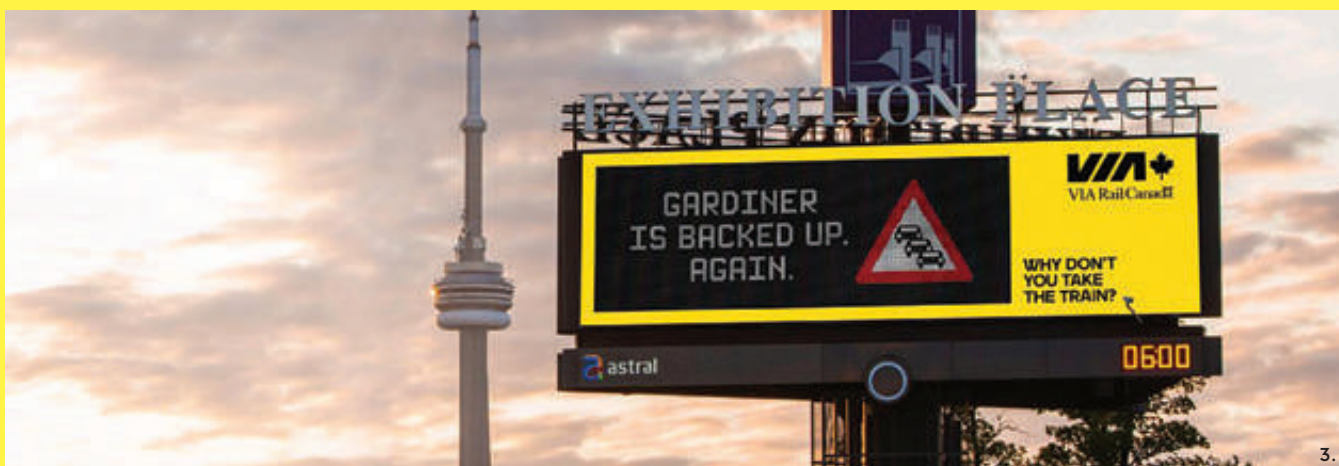
Au gala de l'Association canadienne du marketing, VIA Rail a remporté le prix Or dans la catégorie médias (services aux consommateurs), un prix spécial Or dans la catégorie des données de marketing et un prix Bronze dans la catégorie impact commercial (services aux consommateurs). Encore une fois, c'est la campagne fondée sur des données « Pourquoi tu ne prends pas le train ? » qui a valu à VIA Rail toute cette reconnaissance et lui a permis de se démarquer de certains des plus grands talents canadiens en matière de marketing.



1.



2.



3.



4.

1. Publicité mobile primée de la campagne du troisième trimestre de 2017.
2. Prix argent dans la catégorie des voyages et prix bronze dans la catégorie des données créatives au festival Lions de Cannes.
3. Panneau publicitaire primé de la campagne du troisième trimestre de 2017.
4. Panneau publicitaire primé de la campagne du troisième trimestre de 2017.

Indicateurs clés de performance



Les indicateurs de performance qui suivent font partie intégrante de la méthode de gestion allégée de VIA Rail. Pour obtenir des renseignements détaillés sur le rendement financier et la performance d'exploitation de la Société durant le trimestre, veuillez consulter la section « Commentaires et analyse de la direction ».

Indicateurs clés de performance		Trimestres terminés le 31 décembre			Exercice terminé le 31 décembre		
Indicateur	Unité	T4 2018	T4 2017	p/r à 2017	2018	2017	p/r à 2017
Capacité déployée (en millions) Le nombre de sièges-milles offerts (SMO) ⁽¹⁾	SMO	435	413	5,3 %	1 745	1 662	5,0 %
Revenus totaux / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	¢	22,82	22,43	■	22,50	22,00	■
Dépenses totales ⁽²⁾ / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisé par le total des sièges-milles offerts	¢	39,23	39,76	■	37,67	37,07	■
RSMO/CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisé par les coûts par siège-mille offerts	%	58,2 %	56,4 %	■	59,7 %	59,4 %	■
Ponctualité La ponctualité des trains de VIA Rail	%	71 %	72 %	■	71 %	73 %	■
Ponctualité – Infrastructure de VIA Rail La ponctualité des trains de VIA Rail sur la portion d'infrastructure dont VIA Rail est propriétaire	%	94 %	95 %	■	94 %	95 %	■
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.	Nbre	4	1	■	8	4	■
Assiduité des employés (sauf les employés en congé d'invalidité de longue durée) Les heures totales travaillées par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois.	%	94 %	94 %	■	95 %	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 la charge de retraite pour services courants, mais pas celle pour services passés.

■ Résultat égal ou supérieur à celui de l'année dernière.

■ Résultat légèrement inférieur à celui de l'année dernière (moins de 10 %).

■ Résultat inférieur à celui de l'année dernière (10 % ou plus).

Gouvernance et responsabilité



Gestion des risques de l'entreprise

La gestion des risques de l'entreprise (GRE) est une discipline dont l'objectif est de cerner, d'évaluer et d'agir sur les menaces et les opportunités qui peuvent influencer les objectifs de l'entreprise. S'appuyant sur les fondations posées en 2014, VIA Rail a renforcé l'intégration des pratiques de gestion des risques dans les processus décisionnels pour améliorer encore davantage ses résultats, ce qui va dans le sens de sa vision stratégique tout en lui permettant de préserver la sécurité et l'efficacité de ses activités ainsi que son approche client.

Projets de modernisation

Nous avons raffiné les évaluations de risques des projets de modernisation de VIA Rail pour mieux comprendre les diverses menaces et opportunités liées à ces projets, tout en améliorant nos stratégies d'atténuation. De cette manière, nous savons que nous agissons toujours de façon responsable. Nous avons évalué les risques des grands projets, notamment le remplacement de la flotte et le nouveau système de réservation, car leur réussite est essentielle pour l'avenir de la Société. En collaboration avec le bureau de gestion des projets, nous avons également harmonisé l'intégration de la gestion des risques dans l'exécution de tous les types de projets de la Société.

Examen du registre des risques du conseil d'administration

La GRE concerne tous les niveaux de risques d'une organisation. En 2018, VIA Rail a effectué un examen complet de ses principaux risques, comme il a été rapporté au conseil d'administration. Pour repérer ces risques, nous avons tenu compte du sondage sur la perception des risques de 2017, dont nous avons approfondi les résultats dans le cadre de multiples rencontres avec des représentants de chaque fonction. Nous avons ensuite évalué les risques en regard de la politique de gestion des risques, pour ensuite déterminer les mesures de contrôle et d'atténuation à prendre. Lorsqu'il était possible de le faire, nous avons aussi évalué les risques résiduels après mise en œuvre de ces mesures. Les principaux risques sont maintenant soumis au conseil d'administration, tandis que les risques d'exploitation sont discutés au sein de ses divers comités. En offrant une compréhension commune de l'exposition aux risques de l'entreprise, la GRE s'est avérée un instrument stratégique qui favorise la réalisation de la vision à long terme de la Société.

Processus améliorés de gestion des risques

L'équipe de la GRE a amélioré ses processus et ses outils en recourant à des méthodes plus robustes et plus avancées, comme des prévisions et des simulations Monte-Carlo, pour mieux éclairer la prise de décisions. Grâce à des méthodes qualitatives et quantitatives, elle est mieux placée pour comprendre les incertitudes et évaluer le ratio avantages-coûts des différentes mesures d'atténuation. À l'avenir, cette façon de faire donnera lieu à des discussions plus approfondies sur les menaces et les opportunités tout en facilitant la prise en compte des risques dans leur ensemble, et non plus comme une série de menaces et opportunités individuelles. En 2018, nous avons aussi produit un cadre de continuité des affaires commerciales complet et mené une analyse des impacts pour toutes les activités en vue d'améliorer notre planification en la matière. À mesure que les plans de continuité seront bonifiés, les effets des interruptions non planifiées se feront moins sentir, au bénéfice de tous les clients de VIA Rail.

Conseil d'administration

Au 31 décembre 2018, le conseil d'administration se composait de sa présidente, du président et chef de la direction de VIA Rail et de neuf autres administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. Des dix administrateurs (hormis le président et chef de la direction), six sont des femmes, et quatre, des hommes. Le conseil encadre 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 2018, le conseil a tenu 11 réunions, et ses comités se sont réunis à 32 reprises. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à l'ensemble de ces réunions a atteint 95 %. Au cours de cette période, les honoraires versés aux membres du conseil se sont chiffrés à 300 891 \$.

Comités du conseil

Voici les comités relevant du conseil d'administration :

Vérification et placement des régimes de retraite

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

Projets majeurs

Kenneth Tan, président
Kathy Baig
Ramona Materi
Jane Mowat

Ressources humaines

Gail Stephens, présidente
Ramona Materi
Kenneth Tan
Geneviève Tanguay

Communications et relations avec les parties prenantes

Daniel Gallivan, président
Kathy Baig
Jonathan Goldbloom
Glenn Rainbird

Approvisionnement de la nouvelle flotte

Jane Mowat, présidente
Daniel Gallivan
Jonathan Goldbloom
Glenn Rainbird
Gail Stephens
Kenneth Tan
Geneviève Tanguay

VIA Rail a créé au premier trimestre de 2018 un comité spécial chargé du processus d'approvisionnement des trains de remplacement pour la flotte du corridor Québec – Windsor, un projet approuvé dans le cadre du budget fédéral de 2018. En décembre 2018, la Société a annoncé qu'elle confiait le projet à Siemens Canada. Voir la page 23 du présent rapport pour en savoir plus.

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

La présidente du conseil d'administration est membre d'office de tous les comités. Le président et chef de la direction de VIA Rail est aussi membre d'office de tous les comités, sauf le Comité de vérification et de placement des régimes de retraite.

Accès à l'information et protection des renseignements personnels

VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence sont la pierre d'assise de l'établissement d'une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. La Société améliore continuellement ses pratiques en matière d'accès à l'information afin de rester conforme à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, auxquelles elle est assujettie depuis 2007.

Au printemps de 2018, VIA Rail a remis ses rapports annuels 2017-2018 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 se fait un devoir de répondre rapidement aux demandes d'information du public, des médias et de tous ceux et celles qui s'intéressent à ses activités. Du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018, la Société a reçu 49 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, comparativement à 51 durant la période correspondante de 2016-2017.

Promotion des langues officielles

VIA Rail se conforme à la *Loi sur les langues officielles* et est fière d'offrir ses services en français et en anglais. Des quelque 4,8 millions de passagers qui ont voyagé à bord de ses trains durant la dernière année, aucun n'a déposé de plainte concernant les services rendus aux Canadiens dans la langue de leur choix. Voilà qui témoigne du souci de VIA Rail d'offrir des services bilingues partout au pays, que ce soit dans ses gares, à bord de ses trains ou dans ses centres d'appels.

Toute l'année, VIA Rail a fait la promotion des langues officielles du Canada en participant au groupe de travail national créé en prévision du 50^e anniversaire de la *Loi sur les langues officielles*, en 2019. La Société a aussi pris part à des rassemblements culturels de première importance dans plusieurs communautés linguistiques en situation minoritaire, à savoir les célébrations du cinquantenaire du Théâtre français de Toronto, les 10^e Prix Goldbloom du QCGN, la soirée Chefs en plein air de Francofonds et le 20^e Rendez-vous de la Francophonie.



Frais de déplacement, d'accueil et de conférences

Frais de déplacement, d'accueil et de conférences soumis en 2018

Françoise Bertrand Présidente du conseil d'administration	8 880 \$
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	66 340 \$
Comité de la haute direction (9 membres)	207 788 \$
Conseil d'administration (10 membres)	46 699 \$
Total de VIA Rail (y compris les dépenses ci-dessus)	1 370 601 \$

Rémunération des hauts dirigeants

Divulgaration des échelles de rémunération des hauts dirigeants en 2018¹

Rémunération en argent ²	Président et chef de la direction	Hauts dirigeants
Échelle salariale de base	257 900 \$ à 303 400 \$	\$189 805 à 304 500 \$
Échelle de rémunération au rendement	13 % à 26 %	35 % à 50 %
Échelle de rémunération totale par année civile	291 427 \$ à 382 284 \$	256 237 \$ à 456 750 \$

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 Au 31 décembre 2018, l'équipe de la haute direction était composée de : président et chef de la direction ; chef, Communications ; chef, Affaires commerciales ; chef, Transport et sécurité ; chef, Gestion des actifs ; chef, Services financiers ; chef, Mécanique et maintenance ; chef, Transformation des affaires ; chef, Ressources humaines ; chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif.
- 2 La rémunération en argent ne représente pas le salaire et les primes réellement versés aux hauts dirigeants, mais bien l'échelle de leur poste respectif.

Biographie des administrateurs



Françoise Bertrand

Montréal, Québec

Présidente du conseil d'administration, et membre d'office de tous les comités

Administratrice depuis septembre 2017

Après une carrière de 40 ans comme dirigeante d'entreprise, Françoise Bertrand consacre désormais son temps à une carrière d'administratrice de sociétés.

Depuis le printemps 2017, M^{me} Bertrand est présidente du conseil d'administration de VIA Rail Canada. De plus, elle est présidente du conseil d'administration de Proaction international et membre du conseil d'administration de Redevances aurifères Osisko. Elle est aussi vice-présidente du Conseil des gouverneurs de l'Université Concordia.

Elle a occupé plusieurs postes de présidente et chef de direction, notamment à la Fédération des chambres de commerce du Québec, au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) et à la Société de radiodiffusion Télé-Québec. Auparavant elle a agi à titre de doyenne à l'Université du Québec à Montréal. Elle a aussi œuvré pendant quelques années pour des entreprises de consultation, soit KPMG et à titre d'associés du Groupe Secor.

Françoise Bertrand détient un baccalauréat en sociologie de l'Université de Montréal et une maîtrise en études de l'environnement de l'Université York. Elle a complété sa formation à « l'Institute of Corporate Directors ».

Au cours de sa carrière, Madame Bertrand a obtenu plusieurs distinctions, dont les plus importantes sont : Officier de l'Ordre du Canada, l'insigne de chevalier de l'Ordre National du Québec, Chevalier de la Légion d'honneur du gouvernement français, un doctorat honoris causa de l'Université Concordia et l'attestation Fellow de l'Institut des administrateurs de sociétés (ICD).



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 a été le Chef de la direction de 2003 à 2018 et préside actuellement son conseil d'administration. Membre du Barreau de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Gallivan a été nommé conseiller de la reine en 1997. 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 Avenue Strategic Communications, anciennement Jonathan Goldbloom Strategic Communications, une firme 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 de Cossette Communications, et d'associé principal chez Communications Columbia. Il est actuellement président du conseil d'administration de l'école Selwyn House, 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.



Ramona Materi

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



1. Introduction

Le rapport de commentaires et d'analyse de la direction présente les résultats financiers de VIA Rail pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2018 comparativement au trimestre et à l'exercice terminés le 31 décembre 2017. Ce document doit être lu parallèlement aux états financiers audités et aux notes afférentes.

Importance relative

En évaluant quelle information devrait être présentée dans le présent rapport, la direction utilise le principe d'importance relative. La direction considère une information importante s'il est probable que son omission ou son inexactitude pourrait influencer les décisions que les utilisateurs de VIA Rail prennent sur la base de cette information financière.

2. Vue d'ensemble de la Société

VIA Rail est une société d'État non mandataire qui exploite le service ferroviaire de passagers au niveau national au nom du gouvernement du Canada. Les objectifs de la Société sont de fournir un service sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement afin de répondre au besoin des voyageurs canadiens au Canada.

Le gouvernement du Canada détermine le rôle de VIA Rail dans la structure globale et les services fournis par le gouvernement fédéral et fournit des crédits pour subventionner les services ferroviaires de passagers.

3. Indicateurs des résultats financiers et statistiques d'exploitation clés

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
(en millions de dollars canadiens)	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Performance financière								
Produits voyageurs <i>(section 4.2)</i>	92,8	93,9	(1,1)	(1,1 %)	368,6	348,7	19,9	5,7 %
Autres produits	6,1	6,0	0,1	1,7 %	23,6	23,1	0,5	2,2 %
Total des produits	98,9	99,9	(1,0)	(1,0 %)	392,2	371,8	20,4	5,5 %
Charges d'exploitation <i>(section 4.3)</i>	211,0	183,9	27,1	14,7 %	788,1	720,1	68,0	9,4 %
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat <i>(section 4.1)</i>	(112,1)	(84,0)	(28,1)	(33,4 %)	(395,9)	(348,3)	(47,6)	(13,7 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada <i>(section 4.1)</i>	71,4	74,9	(3,5)	(4,7 %)	272,6	265,3	7,3	2,8 %
Amortissement du financement en capital reporté	26,5	28,9	(2,4)	(8,3 %)	104,3	96,1	8,2	8,5 %
Résultat net de la période	(14,0)	19,8	(33,8)	(170,8 %)	(19,0)	12,9	(31,9)	(247,3 %)
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(79,4)	(13,6)	(65,8)	(483,8 %)	46,9	9,6	37,3	388,5 %
Résultat global de la période	(93,4)	6,2	(99,6)	(1 612,4 %)	27,9	22,5	5,4	24,0 %
Situation financière et flux de trésorerie								
Total des actifs <i>(section 4.4)</i>	1 466,9	1 351,2	115,7	8,6 %	1 466,9	1 351,2	115,7	8,6 %
Total des passifs <i>(section 4.4)</i>	1 552,5	1 464,7	87,8	6,0 %	1 552,5	1 464,7	87,8	6,0 %
Trésorerie <i>(section 4.5)</i>	14,8	3,2	11,6	362,5 %	14,8	3,2	11,6	362,5 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation <i>(section 4.5)</i>	(15,5)	(7,5)	(8,0)	(106,7 %)	8,2	(1,4)	9,6	685,7 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement <i>(section 4.5)</i>	(17,4)	(7,4)	(10,0)	(135,1 %)	3,4	(6,3)	9,7	154,0 %
Financement en capital <i>(section 4.5)</i>	45,6	36,0	9,6	26,7 %	121,8	88,4	33,4	37,8 %
Statistiques d'exploitation clés								
Trains-milles parcourus <i>(en milliers)</i>	1 687	1 684	3	0,2 %	6 825	6 720	105	1,6 %
Sièges-milles <i>(en millions)</i>	435	413	22	5,3 %	1 745	1 662	83	5,0 %
Voyageurs-milles <i>(en millions)</i>	250	241	9	3,7 %	992	954	38	4,0 %
Coefficient d'occupation moyen (%)	58	58	-	0,0 %	57	57	-	0,0 %
Déficit d'exploitation par voyageur-mille <i>(en cents)</i>	28,6	31,1	(2,5)	(8,1 %)	27,5	27,8	(0,3)	(1,2 %)

Faits saillants financiers

Quatrième trimestre

- Les produits totaux de VIA Rail ont diminué de 1,0 pour cent. Cette diminution est attribuable à l'impact de l'ajustement pour le programme de points VIA Préférence, contrebalancé en partie par une hausse des produits passagers générés dans le Corridor.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 14,7 pour cent, en raison d'une perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés, ainsi que des coûts additionnels de réparation d'équipement en lien avec des incidents de train.
- La perte d'exploitation a augmenté de 33,4 pour cent, résultat de la combinaison de la baisse des produits et de la hausse des charges d'exploitation.
- Le financement d'exploitation a diminué de 4,7 pour cent, reflétant les sommes inférieures requises pour les activités financées.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de (93,4) millions de dollars comparativement à un résultat global de 6,2 millions de dollars en 2017. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieurs à l'emploi.

Pour l'exercice

- VIA Rail a enregistré une augmentation de 5,5 pour cent de ses produits, attribuable à la hausse de l'achalandage associée à la capacité additionnelle déployée.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 9,4 pour cent, en raison des charges associées à la capacité additionnelle déployée, à la hausse de coûts annuelle pour plusieurs catégories de charges, ainsi qu'à l'impact de la perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés.
- La perte d'exploitation a augmenté de 13,7 pour cent. Cette hausse s'explique par le fait que l'augmentation des charges d'exploitation a été plus importante que l'augmentation des produits.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 2,8 pour cent reflétant le financement additionnel requis pour les activités financées.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de 27,9 millions de dollars comparativement à un montant de 22,5 millions de dollars en 2017. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieurs à l'emploi.

Statistiques d'exploitation

Quatrième trimestre

- La capacité a augmenté comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent (0,2 pour cent trains-milles parcourus et 5,3 pour cent sièges-milles).
- Les voyageurs-milles ont augmenté de 3,7 pour cent.
- Le déficit d'exploitation par voyageur-mille a diminué de 8,1 pour cent.

Pour l'exercice

- La capacité a augmenté comparativement à l'exercice précédent (1,6 pour cent trains-milles parcourus et 5,0 pour cent sièges-milles).
- Les voyageurs-milles ont augmenté de 4,0 pour cent.
- Le déficit d'exploitation par voyageur-mille a diminué de 1,2 pour cent.

4. Analyse des résultats financiers

4.1 Comparaison des résultats selon les IFRS et des résultats financés

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
(en millions de dollars canadiens)	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Perte d'exploitation financée	(71,4)	(74,9)	3,5	4,7 %	(272,6)	(265,3)	(7,3)	(2,8 %)
AJUSTEMENT DES PRODUITS NON FINANCIÉS								
Ajustement pour les points VIA Préférence et autre	(0,2)	7,3	(7,5)	(102,7 %)	(0,4)	6,1	(6,5)	(106,6 %)
AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCIÉES								
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	(3,9)	1,4	(5,3)	(478,6 %)	(8,3)	1,1	(9,4)	(854,5 %)
Amortissement et pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(26,9)	(29,2)	2,3	7,9 %	(105,5)	(97,3)	(8,2)	(8,4 %)
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	(9,7)	11,4	(21,1)	(185,1 %)	(9,1)	7,1	(16,2)	(228,2 %)
Total des ajustements des charges non financées	(40,5)	(16,4)	(24,1)	(147,0 %)	(122,9)	(89,1)	(33,8)	(37,9 %)
Total des postes ne nécessitant pas des fonds d'exploitation	(40,7)	(9,1)	(31,6)	(347,3 %)	(123,3)	(83,0)	(40,3)	(48,6 %)
Perte d'exploitation selon les IFRS	(112,1)	(84,0)	(28,1)	(33,4 %)	(395,9)	(348,3)	(47,6)	(13,7 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	71,4	74,9	(3,5)	(4,7 %)	272,6	265,3	7,3	2,8 %
Amortissement du financement en capital reporté	26,5	28,9	(2,4)	(8,3 %)	104,3	96,1	8,2	8,5 %
Résultat net avant impôts sur le résultat	(14,2)	19,8	(34,0)	171,8 %	(19,0)	13,1	(32,1)	(245,0 %)
Charge (économie) d'impôts	(0,2)	-	(0,2)	n/a	-	0,2	(0,2)	(100,0 %)
Résultat net selon les IFRS pour la période	(14,0)	19,8	(33,8)	(170,8 %)	(19,0)	12,9	(31,9)	(247,3 %)
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(79,4)	(13,6)	(65,8)	(483,8 %)	46,9	9,6	37,3	388,5 %
Résultat global de la période	(93,4)	6,2	(99,6)	(1 612,4 %)	27,9	22,5	5,4	24,0 %

Résultat net selon les IFRS pour le trimestre :

Un résultat net de (14,0) millions de dollars pour le trimestre comparativement à un résultat net de 19,8 millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une détérioration de 33,8 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une augmentation de la perte d'exploitation (28,1 millions de dollars) qui s'explique par une augmentation des charges de 27,1 millions de dollars et une diminution des produits de 1,0 million de dollars ;
- Une diminution du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant le trimestre (3,5 millions de dollars) ;
- Une diminution de l'amortissement du financement en capital reporté (2,4 millions de dollars).

Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieurs à l'emploi

Résultat global de (93,4) millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2018 et 27,9 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018 :

Au 31 décembre 2018, le taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies était de 3,90 pour cent comparativement à 3,40 pour cent au 31 décembre 2017, ce qui représente une diminution du résultat global de 24,2 millions de dollars pour le quatrième trimestre et de 121,8 millions de dollars pour l'exercice. Le rendement des actifs des régimes au quatrième trimestre était de (55,2) millions de dollars et de (74,9) millions de dollars pour l'exercice.

Résultat net selon les IFRS pour l'exercice :

Un résultat net de (19,0) millions de dollars pour l'exercice comparativement à un résultat net de 12,9 millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une détérioration de 31,9 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une augmentation de la perte d'exploitation (47,6 millions de dollars) qui s'explique par une augmentation des charges de 68,0 millions de dollars et une augmentation des produits de 20,4 millions de dollars ;
- Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant l'exercice (7,3 millions de dollars) ;
- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (8,2 millions de dollars).

Résultat global de 6,2 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2017 et de 22,5 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 :

Au 31 décembre 2017, le taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies était de 3,40 pour cent comparativement à 3,80 pour cent au 31 décembre 2016, ce qui représente une diminution du résultat global de 102,5 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2017 et une diminution de (119,3) millions de dollars pour l'exercice. Le rendement des actifs des régimes généré pour le quatrième trimestre de 2017 a été de 88,9 millions de dollars et de 128,9 millions de dollars pour l'exercice.

4.2 Produits

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
(en millions de dollars canadiens)	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Produits voyageurs								
Corridor Est	64,6	58,4	6,2	10,6 %	237,9	212,5	25,4	12,0 %
Sud-Ouest Ontario	13,6	12,7	0,9	7,1 %	50,6	45,4	5,2	11,5 %
Corridor Québec – Windsor	78,2	71,1	7,1	10,0 %	288,5	257,9	30,6	11,9 %
Océan	2,2	2,2	-	0,0 %	10,6	10,1	0,5	5,0 %
Canadien	10,1	10,2	(0,1)	(1,0 %)	59,2	61,9	(2,7)	(4,4 %)
Liaisons régionales	0,5	0,5	-	0,0 %	2,9	3,8	(0,9)	(23,7 %)
Hors Corridor	12,8	12,9	(0,1)	(0,8 %)	72,7	75,8	(3,1)	(4,1 %)
Autres	1,8	9,9	(8,1)	(81,8 %)	7,4	15,0	(7,6)	(50,7 %)
Total produits voyageurs selon les IFRS	92,8	93,9	(1,1)	(1,1 %)	368,6	348,7	19,9	5,7 %
Autres produits	6,1	6,0	0,1	1,7 %	23,6	23,1	0,5	2,2 %
Total produits selon les IFRS	98,9	99,9	(1,0)	(1,0 %)	392,2	371,8	20,4	5,5 %
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés)	0,2	(7,3)	7,5	102,7 %	0,4	(6,1)	6,5	106,6 %
TOTAL PRODUITS FINANCÉS	99,1	92,6	6,5	7,0 %	392,6	365,7	26,9	7,4 %

Passagers	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
(en milliers)	2018	2017	Var #	Var %	2018	2017	Var #	Var %
Voyageurs								
Corridor Est	902,9	862,3	40,6	4,7 %	3 397,6	3 129,5	268,1	8,6 %
Sud-Ouest Ontario	302,5	286,1	16,4	5,7 %	1 134,8	1 018,6	116,2	11,4 %
Corridor Québec – Windsor	1 205,4	1 148,4	57,0	5,0 %	4 532,4	4 148,1	384,3	9,3 %
Océan	16,7	17,7	(1,0)	(5,6 %)	77,3	78,8	(1,5)	(1,9 %)
Canadien	15,2	16,0	(0,8)	(5,0 %)	82,1	104,9	(22,8)	(21,7 %)
Liaisons régionales	10,9	10,9	-	0,0 %	52,7	60,4	(7,7)	(12,7 %)
Hors Corridor	42,8	44,6	(1,8)	(4,0 %)	212,1	244,1	(32,0)	(13,1 %)
TOTAL VOYAGEURS	1 248,2	1 193,0	55,2	4,6 %	4 744,5	4 392,2	352,3	8,0 %

Produits voyageurs

Les produits voyageurs ont diminué de 1,1 million de dollars (1,1 pour cent) pour le quatrième trimestre, cette diminution est principalement attribuable à un ajustement inférieur pour les points VIA Préférence (7,4 millions de dollars inclus dans la catégorie « Autres »).

Pour l'exercice, les produits voyageurs ont augmenté de 19,9 millions de dollars (5,7 pour cent). Cette augmentation est attribuable principalement à une hausse de l'achalandage (8,0 pour cent) ainsi qu'à une augmentation des produits moyens (3,6 pour cent) partiellement contrebalancée par un ajustement inférieur pour les points VIA Préférence (6,1 millions de dollars inclut dans la catégorie « Autres »).

Corridor Est

Les produits générés au cours du trimestre ont augmenté de 6,2 millions de dollars (10,6 pour cent) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient d'une hausse de l'achalandage (4,7 pour cent) et à une amélioration des produits moyens (5,6 pour cent).

Les produits pour l'exercice financier ont augmenté de 25,4 millions de dollars (12,0 pour cent). Cette augmentation est également attribuable à un volume de passagers plus élevé (8,6 pour cent) et à une amélioration des produits moyens (3,1 pour cent).

Sud-Ouest de l'Ontario

Les produits ont crû de 0,9 million de dollars (7,1 pour cent) au cours du trimestre grâce à une augmentation du nombre de voyageurs (5,7 pour cent) combinée à une amélioration des produits moyens (0,5 pour cent).

Pour l'exercice, les produits ont augmenté de 5,2 millions de dollars (11,5 pour cent) résultant de l'augmentation du nombre de passagers (11,4 pour cent).

Océan

Les produits pour le trimestre sont demeurés stables à 2,2 millions de dollars. L'achalandage a diminué de 5,6 pour cent, mais l'impact de cette diminution a été contrebalancé par une hausse des produits moyens.

Pour l'exercice, les produits ont augmenté de 0,5 million de dollars (5,0 pour cent), principalement causé par une hausse des produits moyens (6,9 pour cent), partiellement contrebalancée par une diminution de l'achalandage (1,9 pour cent).

Canadien

Les produits du *Canadien* ont diminué de 0,1 million de dollars (1,0 pour cent) pour le trimestre résultant d'une diminution de l'achalandage (5,0 pour cent) partiellement contrebalancée par une amélioration des produits moyens (4,6 pour cent).

Les produits pour l'exercice ont diminué de 2,7 millions de dollars (4,4 pour cent). Cette diminution est principalement

attribuable à la piètre ponctualité du train au cours du premier semestre ce qui a entraîné une perte de voyageurs, incluant des annulations par certains tour-opérateurs.

Le nombre de passagers a diminué de 21,7 pour cent mais cette diminution a été partiellement contrebalancée par une augmentation des produits moyens.

Liaisons régionales

Les produits générés par les liaisons régionales sont demeurés stables pour le trimestre, mais ont diminué de 0,9 million de dollars (23,7 pour cent) pour l'exercice. Cette diminution est attribuable à l'interruption du service sur le tronçon Gillam-Churchill du train Winnipeg-Churchill.

Le service a été interrompu en mai 2017 à la suite d'importantes inondations ayant endommagé les infrastructures et a été rétabli en décembre 2018.

Ajustements pour les points VIA Préférence et autres éléments non financés

VIA Rail a enregistré un ajustement pour le trimestre de 0,2 million de dollars ce qui est 7,5 millions de moins qu'au cours de l'exercice précédent.

L'ajustement pour l'exercice est de 0,4 million de dollars ce qui représente une diminution de 6,5 millions de dollars (106,6 pour cent) par rapport à l'exercice précédent. L'ajustement de 2017 résulte d'un changement d'estimation relativement aux probabilités que les points octroyés soient échangés en billets. Il n'y a pas eu de changement d'estimation cette année.

Autres produits

Les autres produits ont augmenté de 0,1 million de dollars (1,7 pour cent) pour le trimestre et ont augmenté de 0,5 million de dollars (2,2 pour cent) pour l'exercice.

La hausse pour le trimestre est attribuable à une augmentation des produits provenant de tiers et des revenus d'intérêts, partiellement contrebalancée par des produits inférieurs provenant des gares. La hausse pour l'exercice découle de l'augmentation des produits provenant de tiers générés et des revenus d'intérêts.

4.3 Charges d'exploitation

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
(en millions de dollars canadiens)	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Rémunération et avantages du personnel	77,4	77,4	-	0,0 %	324,3	302,2	22,1	7,3 %
Exploitation des trains et carburant	37,8	35,8	2,0	5,6 %	148,0	133,7	14,3	10,7 %
Gares et autres biens	9,5	11,5	(2,0)	(17,4 %)	39,9	41,8	(1,9)	(4,5 %)
Marketing et ventes	10,4	10,0	0,4	4,0 %	37,5	34,4	3,1	9,0 %
Matériel de maintenance	9,4	8,0	1,4	17,5 %	36,5	34,7	1,8	5,2 %
Honoraires professionnels	7,0	6,8	0,2	2,9 %	22,9	18,6	4,3	23,1 %
Télécommunications	5,6	4,6	1,0	21,7 %	20,3	18,7	1,6	8,6 %
Amortissements	25,7	24,6	1,1	4,5 %	100,2	91,7	8,5	9,3 %
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	1,2	4,6	(3,4)	(73,9 %)	5,3	5,6	(0,3)	(5,4 %)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	13,1	(5,3)	18,4	347,2 %	5,9	(5,6)	11,5	205,4 %
Autres	13,9	5,9	8,0	135,6 %	47,3	44,3	3,0	6,8 %
Total des charges d'exploitation selon les IFRS	211,0	183,9	27,1	14,7 %	788,1	720,1	68,0	9,4 %
Ajustements non financés (section 4.1)	(40,5)	(16,4)	(24,1)	(147,0 %)	(122,9)	(89,1)	(33,8)	(37,9 %)
Total des charges financées	170,5	167,5	3,0	1,8 %	665,2	631,0	34,2	5,4 %

(Des explications sont fournies pour les charges pour lesquelles les variations trimestrielles sont de 3,0 millions de dollars ou plus, ou de 10 pour cent ou plus et pour les variations annuelles de plus de 12,0 millions de dollars ou plus, ou de 10 pour cent ou plus)

Les charges d'exploitation ont augmenté de 27,1 millions de dollars (14,7 pour cent) pour le trimestre et de 68,0 millions de dollars (9,4 pour cent) pour l'exercice. Les principales variations s'expliquent par :

Rémunération et avantages du personnel

La rémunération et les autres avantages du personnel sont demeurés stables pour le trimestre. L'augmentation des coûts de rémunération associée aux augmentations de salaire a été contrebalancée par une réduction du coût des avantages du personnel.

La charge annuelle a augmenté de 7,3 pour cent, cette hausse étant attribuable à l'ajout de capacité, aux augmentations salariales annuelles et à l'augmentation des coûts de temps supplémentaire engendrés par les problèmes de ponctualité du *Canadien*.

Exploitation des trains et carburant

Les augmentations de 2,0 millions de dollars (5,6 pour cent) pour le trimestre et de 14,3 millions de dollars (10,7 pour cent) pour l'exercice sont principalement attribuables à l'augmentation contractuelle annuelle des coûts (7,0 pour cent) pour l'utilisation de l'infrastructure payée à des tiers.

L'augmentation annuelle de 14,3 millions de dollars est également attribuable aux coûts d'utilisation de l'infrastructure plus élevés (ajout de capacité et augmentation contractuelle des coûts d'utilisation) ainsi que par des charges à bord des trains supérieures découlant des problèmes de ponctualité du *Canadien*. Les coûts du carburant ont également augmenté en raison d'une consommation accrue liée à la capacité supplémentaire déployée. Cette augmentation a été partiellement contrebalancée par un remboursement de 3,2 millions de dollars que VIA Rail a reçu pour de la taxe d'accise sur le carburant payée au cours d'exercices antérieurs.

Gares et autres biens

La diminution de 2,0 millions de dollars (17,4 pour cent) pour le trimestre et de 1,9 millions de dollars (4,5 pour cent) pour l'exercice sont principalement attribuables au règlement favorable des charges d'utilisation des exercices précédents de la gare Union de Toronto.

Matériel de maintenance

L'augmentation de 1,4 million de dollars (17,5 pour cent) pour le trimestre résulte principalement de l'augmentation des travaux effectués sur les locomotives. Les dépenses cumulatives ont augmenté de 5,2 pour cent, cette hausse étant également due à une augmentation du nombre de travaux effectués sur les locomotives, partiellement compensée par une diminution des charges de réparations des voitures.

Honoraires professionnels

L'augmentation de 0,2 million de dollars (2,9 pour cent) pour le trimestre et de 4,3 millions de dollars (23,1 pour cent) pour l'exercice sont attribuables à la hausse des montants investis dans le projet des voies dédiées (1,1 million de dollars de plus), aux coûts des projets infonuagiques qui ne peuvent pas être capitalisés conformément aux IFRS (1,0 million de dollars) ainsi qu'aux montants investis dans divers projets de transformation opérationnelle.

Télécommunications

L'augmentation de 1,0 million de dollars (21,7 pour cent) pour le trimestre et de 1,6 million de dollars (8,6 pour cent) pour l'exercice résultent des coûts supérieurs pour l'entretien et les licences des systèmes récemment mis en place.

Amortissements

Les augmentations de 1,1 million de dollars (4,5 pour cent) pour le trimestre et de 8,5 millions de dollars (9,3 pour cent) pour l'exercice résultent de divers projets d'immobilisations complétés en 2017 qui sont maintenant amortis.

Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés

Une perte nette de 13,1 millions de dollars pour le trimestre et de 5,9 millions de dollars pour l'exercice, comparativement à des gains nets de 5,3 millions de dollars et de 5,6 millions de dollars pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2017.

Les pertes nettes pour le trimestre et l'exercice de 2018 reflètent le fait que les prix actuels du carburant sur le marché sont inférieurs aux prix contractuels. L'année dernière, des gains ont également été générés pour le trimestre et l'exercice, les prix du carburant sur le marché étant supérieurs aux prix contractuels. La variation du montant des gains entre 2018 et 2017 reflète la différence entre les prix du marché et les prix contractuels. Un gain plus élevé résulte d'un écart plus important entre les prix du marché et les prix contractuels.

Autres charges

Les autres charges ont augmenté de 8,0 millions de dollars (135,6 pour cent) pour le trimestre et de 3,0 millions de dollars (6,8 pour cent) pour l'exercice. L'élément principal expliquant l'augmentation sont les coûts de réparation engendrés suite à des incidents de trains. Pour l'année, une charge de 2,0 millions de dollars a été enregistrée pour la réparation de 2 locomotives, alors que l'exercice précédent VIA Rail a enregistré un crédit de 3,8 millions de dollars à la suite d'un règlement de litige.

4.4 Situation financière

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2018	31 décembre 2017	Var \$	Var %
ACTIFS				
Actifs courants	102,4	92,4	10,0	10,8 %
Immobilisations corporelles	911,4	883,8	27,6	3,1 %
Immobilisations incorporelles	360,2	369,5	(9,3)	(2,5 %)
Avance sur contrat	74,4	-	74,4	n/a
Actifs au titre des avantages du personnel	17,6	4,6	13,0	282,6 %
Autres	0,9	0,9	-	0,0 %
Total des actifs	1 466,9	1 351,2	115,7	8,6 %
PASSIFS				
Passifs courants	255,5	159,6	95,9	60,1 %
Passifs au titre des avantages du personnel	40,0	65,6	(25,6)	(39,0 %)
Total des passifs	295,5	225,2	70,3	31,2 %
Financement en capital reporté	1 257,0	1 239,5	17,5	1,4 %
Capital-actions	9,3	9,3	-	0,0 %
Déficit accumulé, au début de l'exercice	(122,8)	(145,3)	22,5	15,5 %
Résultat net	(19,0)	12,9	(31,9)	(247,3 %)
Autres éléments du résultat global	46,9	9,6	37,3	388,5 %
Déficit accumulé, à la fin de l'exercice	(94,9)	(122,8)	27,9	22,7 %
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	1 466,9	1 351,2	115,7	8,6 %

Les principaux changements dans la situation financière sont attribuables aux éléments suivants :

Actifs

L'actif total a augmenté de 115,7 millions de dollars principalement en raison d'une avance sur contrat et à l'augmentation des immobilisations corporelles.

Passifs

Les fournisseurs et charges à payer ont augmenté de 95,5 millions de dollars due à une avance sur contrat de 74,4 millions de dollars alors que les passifs aux titres des avantages du personnel ont diminué 25,6 millions de dollars en raison de l'augmentation des taux d'actualisation.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global ont augmenté en raison de l'augmentation des taux d'actualisation affectant les actifs et les passifs au titre des avantages du personnel tel qu'expliqué à la section 4.1 du présent document.

4.5 Liquidité, flux de trésorerie et investissements en immobilisations

Liquidité et flux de trésorerie

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
(en millions de dollars canadiens)	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Solde au début de l'exercice	47,7	18,1	29,6	163,5 %	3,2	10,9	(7,7)	(70,6 %)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	(15,5)	(7,5)	(8,0)	(106,7 %)	8,2	(1,4)	9,6	685,7 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement	(17,4)	(7,4)	(10,0)	(135,1 %)	3,4	(6,3)	9,7	154,0 %
Solde à la fin de l'exercice	14,8	3,2	11,6	362,5 %	14,8	3,2	11,6	362,5 %

Activités d'exploitation

Les fonds nets ont diminué de 8,0 millions de dollars (106,7 pour cent) pour le trimestre et augmenté de 9,6 millions de dollars (685,7 pour cent) pour l'exercice. Cette augmentation est principalement attribuable à la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement tel que présenté dans la Note 25 des états financiers.

Activités d'investissement

Les fonds nets ont diminué de 10,0 millions de dollars pour le trimestre et augmenté de 9,7 millions de dollars pour l'exercice. La diminution au cours du trimestre découle de la variation des fournisseurs et charges à payer pour les projets en capital. L'augmentation pour l'exercice est également attribuable à la variation des fournisseurs et charges à payer pour les projets en capital ainsi qu'à un retrait de 4,7 millions de dollars provenant de l'encaisse du Fonds de renouvellement des actifs au cours du premier trimestre.

4.5 Liquidité, flux de trésorerie et investissements en immobilisations (suite)

Investissements en immobilisations

Les immobilisations corporelles et incorporelles se sont chiffrées à 1 271,6 millions de dollars au 31 décembre 2018 ce qui représente une hausse de 18,3 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2017.

Les investissements en immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 45,6 millions de dollars pour le trimestre et 123,8 millions de dollars pour l'exercice :

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Équipement	19,3	4,2	15,1	359,5 %	46,0	16,9	29,1	172,2 %
Infrastructure	10,4	7,9	2,5	31,6 %	27,1	14,5	12,6	86,9 %
Technologie de l'information	5,1	5,4	(0,3)	(5,6 %)	18,4	16,4	2,0	12,2 %
Gares	3,8	14,1	(10,3)	(73,0 %)	17,7	29,2	(11,5)	(39,4 %)
Autres	7,0	4,4	2,6	59,1 %	14,6	11,4	3,2	28,1 %
Total	45,6	36,0	9,6	26,7 %	123,8	88,4	35,4	40,0 %

Note : au 31 décembre 2018, il y a un compte à payer de 2,0 millions de dollars qui sera payé à partir du Fonds de renouvellement des actifs, et non par le financement en capital du gouvernement du Canada (121,8 millions de dollars).

Les investissements les plus importants réalisés au cours du trimestre concernent les projets d'équipements pour la reconstruction des voitures Économie AES du Corridor ainsi que les projets d'infrastructure, principalement pour la modernisation des voies et des projets de ponts sur des infrastructures appartenant à VIA Rail.

Les investissements les plus importants effectués au cours de l'exercice concernent les projets ci-haut mentionnés, les projets dans les gares, les projets les plus importants étant réalisés aux gares d'Ottawa, d'Halifax, d'Oshawa, de Saskatoon et d'Edmonton ainsi que les projets de technologie de l'information, incluant l'optimisation du WIFI à bord des trains, la migration vers Windows 10 et le système de réservation.

5. Analyse des risques

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 2017.

Risque	Tendance	Situation actuelle
Sécurité des voyageurs, des employés et du public		
Des événements comme des collisions, des déraillements et des accidents peuvent avoir une incidence négative sur les produits. De tels événements ainsi que la nouvelle réglementation sur les passages à niveau peuvent également entraîner des coûts imprévus considérables pour la Société.	→	La Société, par le biais de son système de gestion de la sécurité (SMS) amélioré, applique des procédures opérationnelles et des contrôles garantissant la conformité aux exigences de sécurité ferroviaire. VIA Rail effectue également des inspections régulières de son équipement, de ses gares et de ses infrastructures. Ces activités sont exercées dans le but de gérer et d'atténuer les risques pour la sécurité des opérations ferroviaires ainsi que les éventuels coûts importants inattendus pouvant en résulter. En 2018, la Société a élaboré une feuille de route pour la sécurité et a mis en œuvre diverses initiatives pour renforcer la sécurité dans certaines de ses gares. En ce qui concerne les nouvelles exigences réglementaires sur les passages à niveau émises par Transport Canada qui prendront effet le 27 novembre 2021, pour lesquelles VIA Rail a reçu une enveloppe de financement spécifique, des travaux sont en cours sur l'infrastructure appartenant à la Société. Des discussions sont en cours avec les propriétaires des autres infrastructures sur lesquelles VIA Rail exerce ses activités en vue de l'exécution des travaux sur leur infrastructure.



En hausse



Stable



En baisse

5. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
Gouvernement 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 jusqu'en mars 2020. En 2019, VIA Rail demandera un financement supplémentaire pour les années au-delà de mars 2020.
Contribution des employés		
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. Cette situation pourrait entraîner une baisse de la productivité et une hausse des coûts.	↓	VIA Rail a mis en place un programme d'apprentissage pour les postes de techniciens qualifiés et assure le transfert des connaissances avec succès. De plus, la Société a poursuivi son programme de formation de mécaniciens de locomotive afin de disposer d'un effectif suffisant compte tenu des départs à la retraite potentiels.



En hausse



Stable



En baisse

Risque	Tendance	Situation actuelle
Génération de produits		
L'incapacité 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.		VIA Rail a généré une croissance de ses produits pour une cinquième année consécutive avec une augmentation de l'achalandage et des produits moyens, notamment dans le Corridor. Cette croissance a été réalisée grâce à de nouvelles fréquences et à une optimisation de la capacité. VIA Rail exploite maintenant toutes les fréquences qui ont été autorisées sur les infrastructures du CN. Par conséquent, la seule augmentation potentielle de la capacité peut être obtenue par une optimisation supplémentaire de la capacité. Cette année, les mauvaises performances de ponctualité du <i>Canadien</i> ont entraîné une baisse des produits, ce qui a mené à la décision de la Société d'ajouter du temps à ce trajet à partir de la fin juillet 2018 afin de minimiser les retards et les effets négatifs sur la satisfaction de la clientèle. De plus, l'horaire de l'été 2019 a été modifié et VIA Rail n'exploitera que deux fréquences hebdomadaires complètes entre Toronto et Vancouver, la troisième n'opérant qu'entre Edmonton et Vancouver. VIA Rail a reçu l'autorisation et le financement pour son programme de remplacement de la flotte. Toutefois, la nouvelle flotte ne sera pas en service avant 2022. VIA Rail sera donc confrontée, pour les 3 à 4 prochaines années, à des problèmes de performance persistants, une flotte vieillissante et des possibilités limitées d'augmentation de capacité.
Coûts assujettis à des facteurs externes		
Certains éléments sont hors du contrôle de la Société, tels que les conditions météorologiques difficiles ainsi que des conditions économiques et de marchés difficiles qui peuvent avoir une incidence négative sur certains coûts comme le carburant, la maintenance du matériel 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 améliorée par rapport à 2017. La Société anticipe que les évaluations sous une base de solvabilité afficheront un léger surplus. Ces résultats s'expliquent par l'excellent rendement du capital investi qui a compensé la pression sur les passifs due aux taux d'actualisation qui demeurent faibles.

5. Analyse des risques (suite)

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.	↓	Le gouvernement du Canada a approuvé et confirmé le financement pour le remplacement de la flotte de VIA Rail dans le Corridor. Entre-temps, VIA Rail continuera d'optimiser l'utilisation de l'équipement actuel jusqu'à l'introduction de la nouvelle flotte. La Société a lancé un plan pour maintenir sa capacité actuelle dans le Corridor et les projets de reconfiguration des voitures AES 1 et AES 2 afin qu'elles soient identiques aux voitures LRC sont en cours.
Disponibilité, fiabilité et qualité de l'infrastructure		
Les services offerts par les 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 de produits voyageurs.	↑	La ponctualité des trains s'est encore détériorée au cours de la première moitié de l'année forçant l'annulation de deux trains en mai. VIA Rail a travaillé avec les principales sociétés ferroviaires hôtes pour régler la situation et un nouveau calendrier qui ajoute 12 heures au voyage a été lancé le 26 juillet 2018. Bien que ce nouvel horaire ait entraîné une amélioration de la ponctualité, les retards et les temps de déplacement supplémentaires ont entraîné une perte de revenus et des dépenses supplémentaires. La Société a également apporté des modifications à son horaire de pointe pour l'année 2019 avec seulement deux fréquences hebdomadaires exploitées de Toronto à Vancouver et une troisième fréquence opérant entre Vancouver et Edmonton. Cette modification visait à réduire au minimum la congestion et le risque de retard sur l'infrastructure du CN entre Edmonton et Toronto. VIA Rail a également obtenu une prolongation de contrat de trois ans avec le CN pour l'accès à leur infrastructure ferroviaire, ainsi qu'une prolongation d'un contrat d'un an avec Metrolinx et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) qui sont propriétaires d'autres éléments de l'infrastructure sur lesquels les trains de la Société opèrent.



En hausse



Stable



En baisse

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 de 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 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 qui sont également testées par les auditeurs internes.

6. Perspectives

La performance 2018 de VIA Rail est demeurée positive pour ses produits et son achalandage pour des produits totaux de plus de 392 millions de dollars et plus de 4,7 millions de passagers. Cependant, la faible performance du *Canadien* quant à la ponctualité a eu un impact négatif sur les produits et l'achalandage ainsi que sur les coûts d'exploitation.

La Société a augmenté ses produits au cours des cinq dernières années en ajoutant des fréquences supplémentaires et en optimisant sa capacité. Cependant, compte tenu du fait que le nombre de fréquences est plafonné, et que les opportunités d'optimisation de capacité supplémentaire sont limitées, la croissance de ses produits deviendra un défi.

Au même moment, les coûts d'exploitation de la Société augmentent dus aux investissements dans diverses initiatives comme le projet de voies dédiées et la poursuite de sa transformation par la mise en place de sa stratégie Destination 2025. Le contrôle des coûts d'exploitation sera une priorité dans les prochaines années afin de s'assurer que la réduction potentielle de l'augmentation de ses produits ne vienne pas compromettre les investissements nécessaires pour la transformation de VIA Rail et que ceux-ci soient complétés dans le respect des enveloppes de financement autorisées.

Pendant ce temps, la Société se concentrera sur son projet de remplacement de sa flotte qui introduira une flotte moderne en 2022 et continuera à travailler avec Transport Canada sur le projet de voies dédiées.

États financiers



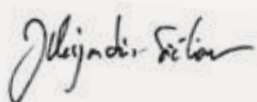
Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice terminé le 31 décembre 2018

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 2018. 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



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de VIA Rail Canada Inc., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2018, 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 que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 2018, 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).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de VIA Rail Canada Inc. conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de VIA Rail Canada Inc. à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider VIA Rail Canada Inc. ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de VIA Rail Canada Inc.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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 VIA Rail Canada Inc.;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de VIA Rail Canada Inc. à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener VIA Rail Canada Inc. à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

Nous avons effectué l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées des opérations de VIA Rail Canada Inc. dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers. Les autorisations spécifiées à l'égard desquelles l'audit de la conformité a été effectué sont les suivantes : la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et ses règlements, les statuts et règlements administratifs de VIA Rail Canada Inc. ainsi que les instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de VIA Rail Canada Inc. dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables des IFRS ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

La direction est responsable de la conformité de VIA Rail Canada Inc. aux autorisations spécifiées indiquées ci-dessus, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la conformité de VIA Rail Canada Inc. à ces autorisations spécifiées.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées

Nos responsabilités d'audit comprennent la planification et la mise en œuvre de procédures visant la formulation d'une opinion d'audit et la délivrance d'un rapport sur la question de savoir si les opérations dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont en conformité avec les exigences spécifiées susmentionnées.

Pour le vérificateur général du Canada,



Tina Swiderski, CPA auditrice, CA
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 19 mars 2019

États financiers

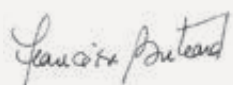
État de la situation financière

Au 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2018	2017
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	14 823 \$	3 195 \$
Clients et autres débiteurs (Notes 10 et 32)	49 051	48 479
Autres actifs courants (Note 11)	6 107	4 059
Instruments financiers dérivés (Note 12)	620	3 476
Stocks (Note 13)	28 751	25 465
Fonds de renouvellement des actifs (Note 14)	3 096	7 780
	102 448	92 454
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (Note 15)	911 374	883 847
Immobilisations incorporelles (Note 16)	360 190	369 477
Avance sur contrat (Note 17)	74 399	-
Fonds de renouvellement des actifs (Note 14)	873	873
Actifs au titre des avantages du personnel (Note 21)	17 634	4 566
	1 364 470	1 258 763
Total des actifs	1 466 918 \$	1 351 217 \$
PASSIFS COURANTS		
Fournisseurs et charges à payer (Note 18)	203 852 \$	113 791 \$
Provisions (Note 19)	9 423	8 872
Instruments financiers dérivés (Note 12)	5 287	2 292
Produits reportés (Note 20)	36 961	34 613
	255 523	159 568
PASSIFS NON COURANTS		
Passifs au titre des avantages du personnel (Note 21)	40 020	65 620
	40 020	65 620
Financement en capital reporté (Note 23)	1 256 975	1 239 544
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (Note 24)	9 300	9 300
Déficit accumulé	(94 900)	(122 815)
	(85 600)	(113 515)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	1 466 918 \$	1 351 217 \$

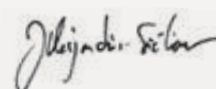
Engagements et éventualités (Notes 28 et 31 respectivement)

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)	2018	2017
PRODUITS (Note 7)		
Voyageurs	368 582 \$	348 726 \$
Autres	23 617	23 073
	392 199	371 799
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	324 286	302 208
Exploitation des trains et carburant	147 983	133 670
Gares et autres biens	39 887	41 830
Marketing et ventes	37 528	34 395
Matériel de maintenance	36 497	34 714
Coûts des fournitures à bord des trains	24 112	20 955
Taxes d'exploitation	10 767	10 726
Honoraires professionnels	22 905	18 554
Télécommunications	20 263	18 663
Amortissements des immobilisations corporelles (Notes 15 et 32)	72 694	67 420
Amortissements des immobilisations incorporelles (Notes 16 et 32)	27 518	24 274
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles (Notes 15 et 32)	4 974	4 732
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles (Notes 16 et 32)	333	819
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	5 851	(5 639)
(Gain net) perte nette réalisé sur les instruments financiers dérivés	(3 375)	4 200
Autres	15 851	8 557
	788 074	720 078
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT (Note 32)	(395 875)	(348 279)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (Note 8)	272 565	265 325
Amortissement du financement en capital reporté (Note 23)	104 327	96 053
Résultat net avant impôts sur le résultat	(18 983)	13 099
Charge d'impôts (Notes 22 et 32)	27	176
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	(19 010)	12 923
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 21)	46 925	9 596
	46 925	9 596
RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE	27 915 \$	22 519 \$

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)	2018		2017	
CAPITAL-ACTIONS	9 300	\$	9 300	\$
Déficit accumulé				
Solde, au début de l'exercice	(122 815)		(145 334)	
Résultat net de l'exercice	(19 010)		12 923	
Autres éléments du résultat global de l'exercice	46 925		9 596	
Solde, à la fin de l'exercice	(94 900)		(122 815)	
Total du déficit de l'actionnaire	(85 600)	\$	(113 515)	\$

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)	2018	2017
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	(19 010) \$	12 923 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :		
Amortissements des immobilisations corporelles (Notes 15 et 32)	72 694	67 420
Amortissements des immobilisations incorporelles (Notes 16 et 32)	27 518	24 274
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles (Notes 15 et 32)	4 974	4 732
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles (Notes 16 et 32)	333	819
Amortissement du financement en capital reporté (Note 23)	(104 327)	(96 053)
Revenu d'intérêts	(786)	(397)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	5 851	(5 639)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (Note 21)	39 845	37 355
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (Note 21)	(31 588)	(38 431)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (Note 25)	12 687	(8 398)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	8 191	(1 395)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Notes 10, 23 et 32)	108 726	80 064
Retraits effectués du Fonds de renouvellement des actifs (Note 14)	4 684	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Notes 15, 16 et 18)	(110 759)	(86 732)
Intérêts reçus	786	397
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement	3 437	(6 271)
TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de l'exercice	11 628	(7 666)
Solde, au début de l'exercice	3 195	10 861
Solde, à la fin de l'exercice	14 823 \$	3 195 \$
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	14 823 \$	3 195 \$
	14 823 \$	3 195 \$

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 soit 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 19 mars 2019.

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 de conventions comptables adoptées au cours de l'exercice

IFRS 15 – Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients – Au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 2018, la Société a appliqué IFRS 15 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients* (modifiée en avril 2016). La norme énonce comment et quand les produits doivent être comptabilisés et exige des sociétés qu'elles présentent davantage d'informations pertinentes pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 – *Produits des activités ordinaires*, IAS 11 – *Contrats de construction*, et d'autres interprétations connexes, s'applique à pratiquement tous les contrats avec les clients à l'exception des contrats qui sont couverts par d'autres IFRS notamment IAS 17 – *Contrats de location*. L'application d'IFRS 15 n'a eu aucune incidence importante et aucun ajustement n'a été fait aux états financiers. Les conventions comptables de la Société relativement à la constatation des produits sont détaillées à la Note 5. Tel que requis dans les états financiers, la Société a ventilé les produits tirés de contrats avec des clients en catégories qui décrivent la nature des services rendus à la Note 7.

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 la société a rempli (ou à mesure qu'elle remplit) une obligation de prestation.

Selon l'IFRS 15, une société comptabilise des produits lorsqu'une obligation au titre des prestations est remplie (ou satisfaite), c'est-à-dire lorsque le contrôle des biens ou services sous-jacents pris en considération par cette obligation de service est transféré au client. L'application de la norme IFRS 15 n'a pas d'incidence importante sur le moment de la constatation des produits puisqu'il est semblable à celui que la Société utilisait en vertu d'IAS 18.

IFRS 9 – Instruments financiers – Au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 2018, la Société a appliqué pour la première fois IFRS 9 – *Instruments financiers* (révisée en juillet 2014). IFRS 9 introduit de nouvelles exigences relatives au classement et à l'évaluation des actifs et passifs financiers, à la dépréciation des actifs financiers et à la comptabilité de couverture.

L'application d'IFRS 9 n'a eu aucune incidence importante et aucun ajustement n'a été fait aux états financiers. Les conventions comptables de la Société et le détail des instruments financiers sont décrits aux Notes 5, 9, 10 et 18.

a) Actifs financiers – Classement et évaluation

IFRS 9 remplace les modèles de classement et d'évaluation d'IAS 39 – *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation* par un modèle unique selon lequel les actifs financiers sont classés et évalués ultérieurement au coût amorti, à la juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN) ou à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global (JVBÉRG). Le classement repose sur deux critères : le modèle économique de la Société selon lequel un actif financier est géré et le fait que les flux de trésorerie contractuels des instruments représentent uniquement des paiements de principal et d'intérêts sur le principal restant dû. Les catégories IAS 39 détenus jusqu'à l'échéance, prêts et créances et disponibles à la vente sont éliminées. Tous les actifs financiers comptabilisés entrant dans le champ d'application d'IFRS 9 doivent être ultérieurement évalués au coût amorti ou à la juste valeur.

3. Modifications de conventions comptables adoptées au cours de l'exercice (suite)

Dépréciation

L'adoption de la norme IFRS 9 a modifié la comptabilisation des pertes de valeur des actifs financiers de la Société en remplaçant le modèle de pertes de crédit encourues de la norme IAS 39 par une approche prévisionnelle des pertes de crédit attendues.

L'adoption d'IFRS 9 a modifié le classement, mais n'a eu aucune incidence importante sur l'évaluation des actifs financiers de la Société.

Le tableau ci-dessous illustre les modifications apportées au classement et à l'évaluation des actifs financiers de la Société :

Instruments financiers	Classement et évaluation selon IAS 39	Classement et catégories d'évaluation selon IFRS 9 au 1 ^{er} janvier 2018
Trésorerie	Prêts et créances, évalués au coût amorti	Coût amorti
Clients et autres débiteurs	Prêts et créances, évalués au coût amorti	Coût amorti
Instruments financiers dérivés	JVBRN	JVBRN
Fonds de renouvellement des actifs	JVBRN	JVBRN

b) Passifs financiers – Classement et évaluation

L'adoption de la norme IFRS 9 a modifié le classement, mais n'a eu aucune incidence sur l'évaluation des passifs financiers de la Société.

Le tableau ci-dessous illustre les modifications apportées au classement et à l'évaluation des passifs financiers de la Société :

Instruments financiers	Classement et évaluation selon IAS 39	Classement et catégories d'évaluation selon IFRS 9 au 1 ^{er} janvier 2018
Fournisseurs et charges à payer	Autres passifs financiers, évalués au coût amorti	Coût amorti
Instruments financiers dérivés	JVBRN	JVBRN

c) Instruments financiers dérivés

L'application de la norme IFRS 9 n'a eu aucune incidence sur les instruments financiers dérivés de la Société tels que les swaps de marchandises et les contrats de change à terme. Ces instruments financiers dérivés ne sont pas désignés d'instruments de couverture.

4. IFRS nouvelles et révisées, publiées mais non encore entrées en vigueur

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 à l'état de la situation financière d'un preneur comme actifs et passifs, fournit plus de transparence et améliore la comparabilité entre les sociétés. La Société a choisi d'utiliser les exemptions proposées par la norme pour les contrats de location pour lesquels les conditions de location prennent fin dans les 12 mois à compter de la date de première application ainsi que pour les contrats de location pour lesquels l'actif sous-jacent est considéré de faible valeur. 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 appliqué de façon anticipée IFRS 16 et appliquera l'approche modifiée.

En 2018, la Société a réalisé une évaluation détaillée de l'impact d'IFRS 16. En résumé, l'impact est une augmentation de l'actif au titre de droits d'utilisation et une augmentation des obligations locatives d'environ 35,0 millions de dollars au 1^{er} janvier 2019 dans l'état de la situation financière de la Société.

En raison de l'adoption d'IFRS 16, les charges d'intérêts et d'amortissement de la Société augmenteront tandis que les charges de location liées aux gares et aux autres biens diminueront. Cela est dû à la modification de la comptabilisation des charges relatives aux contrats de location qui étaient classées comme des contrats de location simple selon IAS 17.

Le montant des engagements relatifs à des contrats de location simple sera considérablement réduit, car les contrats de location simple non résiliables seront considérés comme des contrats de location conformément à IFRS 16 et seront présentés à l'état de la situation financière.

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. Cette interprétation IFRIC est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. Une application rétrospective complète est permise si elle est possible sans le recours à des informations a posteriori. IFRIC 23 n'aura aucune incidence les états financiers de la Société.

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. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, les avantages du personnel sans effet sur la trésorerie, les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, aux immobilisations incorporelles, aux impôts différés, les ajustements pour les courus de rémunération 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

Les produits relatifs aux services de train sont comptabilisés à titre de produits reportés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni. Le service est rendu au client lors du voyage en train. L'obligation de prestation est satisfaite au fil du temps. Le client reçoit et utilise simultanément les avantages procurés par la prestation de service de la Société lorsqu'elle assure le service de train.

Pour les ventes de nourriture et de boissons à bord du train et hors train, les revenus sont comptabilisés lorsque le contrôle des marchandises a été transféré, c'est-à-dire au moment où le client achète les marchandises.

La Société offre à ses clients la possibilité d'accumuler des points dans un programme de fidélisation. Ce programme permet aux clients d'acquérir des services supplémentaires, soit des billets de trains dans le futur à même les points VIA Préférence accumulés. La Société considère que l'octroi de points donne naissance à une obligation de prestation distincte de l'achat du billet de train puisque ceux-ci confèrent au client un droit significatif auquel il n'aurait pas eu droit s'il n'avait pas acheté de billet de train. Le client paie d'avance pour des services à venir. 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 la probabilité que les points soient convertis en billets de train. La probabilité est revue à la fin de chaque exercice financier. Les produits relatifs aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés à titre de produits reportés jusqu'à ce que ceux-ci soient 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.

ii) Autres produits

Les autres produits incluant les produits provenant de tiers et les revenus de placements sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. Pour de tels services, le client reçoit et utilise simultanément les avantages procurés par la prestation de service de la Société à mesure que la Société exécute les services à des tiers ou les services de location. La variation de la juste valeur des instruments financiers évalués à la JVBRN 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)	7 et 20

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

5. Conventions comptables importantes (suite)

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 de « Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles » dans l'état du 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 à titre d'immobilisations incorporelles 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

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. S'il existe des indicateurs de perte de valeur, la valeur recouvrable de l'actif est estimée. Les actifs non encore disponibles à l'utilisation sont soumis à un test de dépréciation à chaque période de présentation de l'information financière qu'il existe ou non un indicateur de perte de valeur.

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 juste valeur est déterminée en utilisant la méthode du coût de remplacement. La valeur d'utilité est déterminée en utilisant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés provenant de l'actif.

La valeur comptable des immobilisations corporelles et incorporelles de la Société est examinée au niveau de l'unité génératrice de trésorerie (UGT) afin de déterminer s'il existe un quelconque indice de perte de valeur. Aux fins du test de dépréciation, une UGT est le plus petit groupe d'actifs qui génère des entrées de trésorerie résultant d'une utilisation continue et qui est largement indépendante des entrées de trésorerie provenant d'autres actifs ou d'un groupe d'actifs. Les actifs sont testés au niveau de l'UGT quand ils ne peuvent pas être testés individuellement.

Selon le modèle d'affaires de la Société, aucun actif n'est considéré comme générant des flux de trésorerie largement indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs et passifs. Au lieu de cela, tous les actifs interagissent pour créer le service de train qui comprend les immobilisations corporelles et incorporelles. Ces opérations sont financées par les crédits parlementaires, les revenus des clients et les revenus de tiers. Les niveaux globaux de flux de trésorerie reflètent les exigences et les décisions de la politique publique. Ils reflètent le financement budgétaire fourni à la Société dans son intégralité.

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 poursuites judiciaires, 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, à moins qu'il ne réponde au critère d'une provision. Un tel passif peut venir d'une incertitude quant à l'existence d'un montant à payer, ou représenter un passif existant dont le règlement n'est pas probable ou découler du fait que le montant ne peut être évalué de manière fiable. Ces passifs éventuels sont indiqués dans les notes.

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.

5. Conventions comptables importantes (suite)

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 projetées 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 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 charge d'intérêts nette 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, la charge d'intérêts nette 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.

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 court terme 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 net 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.

5. Conventions comptables importantes (suite)

j) Instruments financiers

Les actifs et les passifs financiers sont comptabilisés lorsque la Société devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument. Ils sont initialement évalués à la juste valeur.

i) Actifs financiers

Classement et évaluation

Les actifs financiers sont évalués à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale, puis évalués ultérieurement au coût amorti, à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global (JVBÉRG) ou à la juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN).

Le classement d'un actif financier lors de la comptabilisation initiale dépend des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de l'actif financier et du modèle économique de la Société pour les gérer. À l'exception des comptes clients et autres débiteurs qui ne contiennent pas de composante de financement importante pour laquelle la Société a appliqué la mesure de simplification, la Société évalue un actif financier à sa juste valeur majorée, dans le cas d'un actif financier ne figurant pas à la JVBRN, des coûts de transaction. Les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition d'actifs financiers à la JVBRN sont immédiatement comptabilisés au résultat net.

Pour qu'un actif soit classé et évalué au coût amorti ou à la JVBÉRG, il doit générer des flux de trésorerie représentant uniquement des remboursements de principal et d'intérêts sur le principal restant. Cette évaluation est effectuée au niveau de l'instrument.

Les actifs financiers qui ne génèrent pas de flux de trésorerie et qui sont uniquement des remboursements de capital et d'intérêts sont classés et évalués à la JVBRN.

Le modèle économique de la Société concernant la gestion des actifs financiers fait référence à la façon dont elle gère ses actifs financiers pour générer des flux de trésorerie. Le modèle économique détermine si les flux de trésorerie résultent de la collecte des flux de trésorerie contractuels, de la vente des actifs financiers, ou des deux.

Les achats ou les ventes d'actifs financiers qui nécessitent la livraison d'actifs dans un délai fixé par la réglementation ou les conventions du marché (transactions sur des positions normales) sont comptabilisés à la date de transaction, c'est-à-dire à la date à laquelle la Société s'engage à acheter ou à vendre l'actif.

Évaluation ultérieure

Aux fins d'évaluation ultérieure, les actifs financiers sont classés en quatre catégories :

- Actifs financiers au coût amorti
- Actifs financiers à la JVBÉRG avec reclassement des gains et pertes cumulés
- Actifs financiers désignés à la JVBÉRG, sans reclassement des gains et pertes cumulés à la décomptabilisation
- Actifs financiers à la JVBRN

Actifs financiers au coût amorti

Cette catégorie est la plus pertinente pour la Société. La Société évalue les actifs financiers au coût amorti si les deux conditions suivantes sont réunies :

- L'actif financier est détenu dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels et,
- Les conditions contractuelles de l'actif financier 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.

Les actifs financiers au coût amorti sont ultérieurement évalués en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif et sont sujets aux corrections de valeur. Les gains et pertes sont comptabilisés en résultat net lorsque l'actif est décomptabilisé, modifié ou déprécié.

Les actifs financiers de la Société au coût amorti incluent la trésorerie, les clients et autres débiteurs et le Fonds de renouvellement des actifs.

Actifs financiers à la JVBÉRG

La Société évalue les actifs financiers à la JVBÉRG si les deux conditions suivantes sont réunies :

- La détention de l'actif financier s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif principal est atteint à la fois par la perception de flux de trésorerie contractuels et par la vente d'actifs financiers ;
- Les conditions contractuelles de l'actif financier 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.

Pour les actifs financiers à la JVBÉRG, les revenus d'intérêts, les réévaluations de change et les pertes ou reprises de valeur sont comptabilisés en résultat net et calculés de la même manière que pour les actifs financiers évalués au coût amorti. Les variations de juste valeur restantes sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global. Lors de la décomptabilisation, la variation cumulée de la juste valeur comptabilisée dans les autres éléments du résultat global est reclassée dans le résultat net.

Au cours de l'exercice, la Société n'a détenu aucun actif financier à la JVBÉRG.

Actifs financiers à la JVBRN

Les actifs financiers qui ne répondent pas aux critères nécessaires pour être évalués au coût amorti ou à la JVBÉRG sont évalués à la JVBRN. Plus précisément, les actifs financiers à la JVBRN sont des actifs financiers détenus à des fins de transaction ou des actifs financiers désignés lors de la comptabilisation initiale à la JVBRN. Les actifs financiers sont classés à la JVBRN s'ils sont acquis en vue d'être vendus ou rachetés à court terme. Les instruments financiers dérivés sont également classés comme détenus à des fins de transactions, à moins qu'ils ne soient désignés comme des instruments de couverture efficaces. Les actifs financiers dont les flux de trésorerie ne correspondent pas uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû sont classés et évalués à la JVBRN, quel que soit le modèle économique. Nonobstant les critères de classement des actifs financiers au coût amorti ou à la JVBÉRG, tel que décrit ci-dessus, les actifs financiers peuvent être désignés à la JVBRN si cette désignation élimine ou réduit sensiblement une incohérence dans l'évaluation ou la comptabilisation.

Les actifs financiers à la JVBRN sont comptabilisés à l'état de la situation financière à la juste valeur et les variations nettes de la juste valeur sont comptabilisées au résultat net.

Les actifs financiers de la Société à la JVBRN incluent les instruments financiers dérivés.

Décomptabilisation

Un actif financier est décomptabilisé, c'est-à-dire sorti de l'état de la situation financière de la Société lorsque :

- Les droits contractuels sur les flux de trésorerie de l'actif financier arrivent à expiration ou ;
- La Société a transféré ses droits contractuels de recevoir des flux de trésorerie de l'actif ou s'est engagée à payer à un tiers la totalité des flux de trésorerie reçus dans un court délai dans le cadre d'un mécanisme de transmission ; soit la Société a transféré la quasi-totalité des risques et avantages de l'actif, soit la Société n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages de l'actif, mais en a transféré le contrôle.

5. Conventions comptables importantes (suite)

Dépréciation des actifs financiers

La Société doit comptabiliser une correction de valeur pour pertes au titre des pertes de crédit attendues sur des actifs financiers qui ne sont pas évalués à la JVBRN. Les pertes de crédit attendues sont fondées sur la différence entre les flux de trésorerie contractuels dus conformément au contrat et tous les flux de trésorerie que la Société s'attend à recevoir, actualisés au taux d'intérêt effectif initial. Les flux de trésorerie attendus comprendront les flux de trésorerie provenant de la vente des garanties financières ou engagements de prêts faisant partie intégrante des conditions contractuelles.

Les pertes de crédit attendues sont reconnues en deux étapes. Pour les expositions de crédit pour lesquelles il n'y a pas eu d'augmentation importante du risque de crédit depuis la comptabilisation initiale, les pertes de crédit attendues correspondent au montant des pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir. Pour les expositions de crédit pour lesquelles le risque de crédit a augmenté de manière importante depuis la comptabilisation initiale, une correction de valeur pour pertes correspondant aux pertes de crédit attendues pour la durée de vie de l'actif financier doit être évaluée, indépendamment du moment du défaut (durée de vie).

Pour les clients et autres débiteurs, la Société applique une méthode simplifiée pour le calcul des pertes de crédit attendues qui est permise selon IFRS 9 lorsque certaines conditions sont remplies. La Société utilise cette simplification et n'a pas besoin d'ajuster le montant de la contrepartie promise pour les effets liée à une composante de financement importante si la Société prévoit, au début du contrat, que la période entre le moment où la Société fournit le service au client et le client paie pour ce service sera d'un an ou moins. Par conséquent, la Société ne suit pas les variations du risque de crédit, mais comptabilise plutôt une correction de valeur pour pertes en fonction des pertes attendues pour la durée de vie à chaque date de clôture. La Société a établi une matrice de correction de valeur pour pertes basées sur les expériences passées du débiteur ajustée le cas échéant pour refléter la situation actuelle et les estimations des conditions économiques futures. Les montants considérés comme irrécouvrables sont radiés et sont inclus sur la ligne « Autres » dans l'état du résultat global. La Société ne comptabilise aucune perte de crédit attendue sur la trésorerie et sur le Fonds de renouvellement des actifs car ils ne comprennent que de la trésorerie.

ii) Passifs financiers

Classement et évaluation initial

Les passifs financiers sont classés lors de la comptabilisation initiale, puis évalués au coût amorti ou à la JVBRN.

Tous les passifs financiers sont initialement comptabilisés à la juste valeur.

Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et charges à payer et les instruments financiers dérivés.

Évaluation ultérieure

L'évaluation des passifs financiers dépend de leur classement tel qu'indiqué ci-dessous :

Autres passifs financiers au coût amorti

Un passif financier qui n'est pas une contrepartie éventuelle d'un acquéreur lors d'un regroupement d'entreprises, détenus à des fins de transaction ou désigné à la JVBRN est ultérieurement évalué au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les gains et les pertes sont comptabilisés dans le résultat net lorsque les passifs financiers sont décomptabilisés ainsi que selon le processus d'amortissement de la méthode du taux d'intérêt effectif.

Le coût amorti est calculé en considérant toute décote ou surcote d'acquisition ainsi que les honoraires ou les coûts qui font partie intégrante de la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les passifs de la Société au coût amorti comprennent les fournisseurs et charges à payer.

Passifs financiers évalués à la JVBRN

Les passifs financiers à la JVBRN comprennent les passifs financiers contractés en vue d'un rachat à court terme ainsi que les passifs financiers désignés à la JVBRN lors de la comptabilisation initiale.

Les passifs financiers classés à la JVBRN comprennent également les instruments financiers dérivés de la Société qui ne sont pas désignés comme des instruments de couverture dans les relations de couvertures définies par IFRS 9. Les dérivés incorporés séparés sont également classés à la JVBRN à moins qu'ils ne soient désignés comme des instruments de couverture efficace.

Les gains ou les pertes sur les passifs financiers classés à la JVBRN sont comptabilisés dans le résultat net.

Les passifs financiers de la Société à la JVBRN comprennent les instruments financiers dérivés.

Décomptabilisation

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation au titre de passif est acquittée, annulée ou expirée. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre du même prêteur à des conditions substantiellement différentes, ou si les termes d'un passif existant sont modifiés de manière substantielle, un tel échange ou modification est traité comme une décomptabilisation du passif initial et la comptabilisation d'un nouveau passif. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée au résultat net.

iii) Instruments financiers dérivés

Comptabilisation initiale et évaluation ultérieure

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps de marchandises et des contrats de change à terme, pour gérer son exposition au risque de prix du carburant et au risque de change.

Les dérivés sont initialement comptabilisés à la juste valeur à la date à laquelle un contrat de dérivé débute et sont ensuite réévalués à la juste valeur à chaque date de clôture. Les dérivés sont comptabilisés en tant qu'actifs financiers lorsque la juste valeur est positive et en tant que passifs financiers lorsque la juste valeur est négative. Toute variation de la juste valeur est immédiatement comptabilisée au résultat net sur la ligne « Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés » à moins que le dérivé ne soit désigné comme un instrument de couverture et qu'il soit efficace, dans ce cas la comptabilisation dans l'état du résultat global dépend de la nature de la relation de couverture. Au cours de l'exercice, la Société n'a pas désigné d'instruments financiers désignés comme instruments de couverture.

Classement – Évaluation ultérieure au/à la	Applicable à	Évaluation initiale	Évaluation ultérieure	Comptabilisation – revenus/ dépenses ou gains/pertes des réévaluations, s'il y a lieu
Coût amorti	○ Trésorerie ○ Clients et autres débiteurs ○ Fonds de renouvellement des actifs ○ Fournisseurs et charges à payer	Juste valeur incluant les coûts de transaction	Coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif	Résultat net
Juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN)	Instruments financiers dérivés	Juste valeur	Juste valeur	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 au fil du temps. 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 liée à ces jugements, estimations et hypothèses pourrait 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 2018, 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 comptabilisée dans les produits reportés, 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 salaire 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 21.

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 une 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. Produits

Le tableau suivant détaille les produits par principales sources :

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
PRODUITS		
Transport et accommodation	356,9	338,4
Nourritures et breuvages à bord des trains et autres	11,7	10,3
Produits voyageurs	368,6	348,7
Produits d'intérêts	0,8	0,4
Produits de tiers	9,6	9,1
Produits de location et sous-location	13,2	13,6
Autres produits	23,6	23,1
Total	392,2	371,8

8. 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)	2018	2017
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	395,9	348,3
Postes nécessitant des fonds d'exploitation :		
Charge d'impôts sur le résultat	-	0,2
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :		
Amortissements des immobilisations corporelles	(72,7)	(67,4)
Amortissements des immobilisations incorporelles	(27,5)	(24,3)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	(5,0)	(4,8)
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles	(0,3)	(0,8)
Excédent des cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	(8,3)	1,1
(Perte nette) gain net non réalisée sur les instruments financiers dérivés	(5,9)	5,6
Ajustement pour les cours de rémunération	(3,3)	(0,1)
Ajustement pour VIA Préférence	(0,3)	6,2
Autres	-	1,3
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	272,6	265,3

9. Classement des instruments financiers

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2018		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	Coût amorti	
Actifs financiers :			
Trésorerie	-	14,8	14,8
Clients et autres débiteurs	-	8,0 ⁽¹⁾	8,0
Instruments financiers dérivés	0,6 ⁽²⁾	-	0,6
Fonds de renouvellement des actifs	-	4,0	4,0
Total	0,6	26,8	27,4
Passifs financiers :			
Fournisseurs et charges à payer	-	194,9 ⁽³⁾	194,9
Instruments financiers dérivés	5,3 ⁽²⁾	-	5,3
Total	5,3	194,9	200,2
(en millions de dollars canadiens)	2017		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	Coût amorti	
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 (Note 1)	8,7	-	8,7
Total	12,2	12,9	25,1
Passifs financiers :			
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

Note 1 : au début de l'exercice, le Fonds de renouvellement des actifs était composé d'actifs financiers qui ne généraient pas de flux de trésorerie constituant uniquement des versements de capital et d'intérêts. Par conséquent, la Société a présenté le Fonds de renouvellement des actifs en tant qu'instrument financier évalué à la JVBRN dans les notes aux états financiers. Au cours de l'exercice, les instruments financiers inclus dans le Fonds de renouvellement des actifs ont été reclassés en trésorerie et doivent être présentés au coût amorti au lieu d'à la JVBRN. Cette modification n'a aucune incidence sur les montants présentés dans les états financiers.

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

(1) Voir détails à la Note 10.

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

(3) Voir détail à la Note 18.

10. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Clients	2,7	2,8
Autres débiteurs	5,4	7,0
Correction de valeur pour pertes	(0,1)	(0,1)
Clients et autres débiteurs classés au Coût amorti	8,0	9,7
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement d'exploitation (Note 23)	13,7	26,7
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement en capital (Note 23)	23,6	10,5
Taxes à la consommation	3,7	1,6
Total clients et autres débiteurs	49,0	48,5

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 (1,1 million de dollars au 31 décembre 2017) à la date de clôture. L'échéance de ces créances est détaillée dans le tableau suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Non dépréciées et échues par :		
0 à 30 jours	0,4	0,8
31 à 60 jours	0,7	0,3
61 à 90 jours	-	-
Plus de 90 jours	-	-
Total	1,1	1,1

La Société a comptabilisé au cours de l'exercice un montant de 1,2 million de dollars de perte de valeur découlant de contrats avec des clients et d'autres débiteurs, qui est présenté à la ligne « Autres » à l'état du résultat global (1,1 million de dollars au 31 décembre 2017).

11. Autres actifs courants

Les autres actifs courants incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Frais payés d'avance	4,0	3,8
Avances sur contrat	2,1	0,3
Total autres actifs courants	6,1	4,1

12. 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 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 :

	2018		2017	
	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)
Swaps de marchandises				
Actifs	3 528	0,6	14 112	3,3
Passifs	14 616	5,3	4 032	1,3

Au 31 décembre 2018, les swaps de marchandises libellés en dollars américains ont un prix fixe par gallon américain de 1,950 dollars américains et les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 2,030 et 3,100 en dollars canadiens (31 décembre 2017 : entre 1,840 et 2,655 dollars américains et entre 1,950 et 2,431 dollars canadiens). Les dates de maturité pour les deux devises varient respectivement de 2019 à 2020 (31 décembre 2017 : 2018 à 2019 pour les deux devises). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

	2018		2017	
	Quantité nominale de référence (millions de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Quantité nominale de référence (millions de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Contrats de change à terme				
Actifs	-	-	1,8	0,2
Passifs	2,0	-	8,2	1,0

Au 31 décembre 2018, les taux des contrats de change à terme sont de 1,366 en dollars américains (31 décembre 2017 : entre 1,156 et 1,374 en dollars américains) et la date de maturité est 2019 (31 décembre 2017 : 2018 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	2018	2017
	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Total actifs	0,6	3,5
Total passifs	5,3	2,3

13. Stocks

Les stocks incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Pièces de rechange	28,0	25,5
Provision pour désuétude	(3,1)	(3,3)
Pièces de rechange nettes	24,9	22,2
Fournitures à bord des trains	3,6	3,0
Carburant	0,3	0,3
Total stocks	28,8	25,5

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 41,5 millions de dollars, incluant un montant de 11,4 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles (31 décembre 2017 : 39,8 millions de dollars, incluant un montant de 11,1 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles). La Société a comptabilisé une charge de 0,2 million de dollars liée à une dépréciation de la valeur des stocks en 2018 (31 décembre 2017 : 0,3 million de dollars).

14. 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 3,1 millions de dollars (31 décembre 2017 : 7,8 millions de dollars) de son Fonds de renouvellement des actifs. Ce montant figure dans la portion courante du Fonds de renouvellement des actifs. Le solde de 0,9 million de dollars (31 décembre 2017 : 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.

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Solde au début de l'exercice	8,7	8,7
Moins : Retraits effectués pendant l'exercice (Note 1)	(4,7)	-
Solde à la fin de l'exercice	4,0	8,7

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

Au 31 décembre 2018, un montant de 2,0 millions de dollars inclus dans les fournisseurs et charges à payer sera réglé à partir du Fonds de renouvellement des actifs en 2019 (4,7 millions de dollars au 31 décembre 2017).

15. Immobilisations corporelles

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2018	Additions	Dispositions	Transferts	31 décembre 2018
Coût :					
Terrains	17,0	-	-	-	17,0
Matériel roulant	942,4	-	(10,5)	16,6	948,5
Bâtiments de maintenance	167,8	-	(5,2)	8,3	170,9
Gares et installations	133,8	-	(1,8)	22,9	154,9
Infrastructures (propriété de la Société)	269,5	-	(2,4)	22,9	290,0
Améliorations locatives	90,6	-	(2,6)	6,9	94,9
Machinerie et équipement	26,0	-	(0,3)	2,9	28,6
Matériel informatique	38,0	-	(3,4)	8,9	43,5
Autres immobilisations corporelles	7,2	-	-	0,8	8,0
Projets en cours de réalisation	32,3	105,3	-	(90,2)	47,4
Coût total	1 724,6	105,3	(26,2)	-	1 803,7
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Matériel roulant	497,7	45,2	(6,7)	-	536,2
Bâtiments de maintenance	112,8	2,1	(5,0)	-	109,9
Gares et installations	46,0	5,5	(1,5)	-	50,0
Infrastructures (propriété de la Société)	89,7	8,9	(2,1)	-	96,5
Améliorations locatives	47,7	4,2	(2,3)	-	49,6
Machinerie et équipement	17,9	1,4	(0,2)	-	19,1
Matériel informatique	26,4	5,0	(3,4)	-	28,0
Autres immobilisations corporelles	2,6	0,4	-	-	3,0
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	840,8	72,7	(21,2)	-	892,3
Valeur nette comptable	883,8	32,6	(5,0)	-	911,4

15. Immobilisations corporelles (suite)

(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

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares. Les projets en cours de réalisation incluent un inventaire de 2,8 millions de dollars (31 décembre 2017 : aucun montant) de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train.

La Société a révisé et modifié la durée de vie utile de certains équipements de façon à mieux aligner la dépense d'amortissement avec les bénéfices futurs qui seront générés par ces actifs. L'impact de ces changements sur la dépense d'amortissement actuelle et future et sur l'amortissement du financement en capital reporté est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2018	2019	2020	2021
Augmentation de la dépense d'amortissement	1,6	1,9	(2,3)	(1,2)
Augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté	1,6	1,9	(2,3)	(1,2)

16. Immobilisations incorporelles

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2018	Additions	Dispositions	Transferts	31 décembre 2018
Coût :					
Logiciels (<i>Note 1</i>)	114,0	-	(6,7)	10,0	117,3
Droits d'accès aux infrastructures	430,4	-	(0,5)	6,9	436,8
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	1,0	5,4
Projets en cours de réalisation	3,5	18,5	-	(17,9)	4,1
Coût total	552,3	18,5	(7,2)	-	563,6
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Logiciels	78,5	15,8	(6,5)	-	87,8
Droits d'accès aux infrastructures	102,3	11,3	(0,4)	-	113,2
Autres actifs intangibles	2,0	0,4	-	-	2,4
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	182,8	27,5	(6,9)	-	203,4
Valeur nette comptable	369,5	(9,0)	(0,3)	-	360,2

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

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2017	Additions	Dispositions	Transferts	31 décembre 2017
Coût :					
Logiciels (<i>Note 1</i>)	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.

17. Avance sur contrat

Au 31 décembre 2018, une avance sur contrat de 74,4 millions de dollars est enregistrée et sera transférée aux immobilisations corporelles dans les prochains exercices, en fonction de l'avancement des travaux.

18. Fournisseurs et charges à payer

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Salaires à payer et courus	43,7	40,7
Fournisseurs et charges à payer – Autres	115,1	40,5
Fournisseurs et charges à payer – Projets en capital	36,1	23,1
Fournisseurs et charges à payer classés au Coût amorti	194,9	104,3
Taxes sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	6,1	5,8
Déductions à la source	2,8	3,7
Total fournisseurs et charges à payer	203,8	113,8

19. Provisions

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2018	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	31 décembre 2018
Coûts environnementaux	0,3	0,8	-	-	1,1
Litiges et réparations d'équipement (Note a)	8,6	5,9	(3,0)	(3,2)	8,3
Total provisions	8,9	6,7	(3,0)	(3,2)	9,4

a) 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.

20. Produits reportés

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Ventes de billets à l'avance	20,3	19,6
VIA Préférence	11,1	10,8
Opérations non monétaires	1,7	2,2
Cartes-cadeaux	1,7	1,5
Autres	2,2	0,5
Total produits reportés	37,0	34,6

Les ventes de billets à l'avance, qui représentent des passifs sur contrats, sont relatifs aux paiements reçus avant l'exécution du contrat. Les passifs contractuels sont comptabilisés à titre de produits lorsque la Société exécute le contrat.

Au cours de l'exercice, des produits de 19,6 millions de dollars ont été comptabilisés en produits de l'exercice relativement aux ventes de billets à l'avance (18,3 millions de dollars au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2017). La direction s'attend à ce que 100 % des ventes de billets à l'avance soient constatés à titre de produits au cours du prochain exercice financier.

Au cours de l'exercice, des produits de 8,8 millions de dollars ont été comptabilisés au titre de l'obligation de performance relativement au programme VIA Préférence qui a été satisfaite au cours de l'exercice et qui était incluse dans le solde des produits reportés au début de l'exercice (31 décembre 2017 : 15,5 millions de dollars). La direction s'attend à ce que 70 % de l'obligation de performance non satisfaite du programme VIA Préférence soient comptabilisés en tant que produits au cours du prochain exercice financier.

Au cours de l'exercice, un montant de 0,6 million de dollars de produits a été comptabilisé au titre des obligations relatives aux cartes-cadeaux qui ont été honorées pendant l'exercice et qui était inclus dans le solde des produits reportés au début de l'exercice (31 décembre 2017 : 0,6 million de dollars). La direction s'attend à ce que 37,0 % de l'obligation de performance liée aux cartes-cadeaux soit constatée à titre de produits au cours du prochain exercice financier.

Il n'y a pas eu de changement important dans les soldes des passifs sur contrats au cours de l'exercice courant.

21. Actifs et passifs au titre des 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.

Les dispositions du régime de retraite varient pour un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1^{er} janvier 2014, pour un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1^{er} janvier 2015 et pour les employés non syndiqués embauchés à compter du 1^{er} janvier 2018. Un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1^{er} janvier 2014 a cessé d'accumuler des prestations en vertu du régime de retraite à prestations définies en vigueur à partir du 18 juin 2015. À compter du 19 juin 2015, ce groupe d'employés syndiqués ainsi que l'autre groupe d'employés embauchés à compter du 1^{er} janvier 2015, ont droit, de manière prospective, à des prestations de retraite provenant d'un régime de retraite hybride. Les employés non syndiqués embauchés après le 1^{er} janvier 2018 reçoivent prospectivement des prestations de retraite d'un régime de retraite à cotisations définies.

Employés ayant droit au régime à prestations définies

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.

Employés ayant droit au régime hybride

Ces employés ont droit 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.

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.

Employés ayant droit au régime 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 100 pour cent des cotisations des participants.

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 2017	31 décembre 2018
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2018	31 décembre 2019
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2017	31 décembre 2018
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2018	31 décembre 2019
Régimes de prestations 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 2018	31 décembre 2019

21. Actifs et passifs au titre des 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 :

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
(en million de dollars canadiens)	2018	2017	2018	2017
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de l'exercice	2 409,0	2 298,1	23,8	21,7
Coût des services	31,4	27,9	0,3	0,3
Coût des services passés	-	(0,1)	-	-
Charge d'intérêts	81,4	86,3	0,8	0,8
Cotisations des salariés	14,3	14,3	-	-
Prestations versées	(135,1)	(135,0)	(0,8)	(0,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	27,5	(0,1)	0,3	-
Effet des changements aux hypothèses financières	(148,6)	118,4	(2,2)	1,8
Effet du transfert d'employés	2,8	-	-	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	1,3	(0,8)	(0,1)	-
Solde à la fin de l'exercice	2 284,0	2 409,0	22,1	23,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	2 390,5	2 267,2	-	-
Revenu d'intérêts	79,7	84,4	-	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	(74,9)	128,9	-	-
Cotisations de l'employeur	26,2	33,4	0,8	0,8
Cotisations des salariés	14,3	14,3	-	-
Prestations versées	(135,1)	(135,0)	(0,8)	(0,8)
Effet du transfert d'employés	2,8	-	-	-
Charges administratives	(2,1)	(2,7)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	2 301,4	2 390,5	-	-
Passif net au titre des prestations définies (actif)	(17,4)	18,5	22,1	23,8

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)	2018				2017			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	0,5 %	1,5 %	-	2,0 %	1,1 %	0,2 %	-	1,3 %
Actions	19,4 %	-	-	19,4 %	20,5 %	-	-	20,5 %
Obligations	-	24,1 %	-	24,1 %	-	23,8 %	-	23,8 %
Part de fonds communs de placement	8,5 %	26,1 %	19,9 %	54,5 %	5,8 %	32,9 %	15,7 %	54,4 %
	28,4 %	51,7 %	19,9 %	100,0 %	27,4 %	56,9 %	15,7 %	100,0 %

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
	2019	2019
Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant	21,0	0,9

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 12,3 années (31 décembre 2017 : 12,8 années).

21. Actifs et passifs au titre des avantages du personnel (suite)

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2018	2017	2018	2017
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRES :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	3,90 %	3,40 %	4,00 %	3,40 %
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	-	-	5,90 %	5,70 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,00 %	4,30 %
Année d'atteinte du taux ultime	-	-	2040	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	3,40 %	3,80 %	3,40 %	3,90 %
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	-	-	5,70 %	5,80 %
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 postérieure à la retraite

OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :

Composante à prestations définies des régimes de retraite :

2018	2017
105 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 90 % 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 :

2018	2017
105 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 90 % 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 :

2018	2017
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 :

2018	2017
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.

21. Actifs et passifs au titre des avantages du personnel (suite)

Risques associés aux régimes à prestations définies

Le risque principal relié aux régimes de pension est le risque de financement qui est le risque que la croissance des actifs investis et des cotisations aux fonds de pension ne seront pas suffisantes pour couvrir les obligations des fonds de pension, 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 en obligations 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.

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)	
	2018	2017
Régimes de retraite – composante à prestations définies :		
Taux d'inflation		
Augmentation de 25 points de base	38,8	42,1
Diminution de 25 points de base	(38,2)	(41,4)
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(68,4)	(74,6)
Diminution de 25 points de base	72,1	78,9
Paievements de prestation		
Augmentation de 25 points de base	30,6	33,1
Diminution de 25 points de base	(29,9)	(32,4)
Taux d'augmentation salariale		
Augmentation de 25 points de base	5,2	5,7
Diminution de 25 points de base	(5,6)	(6,0)
Table de mortalité		
1 an plus jeune	60,7	66,9
1 an plus vieux	(61,5)	(67,4)
Avantages postérieurs à l'emploi :		
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(0,8)	(1,0)
Diminution de 25 points de base	0,9	1,0

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.

21. Actifs et passifs au titre des 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 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 2018. Les cotisations de l'employeur ne devraient pas être importantes en 2019.

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)	2018	2017
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	18,2	18,5
Coût des services	3,3	3,1
Charge d'intérêts	0,6	0,6
Prestations versées	(4,2)	(3,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	(0,6)	(0,2)
Solde à la fin de l'exercice	17,3	18,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	4,2	3,8
Prestations versées	(4,2)	(3,8)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	17,3	18,2

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

(en millions de dollars canadiens)	2019
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	4,7

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	2018	2017
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Taux d'actualisation	3,60 %	3,20 %
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 %	5,00 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	4,00 %	3,80 %
Année d'atteinte du taux ultime	2040	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 personnels
COÛT 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

21. Actifs et passifs au titre des 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 :

	Passif au titre des avantages du personnel à long terme	
	Augmentation / (diminution)	
(en million de dollars canadiens)	2018	2017
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)	2018	2017
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	0,5	0,6
Coût des services	0,3	0,4
Prestations versées	(0,4)	(0,5)
Solde à la fin de l'exercice	0,4	0,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	0,4	0,5
Prestations versées	(0,4)	(0,5)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	0,4	0,5

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

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

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	17,6	4,6
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	0,2	23,1
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	22,1	23,8
Régimes d'avantages du personnel à long terme	17,3	18,2
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,4	0,5
Total passifs	40,0	65,6

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

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Charges d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	35,2	32,4
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	1,1	1,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	3,3	3,5
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,3	0,4
Total	39,9	37,4

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

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	44,9	11,4
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	2,0	(1,8)
Total	46,9	9,6

22. Impôts sur le résultat

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

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Charge d'impôts exigibles	-	0,2
Charge d'impôts sur le résultat	-	0,2

La charge d'impôts sur le résultat de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant les taux d'imposition combinés fédéral et provincial réglementaires de 24,56 pour cent (31 décembre 2017 : 24,46 pour cent) sur le résultat avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Résultat net avant impôts sur le résultat	(19,0)	13,1
Charge (économie) d'impôts sur le résultat calculée – taux réglementaires	(4,7)	3,2
Impôts minimums des sociétés de l'Ontario	-	0,2
Charges comptables non déductibles et autres	0,1	0,1
Effet des attributs fiscaux non reconnus	4,8	(3,9)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés sur le résultat	(0,2)	0,6
Charge d'impôts sur le résultat	-	0,2

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

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

Impôts différés au 31 décembre 2018 (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	(0,8)	0,7	(0,1)
Actifs au titre des avantages du personnel	(1,1)	(3,2)	(4,3)
Total des passifs d'impôts différés	(1,9)	(2,5)	(4,4)
Pertes fiscales reportées prospectivement	1,9	2,5	4,4
Actifs (passifs) d'impôts différés	-	-	-

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)
Actifs au titre des 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	-	-	-

La Société a 51,0 millions de dollars (31 décembre 2017 : 48,1 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales et des autres provinces et 53,4 millions de dollars (31 décembre 2017 : 50,6 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec autres qu'en capital, non utilisées, qui viendront à échéance en 2029 et 2038.

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)	2018	2017
Fédéral et autres provinces :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	92,4	87,3
Provisions et autres passifs	37,1	14,2
Passifs au titre des avantages du personnel	39,6	65,1
Pertes fiscales reportées prospectivement	32,7	40,0
	201,8	206,6
Québec :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	474,1	468,9
Provisions et autres passifs	15,9	12,6
Passifs au titre des avantages du personnel	39,6	65,1
Pertes fiscales reportées prospectivement	35,2	42,6
	564,8	589,2

23. 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)	2018	2017
Solde au début de l'exercice	1 239,5	1 247,2
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	121,8	88,4
Amortissement du financement en capital reporté	(104,3)	(96,1)
Solde à la fin de l'exercice	1 257,0	1 239,5

Le montant de financement en capital reçu au cours de l'exercice représente le montant du financement du gouvernement du Canada facturé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles pour un montant de 121,8 millions de dollars (88,4 millions de dollars au 31 décembre 2017) moins la variation du montant de financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada de (13,1) millions de dollars ((8,4) millions de dollars au 31 décembre 2017), ce qui totalise 108,7 millions de dollars pour l'exercice (80,0 millions de dollars au 31 décembre 2017). Voir la Note 10.

24. 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.

25. Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Clients et autres débiteurs (Note 32)	12,6	(6,1)
Autres actifs courants	(2,0)	(1,1)
Stocks	(3,3)	(1,4)
Fournisseurs et charges à payer	2,6	9,7
Provisions	0,5	(4,6)
Produits reportés	2,3	(4,9)
Total	12,7	(8,4)

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de (13,1) millions de dollars ((8,4) millions de dollars au 31 décembre 2017) lié au financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada puisque ce montant est lié aux activités d'investissement.

La variation des fournisseurs et charges à payer exclut un montant de 13,0 millions de dollars (1,7 million de dollars au 31 décembre 2017) lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles ainsi qu'un montant de 74,4 millions de dollars relativement à une avance sur contrat, ces montants étant liés aux activités d'investissement.

26. 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 et 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 les actifs et passifs financiers détenus par la Société évalués à la juste valeur à la fin de chaque exercice financier. 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-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
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

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.

27. 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)	2018	2017
Actifs :		
Trésorerie	0,8	0,1
Clients et autres débiteurs	0,5	0,7
Instruments financiers dérivés	-	0,4
Passifs :		
Fournisseurs et charges à payer	4,1	4,0
Instruments financiers dérivés	0,4	2,3

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 27,4 millions de dollars (31 décembre 2017 : 25,1 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 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 2018, environ 7,2 pour cent (31 décembre 2017 : 6,2 pour cent) des clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 77,8 pour cent (31 décembre 2017 : 82,6 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2018, la correction de valeur pour pertes s'élevait à 0,1 million de dollars (31 décembre 2017 : 0,1 million de dollars). La correction de valeur pour pertes est un modèle de pertes de crédit attendu basé sur les expériences passées du débiteur, ajustée le cas échéant pour refléter la situation actuelle et les estimations des conditions économiques futures.

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 200,2 millions de dollars (31 décembre 2017 : 106,6 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 2018 :

(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
Fournisseurs et charges à payer	194,9	-	-	-	-	194,9
Passifs financiers dérivés	0,8	0,9	1,6	2,0	-	5,3
Total	195,7	0,9	1,6	2,0	-	200,2

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
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

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 2018 ainsi qu'au 31 décembre 2017, 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.

28. 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)	2018				2017
	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 : Preneur <i>(Note a)</i>	20,4	3,7	15,4	1,3	24,0
Entretien <i>(Note b)</i>	356,1	-	8,1	348,0	-
Total	376,5	3,7	23,5	349,3	24,0
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :					
Matériel roulant <i>(Note b)</i>	1 019,3	90,5	810,2	118,6	5,2
Bâtiments de maintenance	1,9	1,9	-	-	0,7
Gares et installations	8,2	5,8	2,4	-	2,4
Infrastructures (propriété de la Société)	11,1	10,9	0,2	-	4,5
Matériel informatique	0,4	0,4	-	-	0,7
Total	1 040,9	109,5	812,8	118,6	13,5
Total des engagements	1 417,4	113,2	836,3	467,9	37,5

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations et à des espaces de bureaux. Le plus important contrat de location est 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 2018, un montant de 13,7 millions de dollars (31 décembre 2017 : 16,5 millions de dollars) a été comptabilisé en charge en lien avec les contrats de location d'immeuble.

b) Durant l'exercice, la Société a signé une entente pour le renouvellement de la flotte actuelle dans le corridor Québec-Windsor ainsi que pour le support technique de ces voitures.

c) 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. Aucun montant n'est inclus dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagement fluctuent en fonction de l'utilisation annuelle des voies.

d) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution financière d'une valeur totale approximative de 22,2 millions de dollars (31 décembre 2017 : 22,8 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

29. 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 et du Conseil d'administration.

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

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017
Rémunérations et avantages du personnel à court terme	3,5	3,9
Avantages postérieurs à l'emploi	1,0	1,0
Total	4,5	4,9

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 les exercices clos le 31 décembre 2018 et le 31 décembre 2017.

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

30. Opérations non monétaires

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 2,0 millions de dollars au 31 décembre 2018 (31 décembre 2017 : 2,6 millions de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état du résultat global. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant approximatif de 1,8 million de dollars (31 décembre 2017 : 2,8 millions de dollars) dans l'état du résultat global, principalement à titre de « Marketing et ventes ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à de la visibilité publicitaire.

31. 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 provision est comptabilisée basée sur les frais futurs anticipés (voir Note 19).

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.

32. 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, la Société a fusionné deux lignes différentes de la section des activités d'investissement en une seule ligne. Les lignes « Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada » (31 décembre 2017 : (8,4) millions de dollars) et « Financement en capital » (31 décembre 2017 : 88,4 millions de dollars) sont maintenant présentées sur une ligne « Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles » pour un montant de 80,0 millions de dollars pour l'exercice clos le 31 décembre 2017 afin de refléter le financement reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles.

La Société présente maintenant la ligne « Amortissements » sur deux lignes différentes : « Amortissement des immobilisations corporelles » (31 décembre 2017 : 67,4 millions de dollars) et « Amortissement des immobilisations incorporelles » (31 décembre 2017 : 24,3 millions de dollars) dans l'état du résultat global ainsi que dans l'état des flux de trésorerie. La ligne « Perte sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles » est également présentée sur deux lignes séparées : « Perte sur cessions d'immobilisations corporelles » (31 décembre 2017 : 4,7 millions de dollars) et « Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles » (0,9 million de dollars au 31 décembre 2017) dans l'état du résultat global ainsi que dans l'état des flux de trésorerie.

La Société a fusionné le montant à recevoir du gouvernement du Canada avec les clients et autres débiteurs à l'état de la situation financière en raison de la nature de ce montant.

La Société a modifié la présentation de la « Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat » ainsi que de la « Charge d'impôts ». Une « Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat » est maintenant présentée avec parenthèses. Une « Charge d'impôts » est maintenant présentée sans parenthèses et un « Recouvrement d'impôts » est présenté avec parenthèses.

La Société a choisi de modifier la présentation de la juste valeur de la composante à prestations définies de l'actif du régime de retraite à la Note 21. Afin d'améliorer l'information fournie, la Société présente maintenant l'actif du régime de retraite selon le niveau de hiérarchie de la juste valeur défini dans la Note 26.

Annuaire de la Société

Administratrice 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

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

Gabrielle Caron

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
Chef, Communications

Sonia Corriveau
Chef, Transformation des affaires

Patricia Jasmin
Chef, Services financiers

Martin R. Landry
Chef, Affaires commerciales

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

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

Biographies de l'équipe de la haute direction



Yves Desjardins-Siciliano

Président et chef de la direction

M. Desjardins-Siciliano s'est joint à l'équipe de VIA Rail en 2010 et a été nommé président et chef de la direction en mai 2014. Avant sa nomination à la présidence, M. Desjardins-Siciliano était Chef, Services corporatifs et juridiques, et Secrétaire corporatif de la Société. Cadre supérieur chevronné, il dirige son personnel avec passion, respect et transparence et fait preuve d'ouverture envers l'innovation et les idées créatives. Communicateur naturel, il est très sollicité pour prononcer des discours lors de conférences et événements d'affaires et dans différentes universités. Il se fait un honneur d'être un gestionnaire accessible et profite de chaque occasion pour rencontrer voyageurs et employés et échanger avec eux. Avant son arrivée à VIA Rail, M. Desjardins-Siciliano a occupé plusieurs postes de cadre supérieur dans les domaines des services juridiques, des relations avec les organismes de réglementation et les gouvernements, du développement d'entreprise, des communications marketing et des finances.

À Montréal et à Toronto, il a œuvré tant au sein d'entreprises privées que de sociétés cotées en bourse évoluant dans les industries de la technologie de l'information, des télécommunications, du marketing et du divertissement. Ancien président de l'Association du Barreau canadien, Division Québec, M. Desjardins-Siciliano a également été le chef de cabinet du ministre fédéral du Travail et du ministre d'État (Transports).

Il détient un diplôme en droit (LL.B.) de l'Université de Montréal et un diplôme d'études supérieures (DES) en droit de l'Université McGill. Il possède également une accréditation de l'Institut des administrateurs de sociétés (IAS.A) et est membre du Barreau du Québec. En 2016, M. Desjardins-Siciliano a remporté le Prix Accomplissement, stratégie d'affaires au gala des Prix des Conseillers Juridiques du Québec 2016, présenté par ZSA Recrutement Juridique. Il a été récompensé pour sa capacité à développer et à mettre en application la stratégie globale contribuant au succès de VIA Rail depuis sa nomination à la tête de l'entreprise.

La vision axée sur le client qu'il a mise en place a encouragé davantage de voyageurs à prendre le train, ce qui a permis à l'entreprise d'accroître à la fois sa clientèle et ses revenus pour la première fois depuis de nombreuses années. Il a aussi reçu un prix de l'organisme La Gouvernance au Féminin dans la Catégorie Président-Directeur général pour son action exceptionnelle en faveur de l'avancement de la femme dans la gouvernance des entreprises dans son rôle de Président et chef de la direction de VIA Rail. M. Desjardins-Siciliano a été nommé Lieutenant-Colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve en novembre 2016.



Marc Beaulieu

Chef, Transport et sécurité

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

Au cours de sa carrière chez VIA Rail, M. Beaulieu a occupé 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

M. 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

M^{me} 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 en gestion et en communications, M^{me} Bouthillier est une leader chevronnée axée sur les résultats. Elle a été auparavant PDG à Havas Worldwide Canada, où son solide leadership, son approche globale des communications et sa vision intégrée lui ont permis d'être une pionnière de l'industrie en implantant le numérique et les services de gestion de la relation client.

M^{me} 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. M^{me} Bouthillier a également assumé la responsabilité de présidente de l'Association des agences de publicité du Québec (AAPQ) de 2012 à 2014.



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. Elle a chapeauté l'élaboration du projet de train à grande fréquence.

Avant de se joindre à VIA Rail, elle était vice-présidente des Services d'affaires mondiaux chez IBM et présidente du Groupe LGS. 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.

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.



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 épaulé le Comité de vérification et de placement des régimes de retraite du Conseil d'administration.

M^{me} Jasmin possède une vaste expérience du secteur des finances et de l'administration, ayant travaillé pour d'importants détaillants tels que Costco et Les compagnies Loblaw Ltée, et 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. Il a chapeauté l'élaboration du projet de renouvellement de la flotte du corridor Québec – Windsor.

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 et gestion des risques

M. Legault est au service de VIA Rail depuis 2014. À titre de chef des Services juridiques et de la gestion des risques, 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 2018

Éditrice en chef

Jennifer Bauer

Communications de l'entreprise, VIA Rail

Éditeur

Paul Molpeceres

Communications de l'entreprise, VIA Rail

Design graphique

Gauthier Designers



Garant
des forêts
intacts^{MC}



la
voie
qu'on
aime^{MC}

