

— Rapport annuel 2019



Ligne du temps 2019



Janvier

- VIA Rail connaît une croissance des revenus durant la période des Fêtes 2018-2019, affichant ainsi ses meilleurs résultats financiers des dix dernières années.

Février

- VIA Rail dévoile la gare d'Ottawa modernisée et maintenant entièrement accessible, qui nous vaut le Prix du président du Conseil canadien des aveugles. **(p. 20)**
- Programme de remplacement de la flotte : Lancement du projet avec différentes équipes internes de VIA Rail et Siemens Canada.

Mars

- VIA Rail et Anciens Combattants Canada s'associent pour commémorer le 75^e anniversaire de la bataille de Normandie en plaçant une paire de bottes de combat à bord d'un train à Vancouver pour un long voyage jusqu'à Halifax, avec escales dans différentes villes où sont organisées des cérémonies.

Avril

- VIA Rail reçoit le Prix de transition vers l'emploi des anciens combattants. **(p. 35)**
- VIA Rail transporte 200 jeunes élèves de Toronto à la Colline du Parlement pour célébrer le Mois de l'histoire des Noirs. **(p. 26)**

Mai

- VIA Rail accueille sa nouvelle présidente et chef de la direction, Cynthia Garneau, pour un mandat de cinq ans, ainsi que trois nouveaux membres du Conseil d'administration.
- VIA Rail figure au palmarès des 50 marques de confiance du Canada selon une étude menée par l'école de commerce Gustavson de l'Université de Victoria. **(p. 34)**

Juin

- Des investissements de 71 millions de dollars sont annoncés pour étudier plus en profondeur le projet de train à grande fréquence (TGF) de VIA Rail dans le corridor Québec – Toronto. **(p. 11)**
- Création d'un Bureau de projet conjoint, sous la responsabilité partagée de VIA Rail et de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), qui mettra l'accent sur certaines activités touchant au TGF. **(p. 11)**

Juillet

- Pour la première fois en 10 ans, l'achalandage pour la longue fin de semaine de la fête du Canada se compte en centaine de milliers. **(p. 15)**



Août

- VIA Rail participe à ses dernières activités de la Fierté de l'été dans plusieurs villes canadiennes. **(p. 26)**

Septembre

- VIA Rail réitère son engagement en matière de sécurité publique en s'associant une fois de plus à Opération Gareautrain pour la Semaine de la sécurité ferroviaire. **(p. 18)**
- VIA Rail lance le Programme d'apprentissage de mécanicien de locomotive. **(p. 32)**
- VIA Rail mène un projet pilote à la gare d'Ottawa visant à mettre à l'essai des aires de soulagement pour les animaux d'assistance. **(p. 17)**
- VIA Rail reçoit la certification Or de La Gouvernance au Féminin. **(p. 35)**

Novembre

- Quatre nouvelles recrues sont assermentées et gagnent les rangs de l'équipe de police et sûreté de VIA Rail. **(p. 18)**

Décembre

- VIA Rail annonce les résultats positifs de sa stratégie d'achat média axée sur le contenu d'annonceurs canadiens. **(p. 23)**
- VIA Rail est heureuse de pouvoir à nouveau compter sur le soutien du gouvernement fédéral pour son projet de TGF. **(p. 12)**

Table des matières

02	VIA Rail en un coup d'œil
04	Message de la présidente du conseil d'administration
06	Message de la présidente
08	L'année en chiffres
10	Examen des activités
34	Prix et distinctions
36	Notre ambition en matière de durabilité
40	Indicateurs clés de performance
42	Gouvernance et responsabilité
54	Commentaires et analyse de la direction
72	États financiers
138	Annuaire de la Société

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 454 départs chaque semaine sur 12 500 kilomètres de voies ferrées reliant plus de 400 collectivités canadiennes. Elle comptait 3 234 employés à la fin de l'année civile et a transporté plus de 5 millions de passagers en 2019.

Nos services

+ de 400
collectivités desservies
au Canada

Produits voyageurs selon les liaisons

81 %

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

81 %
Liaisons intervilles

18 %
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.

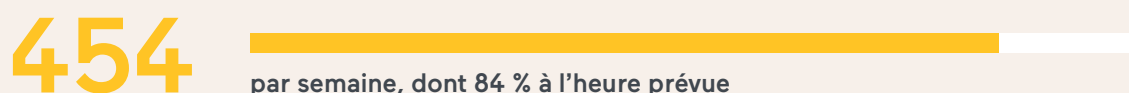
○ Liaisons régionales

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



— Employés

3 234

Employés actifs
à la fin de l'année civile

Diversité

34 %

de nos employés sont des femmes,
15 % appartiennent à une minorité visible,
2 % ont un handicap, et
2 % sont Autochtones.



— Flotte

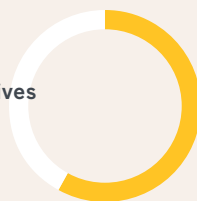
430

Voitures
(en service et hors service)

Locomotives

73

dont **92 %** ont été remises
à neuf pour une meilleure efficacité
opérationnelle et environnementale.



— Passagers

5 M de déplacements représentant près de **1,7 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.

9

Bureaux
1 siège social
6 bureaux régionaux
2 bureaux satellites

4

Centres de maintenance
- Montréal
- Toronto
- Winnipeg
- Vancouver

— Message de la présidente du conseil d'administration



Je salue et remercie nos plus de 3 200 employés pour leur effort permettant à nos clients de vivre une expérience de voyage de grande qualité. »

— Françoise Bertrand, C.M., O.Q.
Présidente du conseil d'administration, VIA Rail

Il y a trois ans, j'acceptais avec enthousiasme de participer à la vision 2020-2025 de VIA Rail Canada (VIA Rail). Cette responsabilité me permettait de voir en première loge la transformation des habitudes des Canadiens quant à la mobilité. Cette vision contribuait à la prise de conscience environnementale chez les passagers.

Je demeure convaincue, au terme de cette année, que le service ferroviaire passager au Canada est une voie d'avenir. Et que VIA Rail possède toutes les composantes requises pour que son leadership en la matière soit reconnu.

VIA Rail, en améliorant ses activités et en se transformant, a la capacité de toujours mieux servir l'intérêt de ses clients. En 2019, plus de 5 millions de passagers nous ont choisis comme moyen de transport pour leurs déplacements intercités. Ce faisant, ces millions de passagers ont plébiscité les efforts de toutes nos équipes : celles qui servent nos clients à bord des trains, celles des agents de maintenance dans nos centres et dans nos gares, ainsi que celles assurant nos services administratifs. Je salue et remercie nos plus de 3 200 employés pour leur effort permettant à nos clients de vivre une expérience de voyage de grande qualité.

Cette année fut une année d'importance dans l'histoire de VIA Rail, car nous avons accueilli une nouvelle présidente et chef de la direction, madame Cynthia Garneau. Chacun sait qu'un nouveau leadership est un moment unique dans la vie d'une organisation. Madame Garneau, forte d'un parcours dans le domaine aéronautique, s'est investie avec passion et détermination pour construire avec les équipes le futur de VIA Rail. Afin de bien marquer cette nouvelle étape sous sa gouverne, elle a effectué une planification stratégique 2019-2024 qui saura poursuivre la modernisation de VIA Rail. Cette modernisation était déjà entamée par l'octroi du gouvernement d'un budget permettant à VIA Rail d'acquérir une nouvelle flotte afin de mieux desservir le corridor Québec – Windsor. Un autre projet phare de cette modernisation est celui du train à grande fréquence dans le même corridor qui vise la construction de voies dédiées. La décision du gouvernement du Canada d'octroyer les fonds par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada pour l'analyse de l'atténuation des risques a été accueillie comme un signe des plus encourageant pour la mobilité durable. Pour ce faire, le gouvernement a créé un bureau conjoint de projet réunissant VIA Rail et la Banque de l'infrastructure du Canada.

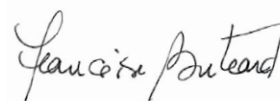
Au plan technologique, nous travaillons à développer un système de réservation facilitant les choix des passagers et permettant d'offrir une expérience utilisateur de première qualité. Nos équipes travaillent aussi à améliorer nos services et activités, notre organisation logistique, nos systèmes d'information et notre connaissance du marché, tout en mettant l'accent sur le respect des normes de sécurité.

Ainsi, 2019 fut une année certes de transition, mais aussi de grandes réalisations.

Sur le plan de la gouvernance, la structure des comités nous aura permis de suivre les différents projets stratégiques. Je remercie mes collègues administrateurs pour leur implication et leur dévouement indéfectible. Nous avons eu le plaisir en mars 2019 d'accueillir de nouveaux administrateurs chevronnés, soit mesdames Miranda Keating Erickson (vice-présidente des marchés pour l'Alberta Electric System Operator, AESO) et Vianne Timmons (rectrice et vice-chancelière de l'Université de Regina), et monsieur Grant Christoff (conseiller juridique pour l'Autorité sanitaire des Premières Nations de Colombie-Britannique).

Je tiens à remercier pour leur collaboration et leur confiance monsieur le ministre Marc Garneau ainsi que Transports Canada.

À tous nos passagers actuels et futurs, au nom de l'équipe de direction et des employés de VIA Rail, je réitère notre engagement à respecter nos obligations de relier les Canadiens de ville en ville, d'un océan à l'autre. Nous avons toutes et tous à cœur d'offrir une expérience unique de voyage qui porte la fière signature de VIA Rail. Une expérience qui est à la fois verte, efficace et agréable.



— Message de la présidente

Au moment où vous lirez ces lignes, j'aurai terminé ma première année complète à titre de présidente et chef de la direction de VIA Rail. Depuis mon arrivée, je suis constamment impressionnée par nos réalisations, qui sont le résultat du dévouement et du travail d'équipe. Notre stratégie axée sur la clientèle a clairement fait ses preuves, particulièrement en ce qui a trait à la sécurité des passagers. Cette année, nous avons accueilli plus de cinq millions de personnes à bord de nos trains – du jamais vu depuis plus de trente ans. Nous avons aussi surpassé notre cible de 400 millions de dollars de revenus pour l'année : une première dans l'histoire de VIA Rail. Les gens reconnaissent les avantages d'un mode de transport sensé, durable et sécuritaire, ce qui se traduit par des résultats concrets.



Les projets d'envergure de VIA Rail, incluant le Programme de remplacement de la flotte, l'analyse du projet de train à grande fréquence et de nombreux autres projets de modernisation de nos services et de nos infrastructures, vont “bon train”. »

— Cynthia Garneau
Présidente et chef de la direction, VIA Rail



Les projets d'envergure de VIA Rail, incluant le Programme de remplacement de la flotte, l'analyse du projet de train à grande fréquence et de nombreux autres projets de modernisation de nos services et de nos infrastructures, vont « bon train ».

Notre Programme de remplacement de la flotte, qui comprend la construction d'une toute nouvelle flotte pour notre corridor Québec – Windsor, a beaucoup progressé au cours de sa première année. Nous avons terminé les phases de conception et de design, et préparons plusieurs initiatives prometteuses en matière d'accessibilité pour 2020. Nous avons commencé le Programme de modernisation des centres de maintenance, qui vise à améliorer, à mettre à niveau et à moderniser nos centres de maintenance en vue de l'arrivée de notre nouvelle flotte et afin de mieux répondre aux besoins de notre flotte actuelle. Nous sommes impatients de mettre en service en 2022 un premier train à la fine pointe de la technologie prêt à accueillir des passagers. Parallèlement, nous avons poursuivi cette année notre Programme de modernisation de la flotte Héritage, qui prévoit la modernisation et la remise à neuf de voitures AES afin qu'elles puissent être utilisées sur différentes liaisons de VIA Rail.

Notre projet de train à grande fréquence (TGF), qui transformera les façons de voyager grâce à la création d'une voie dédiée aux trains de passagers entre les villes de Québec et de Toronto, a aussi été lancé. En juin, nous avons annoncé, de concert avec la Banque de l'infrastructure du Canada, l'allocation d'une enveloppe de 71 millions de dollars pour l'avancement de ce dossier. Cette annonce a été suivie de la création d'un bureau de projet conjoint entre VIA Rail et la Banque de l'infrastructure du Canada, qui sera responsable des volets essentiels du projet à mesure qu'il prendra forme en 2020.

Nous souhaitons offrir l'un des moyens de transport les plus accessibles au Canada, et je suis très fière du chemin que nous avons parcouru cette année. Notre projet pilote Clear Station à la gare d'Ottawa, dont le but est de permettre aux personnes aveugles et partiellement voyantes de se déplacer dans nos gares de façon autonome, nous a valu bien des honneurs, notamment le Prix du président 2019 du Conseil canadien des aveugles. Ce prix reconnaît non seulement notre travail dans le cadre du projet Clear Station, mais aussi tous nos efforts pour améliorer l'accessibilité en général, y compris notre investissement de plus de 15 millions de dollars dans la modernisation de la gare d'Ottawa, désormais entièrement accessible.

Nous avons également entrepris d'autres projets d'accessibilité, comme les travaux majeurs effectués à notre gare d'Halifax, un projet pilote qui facilitera les déplacements avec des animaux d'assistance grâce à l'aménagement d'aires de soulagement, ainsi que l'élaboration de notre propre politique d'accessibilité, ce qui témoigne de notre engagement à faire du Canada un pays exempt d'obstacles. Nous continuerons d'ailleurs de suivre cette voie.

Nous nous soucions grandement des retombées que nous avons dans les collectivités que nous desservons. En 2019, nous avons encore une fois pris part à des événements d'un bout à l'autre du pays, que ce soit en commanditant des ateliers de perfectionnement en leadership ou en jouant un rôle central dans des activités de sensibilisation à la sécurité ferroviaire menées avec des corps policiers régionaux ou provinciaux. Au cours de l'été, VIA Rail a participé à cinq événements de la Fierté, où des membres du personnel de VIA Rail ont fièrement représenté nos valeurs de diversité et d'inclusion.

Durant ma première année en tant que présidente et chef de la direction de VIA Rail, nous avons fait d'importantes avancées ensemble, et ce, à bien des égards. J'aimerais souligner le travail de mes incroyables collègues de l'équipe de haute direction : leur expertise et leur enthousiasme nous ont permis de faire grandement progresser de nombreux projets en 2019. J'en profite aussi pour remercier les membres de notre conseil d'administration, qui travaillent sans relâche pour valoriser les services ferroviaires voyageurs intervilles au Canada. Votre appui nous aide à faire évoluer VIA Rail. Et finalement, je souhaite rappeler que rien de tout cela n'aurait été possible sans nos extraordinaires employés d'un océan à l'autre. Vous jouez un rôle crucial.

Enfin, bien que nous sommes fiers de ce que nous avons accompli ensemble en 2019, nous avons déjà fait face à de nombreux défis pendant les premiers mois de 2020. Les blocus des voies ferrées suivis par la pandémie du coronavirus, ont eu un impact important sur les plans de voyage de nos passagers, mais aussi sur beaucoup d'employés de VIA Rail. Je souhaiterais remercier notre équipe pour ses efforts et sa résilience pendant ce début d'année exigeant.

J'ai hâte de porter nos initiatives de transformation encore plus loin et de saisir les nouvelles occasions qui se présenteront en 2020 et par la suite.

L'année en chiffres

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

	2019	2018	2017	2016	2015
Indicateurs de performance clé (en millions de dollars)					
Produits voyageurs ⁽¹⁾	388,1	369,0	342,6	301,1	275,0
Produits totaux ⁽¹⁾	411,1	392,6	365,7	324,3	297,8
Charges d'exploitation ⁽¹⁾	663,4	633,4	592,6	554,4	520,0
Contributions pour avantages sociaux des employés ⁽¹⁾	28,4	31,8	38,4	37,4	57,8
Charges d'exploitation totales ⁽¹⁾	691,8	665,2	631,0	591,8	577,8
Perte d'exploitation	280,7	272,6	265,3	267,5	280,0
Dépenses en immobilisations	268,8	123,8	88,4	91,0	97,9
Financement total requis	549,5	396,4	353,7	358,5	377,9
Financement d'exploitation par le gouvernement	280,7	272,6	265,3	267,5	280,0
Financement en capital par le gouvernement	267,7	121,8	88,4	86,3	97,9
Financement total par le gouvernement	548,4	394,4	353,7	353,8	377,9
Fonds de renouvellement des actifs	1,1	2,0	0,0	4,7	0,0
Statistiques d'exploitation clés ⁽²⁾					
Nombre de voyageurs-milles (en millions)	1 055	992	954	858	822
Nombre de voyageurs (en milliers)	5 008	4 745	4 392	3 974	3 818
Total de sièges-milles (en millions)	1 772	1 745	1 662	1 578	1 457
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (en cents)	26,6	27,5	27,8	31,2	34,1
Rendement (cents par voyageur-mille)	35,9	36,4	35,0	34,3	32,5
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 933	6 825	6 720	6 547	6 347
Voitures-milles parcourus (en milliers)	43 661	44 766	43 604	42 637	40 120
Coefficient d'occupation moyen (%)	60	57	57	54	56
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	152	145	142	131	130
Ponctualité (%)	68	71	73	73	71
<i>Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période</i>	3 308	3 207	3 011	2 787	2 694

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

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

Statistique d'exploitation clés par groupe de services

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2019 (Les revenus et coûts par service de train n'ont pas été audités.)

Services de train	Produits (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	205 965 \$	299 184 \$	93 219 \$	34,56 \$	0,15 \$	48 681	2 697 438
Québec – Montréal – Ottawa	63 496 \$	85 079 \$	21 583 \$	23,05 \$	0,15 \$	16 658	936 552
Corridor Est	269 461 \$	384 263 \$	114 802 \$	31,59 \$	0,15 \$	65 339	3 633 990
Toronto – London – Sarnia – Windsor	53 740 \$	79 064 \$	25 324 \$	23,02 \$	0,19 \$	20 804	1 100 210
Toronto – Niagara	1 488 \$	6 195 \$	4 707 \$	97,47 \$	1,23 \$	1 018	48 293
Sud-Ouest de l'Ontario	55 228 \$	85 259 \$	30 031 \$	26,15 \$	0,22 \$	21 822	1 148 503
Corridor	324 689 \$	469 522 \$	144 833 \$	30,28 \$	0,16 \$	87 161	4 782 493
Montréal – Halifax	12 829 \$	54 768 \$	41 939 \$	535,26 \$	0,98 \$	1 487	78 353
Toronto – Vancouver	67 916 \$	116 763 \$	48 847 \$	594,72 \$	0,48 \$	1 579	82 135
Longs parcours	80 745 \$	171 531 \$	90 786 \$	565,69 \$	0,63 \$	3 066	160 488
Montréal – Gaspé	0 \$	0 \$	0 \$	s.o.	s.o.	0	0
Montréal – Jonquière	433 \$	6 154 \$	5 721 \$	520,80 \$	3,11 \$	208	10 985
Montréal – Senneterre	417 \$	6 701 \$	6 284 \$	604,93 \$	3,30 \$	186	10 388
Sudbury – White River	224 \$	3 954 \$	3 730 \$	627,63 \$	4,38 \$	121	5 943
Winnipeg – Churchill	3 144 \$	21 360 \$	18 216 \$	862,13 \$	2,66 \$	192	21 129
Jasper – Prince Rupert	1 405 \$	9 816 \$	8 411 \$	515,16 \$	1,62 \$	307	16 327
Service obligatoire	5 623 \$	47 985 \$	42 362 \$	654,02 \$	2,55 \$	1 014	64 772
The Pas et Pukatawagan ⁽¹⁾	s.o.	2 762 \$	2 762 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Réseau	411 057 \$	691 800 \$	280 743 \$	56,06 \$	0,27 \$	91 241	5 007 753

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



Examen des activités

Projets de transformation majeurs – Le futur de VIA Rail

Train à grande fréquence

Grâce au train à grande fréquence (TGF) dans le corridor Québec – Toronto, VIA Rail transformera les services ferroviaires voyageurs au Canada, notamment par l'aménagement de voies dédiées aux trains de passagers entre les grands centres (Québec – Montréal – Ottawa – Toronto). Combiné à notre nouvelle flotte, le TGF promet de transformer l'expérience de voyage interilles en assurant un service plus rapide et plus fréquent avec des trains confortables, sécuritaires et entièrement accessibles.

Cette année, le gouvernement du Canada et la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) se sont associés à VIA Rail pour annoncer des investissements de 71 millions de dollars dans le projet de TGF. Cette annonce, qui inclut la création d'un Bureau de projet conjoint (BPC), est un énorme pas en avant qui permettra à VIA Rail de continuer à offrir un service ferroviaire voyageurs moderne pour un Canada plus connecté, plus durable et plus mobile.

Projets de transformation majeurs – Le futur de VIA Rail

Train à grande fréquence (suite)

Le BPC est chargé de volets importants du projet, comme finaliser les travaux juridiques et réglementaires liés aux évaluations de la sécurité et de l'environnement; consulter les intervenants et les communautés autochtones; examiner l'acquisition des terrains et des voies ferrées nécessaires; et réaliser l'analyse technique, financière et commerciale nécessaire à la décision d'investissement finale pour le TGF.

VIA Rail est enchantée que le premier ministre Justin Trudeau ait renouvelé l'appui de son gouvernement au projet de TGF en décembre dernier. Dans la lettre de mandat du ministre des Transports Marc Garneau publiée vers la fin de 2019, il soutient qu'il s'agit d'une des initiatives à mener à bien dans le cadre du plan stratégique Transports 2030 du gouvernement.



© 2019, VIA Rail Canada. Dessins préliminaires seulement

Programme de remplacement de la flotte

À la suite de l'annonce de l'octroi à Siemens Canada du contrat de construction de 32 nouveaux trains pour le corridor Québec – Windsor, 2019 a marqué le lancement du projet et la création de l'équipe du Programme de remplacement de la flotte. Ce projet d'envergure prévoit la construction d'un train unique en son genre qui nous permettra de mieux répondre aux besoins de toute la population canadienne et d'offrir la meilleure expérience de voyage qui soit.

Au premier trimestre, nous avons entamé la première des trois phases de design. Celle-ci mettait l'accent sur la configuration et les systèmes du train, afin d'offrir à nos passagers des caractéristiques inégalées permettant notamment de garantir l'accessibilité universelle et d'accroître la commodité des services et le niveau de confort. Par ailleurs, VIA Rail a collaboré avec plusieurs membres du personnel de première ligne afin d'obtenir des conseils sur l'aménagement optimal de leur milieu de travail.



Des conférences de presse ont eu lieu dans les gares de Trois-Rivières (ci-contre) et de Peterborough pour annoncer des investissements pour le projet de TGF. De gauche à droite : l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports; l'honorable François-Philippe Champagne, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités (2018-2019); Pierre Lavallée, président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada; et Cynthia Garneau, présidente et chef de la direction de VIA Rail.

Aux deuxième et troisième trimestres de 2019, nous étions en plein cœur des phases de conception et de design, qui portaient notamment sur la livrée (branding extérieur), le choix des couleurs intérieures et la configuration des sièges. Durant tout le processus, nous avons accordé une grande importance à la sécurité, à l'accessibilité et au confort des passagers.

Au quatrième trimestre, nous avons préparé le lancement du Programme de modernisation des centres de maintenance, volet essentiel du projet, qui fera en sorte que nos centres de maintenance seront prêts pour la mise en service de la nouvelle flotte. Le projet consiste à mettre à niveau les centres de maintenance de Montréal et de Toronto en améliorant et en modernisant les services d'entretien courant, non seulement en prévision de l'arrivée de la nouvelle flotte, mais aussi pour assurer la maintenance optimale de notre flotte actuelle. Deux autres piliers, Technologies de l'information et Modernisation des procédés de maintenance, ont également été ajoutés au Programme de remplacement de la flotte du Corridor, permettant ainsi d'élargir au maximum son champ d'application.



Avec nos nombreux projets de modernisation en plein développement, VIA Rail est en bonne voie de jouer un rôle clé dans l'avenir des voyages durables au Canada. »

— Cynthia Garneau

Présidente et chef de la direction, VIA Rail



Des sièges plus larges et des trains moins bruyants : voilà, entre autres, les avantages dont bénéficieront les passagers de la nouvelle flotte de VIA Rail.

© 2019, VIA Rail
Canada. Dessin
préliminaire seulement

En 2019, tous les volets du projet étaient sur la bonne voie et dans les temps pour la livraison du premier train, prévue en 2022.

Au début de 2020, nous continuerons d'aller de l'avant avec le lancement de la première phase d'approvisionnement du Programme de modernisation des centres de maintenance. Enfin, au premier trimestre de 2020, nous tiendrons une séance de consultation auprès de groupes de personnes handicapées afin qu'elles évaluent l'accessibilité des maquettes de train grandeur nature.

Programme de modernisation de la flotte Héritage

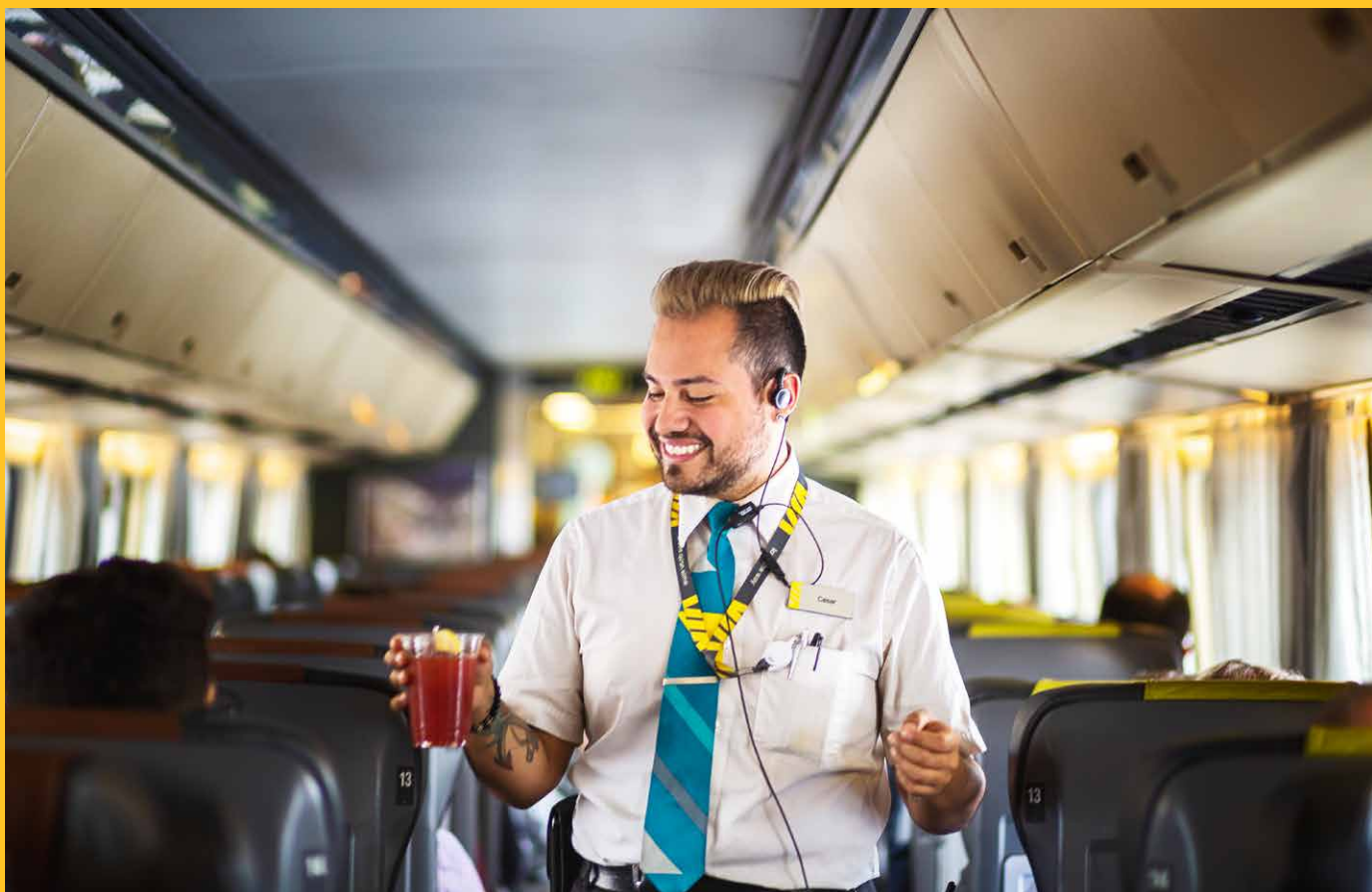
Le Programme de modernisation de la flotte Héritage prévoit la modernisation et la remise à neuf de 79 voitures de la flotte AES de VIA Rail. Lancé en 2017, il devrait s'achever en 2021.

S'inscrivant dans l'approche « réutiliser, recycler, transformer », les voitures rénovées seront exploitées sur diverses liaisons, comme celles du Corridor, du *Canadien*, de l'*Océan*, ou certaines de nos liaisons régionales. Le programme aidera VIA Rail à offrir la meilleure expérience client possible en améliorant la fiabilité et le confort des voitures.

À la fin de 2019, sept voitures de la classe Économie et deux voitures de la classe Affaires avaient été complètement remises à neuf, et trois autres voitures de la classe Affaires étaient en cours de rénovation. Différents systèmes, dont le système mécanique, ont été révisés et modernisés pour une meilleure fiabilité à long terme, et l'aménagement intérieur a été repensé pour en accroître le confort. Le travail et les analyses nécessaires au prolongement du cycle de vie d'autres voitures AES se sont également poursuivis au quatrième trimestre de 2019.

En outre, dans le cadre du reconditionnement partiel de la locomotive P42, qui devrait être terminé en mars 2020, 14 unités sur 15 ont été rénovées. Ce projet consiste à renouveler ou à moderniser les principaux systèmes, à reconstruire entièrement le moteur et à réparer les structures corrodées en vue d'optimiser la locomotive et d'améliorer son fonctionnement.

Rendement et résultats



Stephanie Bourdeau-Hamelin
Préposée principale aux services
Corridor Québec – Windsor



D'excellents résultats pour VIA Rail

En 2019, VIA Rail a transporté plus de cinq millions de passagers à bord de ses trains : un record d'achalandage annuel en 30 ans. La société d'État a également dépassé le cap des 400 millions de dollars de revenus en 2019 – une première dans son histoire. Dans le corridor Québec – Windsor, l'achalandage a augmenté de 5,5 % par rapport à l'an dernier. Soulignons également les résultats exceptionnels dans le Corridor Est, qui a connu une croissance de l'achalandage de 7 % en 2019 seulement. Ces hausses sont déterminantes, car le Corridor représente à lui seul plus de 96 % de l'achalandage total de VIA Rail.



Cesar-Enrique Morel

Préposé aux services
Corridor Québec – Windsor



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

Lors des longues fins de semaine de la fête du Canada, du jour férié du mois d'août et de la fête du Travail de 2019, VIA Rail a battu des records d'achalandage à de nombreuses reprises. Pendant la longue fin de semaine de la fête du Canada, VIA Rail a enregistré une hausse de l'achalandage de 10 % dans le Corridor par rapport à 2018. À la fête du Travail, VIA Rail a atteint le plus haut niveau d'achalandage total jamais enregistré en 10 ans, avec une hausse de 3,8 % par rapport à la même période l'an dernier. Au cours de cette longue fin de semaine de septembre, nos trains ont parcouru une distance totale de 32 millions de kilomètres. Enfin, pour la deuxième année consécutive, VIA Rail a transporté plus de 100 000 passagers pendant la longue fin de semaine de l'Action de grâce canadienne.

Déraillement la veille du jour de l'An

Le 31 décembre, un train de VIA Rail transportant à son bord huit passagers et cinq membres d'équipage de Churchill à Winnipeg, au Manitoba, a déraillé au sud de Gladstone, au Manitoba. Deux passagers et trois membres de l'équipage ont été conduits à l'hôpital pour recevoir des soins médicaux; ils ont reçu leur congé peu après. Les autres passagers ont été transportés en autobus à Winnipeg, leur destination finale. VIA Rail tient à souligner la vigilance, la réactivité et le professionnalisme du personnel de VIA Rail et des premiers répondants lors de ce grave accident dont les autorités tentent toujours de déterminer la cause, en collaboration avec VIA Rail.

Contribuer à faire du Canada un pays exempt d'obstacles



1. et 2. Dans le cadre d'un projet pilote d'accessibilité, VIA Rail a évalué différentes options d'aires de soulagement pour animaux d'assistance à l'intérieur et à l'extérieur de ses gares.



1.



2.

Aide à l'orientation pour les personnes aveugles

Au premier trimestre de 2019, VIA Rail a effectué à la gare d'Ottawa une démonstration de faisabilité de deux technologies d'aide aux personnes aveugles ou partiellement voyantes, qui s'est avérée très concluante. Au moyen de balises de proximité pour l'orientation et d'un appareil de détection des obstacles par écholocalisation, ces personnes arriveraient à se déplacer de façon autonome dans la gare, de l'entrée au quai.

Au quatrième trimestre, VIA Rail a sélectionné l'Institut national canadien pour les aveugles comme partenaire pour la prestation d'une solution qui aidera les personnes aveugles et partiellement voyantes à se déplacer seules. La prochaine phase consistera à installer des balises de proximité associées à une application mobile dans six gares entre Ottawa et Montréal : Ottawa, Fallowfield, Casselman, Alexandria, Dorval et Montréal. Nous mènerons aussi un projet pilote dans les trains pour déterminer comment il serait possible d'aider ces personnes à se déplacer de manière autonome à bord. Ces deux initiatives sont prévues au début de 2020.

Ce projet, combiné aux améliorations et rénovations en matière d'accessibilité à nos gares, témoigne de la volonté de VIA Rail d'offrir un service entièrement accessible à nos passagers. Nous veillons à ce que l'accessibilité soit au cœur de la conception de notre nouvelle flotte, et ce, depuis le tout début, en collaborant avec des groupes qui représentent les personnes handicapées. VIA Rail continue d'innover et de travailler à l'atteinte de l'accessibilité universelle pour contribuer à faire du Canada un pays exempt d'obstacles.



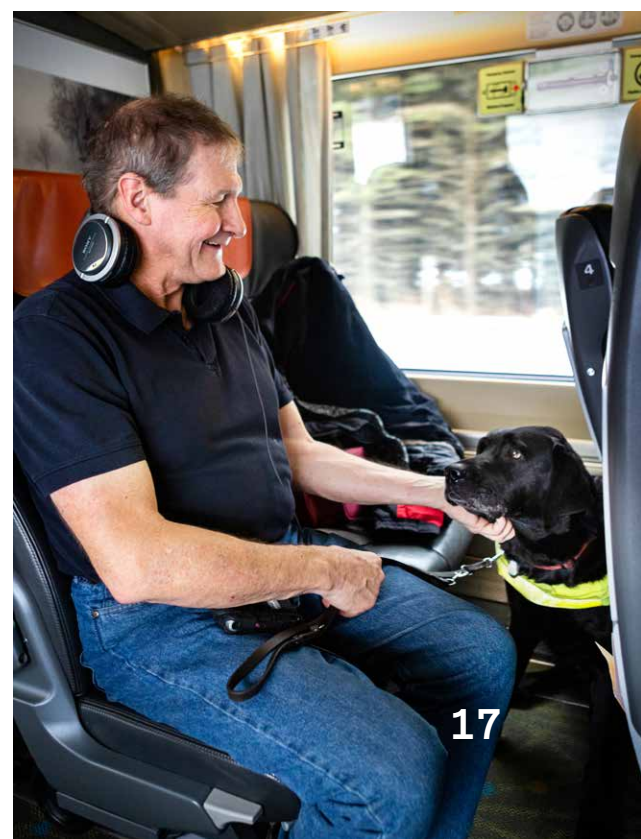
Au Sénat, des représentants de VIA Rail ont assisté à la cérémonie de sanction royale du Projet de loi C-81 émanant du gouvernement du Canada, texte de loi phare sur l'accessibilité. De gauche à droite : Allan Fisher, directeur, Gestion des installations; Catherine Langlois, conseillère principale, Accessibilité universelle; l'honorable Carla Qualtrough, ministre des Services publics et de l'Approvisionnement et de l'Accessibilité (2017-2019); Helen Louise Gillis du Conseil canadien des aveugles; et Sean Schofield, conseiller principal, Innovation.

Travailler ensemble pour améliorer l'accessibilité

La Société est fière d'offrir l'un des modes de transport les plus accessibles au pays et continuera de collaborer avec des organisations du milieu de l'accessibilité pour faire encore mieux. Nous étions donc ravis de participer en mai à la deuxième journée annuelle d'accès au numérique organisée par l'Internet Society Canada Chapter. En collaboration avec Travaux publics Canada, avec qui nous échangeons actuellement des connaissances, nous entendons poursuivre nos efforts en ce sens en 2020 afin de nous conformer aux nouveaux règlements pris en application de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*. VIA Rail travaille aussi à l'élaboration de sa propre politique d'accessibilité, qui devrait être achevée en 2020. Ces efforts sont la preuve que nous aspirons à devenir un chef de file canadien en matière d'accessibilité universelle.



Bob Berrigan et son fidèle compagnon canin, Gus. VIA Rail s'engage à offrir l'un des moyens de transport les plus accessibles au Canada en étant une voie sensée pour les voyageurs.



Faciliter les déplacements avec des animaux d'assistance

En septembre, les équipes Innovation et Accessibilité de VIA Rail ont mené un projet pilote conjoint visant la mise à l'essai d'aires de soulagement pour animaux d'assistance à l'intérieur et à l'extérieur de la gare d'Ottawa. L'objectif est de faciliter les déplacements des personnes voyageant avec ces animaux. Ont assisté au projet des représentants du Conseil des Canadiens avec déficiences, de Courageous Companions, du Conseil canadien des aveugles et de l'Institut national canadien pour les aveugles. Les enseignements tirés serviront à améliorer les aires de soulagement et à orienter leur aménagement dans nos gares en 2020.

Travailler en toute sécurité

L'équipe de police de VIA Rail s'engage à accroître la sécurité de tous

L'équipe de police et sûreté de VIA Rail s'emploie à protéger les passagers, le personnel et les biens pour assurer le bon déroulement des services voyageurs, ainsi qu'à créer des partenariats et à effectuer la liaison avec les corps policiers canadiens et le milieu du renseignement. À l'instar de la Société, elle accorde une grande importance à la relation avec la clientèle.

Que ce soit lors d'interventions policières préventives et proactives ou d'activités de sensibilisation du public, l'équipe de police et sûreté de VIA Rail a collaboré avec les collectivités locales et les forces de l'ordre d'un océan à l'autre en 2019 afin de garantir une expérience de voyage sûre et sécuritaire. VIA Rail a continué à engager et à déployer des agents de police ferroviaire dans le corridor Québec – Windsor, a agrandi son deuxième détachement à London, en Ontario, et a fixé des objectifs sur trois ans, notamment ceux de soutenir les victimes de crimes et d'améliorer l'efficacité opérationnelle. VIA Rail a par ailleurs veillé au renforcement de la sécurité à bord de ses trains et dans ses gares en assumant un rôle de premier plan dans des initiatives visant la réduction de la fraude, la surveillance des menaces et l'échange de renseignements.

Une présence constante dans nos communautés

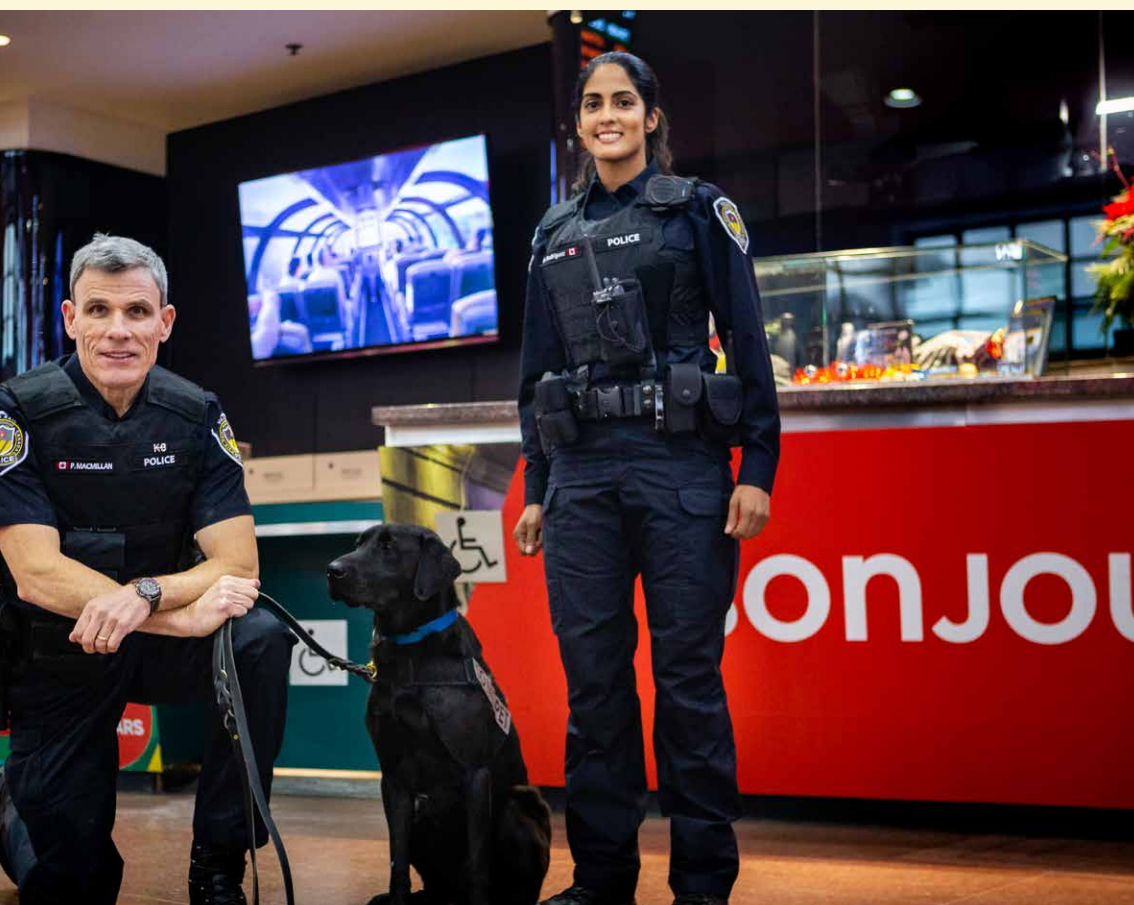
En septembre, pendant la Semaine de la sécurité ferroviaire, les employés, les gestionnaires et les agents de police de VIA Rail ont pris activement part à des activités de sensibilisation dans tout le pays, aux côtés des Ambassadeurs de la sécurité d'Opération Gareautrain. En partenariat avec 16 autres corps de police canadiens, l'équipe de police de VIA Rail a également participé à l'Opération dégage la voie, la plus importante initiative d'application des lois sur la sécurité ferroviaire en Amérique du Nord. Dans le cadre de la 5^e Semaine de la sécurité de l'Union internationale des chemins de fer, elle a parlé sécurité ferroviaire avec des passagers et le personnel à bord des trains et à des kiosques d'information dans plusieurs grandes villes canadiennes.

En octobre, l'équipe de police et sûreté de VIA Rail a pris part à l'exercice de sécurité 2019 de l'Association of American Railroads, et en novembre, quatre nouveaux membres ont été assermentés lors d'une cérémonie officielle. L'équipe de police de VIA Rail a également participé à d'autres activités, notamment une initiative conjointe à la gare de Winnipeg réunissant différents corps policiers du Manitoba.

En 2019, une stratégie pour les personnes vulnérables a été adoptée et a mené au lancement d'un projet pilote à la gare de London. Axé sur la résolution de problèmes et misant sur la collaboration des partenaires communautaires pour améliorer la sûreté de la ville de London, ce projet pilote visait l'adoption de stratégies de sensibilisation, de prévention et d'intervention en cas de crise pour les personnes sans abri, les personnes souffrant d'une maladie mentale ou d'une dépendance et les personnes vivant dans la pauvreté.

1.





1. Des agents de police de VIA Rail à la Gare Centrale de Montréal
2. Le chef de police et de la sûreté de l'entreprise de VIA Rail, Peter Lambrinakos (au centre, à l'avant), avec la présidente et chef de la direction, Cynthia Garneau (à droite), et le chef, transport et sécurité, Marc Beaulieu (à gauche), à la cérémonie d'assermentation de quatre agents de l'équipe de police et sûreté de VIA Rail et trois membres civils
3. L'équipe de police et sûreté de VIA Rail était présente dans plusieurs villes au Canada durant la Semaine de la sécurité ferroviaire dans le cadre de l'Opération dégage la voie.



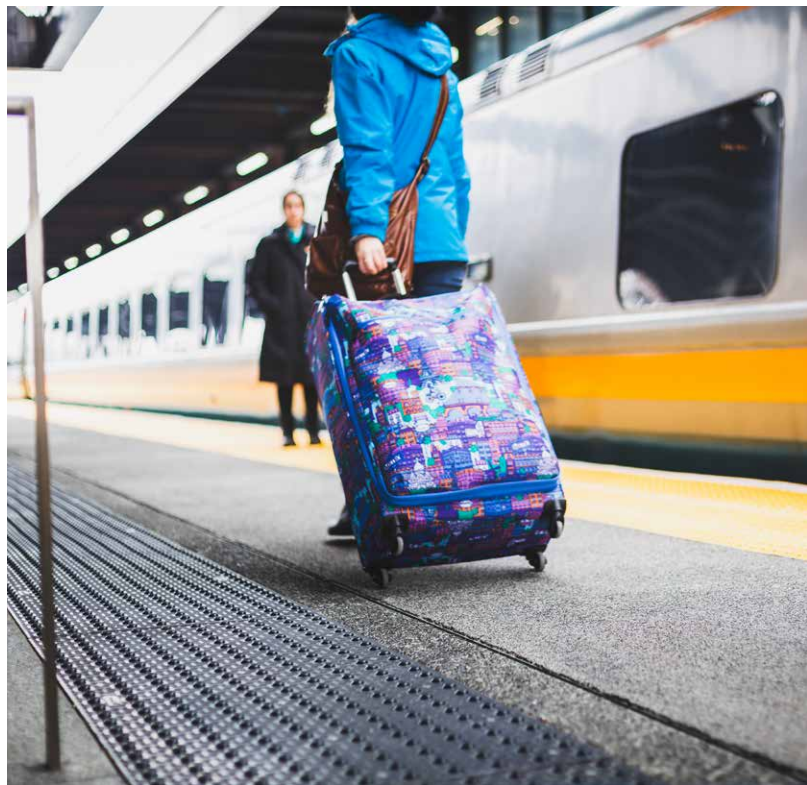
Gares et infrastructures

Gare d'Ottawa

En février, VIA Rail a dévoilé les rénovations de la gare d'Ottawa, qui comprennent des ascenseurs et un quai surélevé. Cet investissement d'un total de 15 millions de dollars* a rendu la gare entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite et conforme aux normes internationales d'accessibilité. La gare sert désormais de modèle aux prochains projets d'amélioration de l'accessibilité dans nos autres gares.

En reconnaissance de nos efforts pour devenir un chef de file mondial en matière d'accessibilité et faire du Canada un pays exempt d'obstacles, le Conseil canadien des aveugles nous a remis, en février, le Prix du président 2019.

* Dans le cadre du Programme d'infrastructure 2014, pour lequel la Société a reçu un financement de 102 millions de dollars.



Les rénovations de la gare d'Ottawa incluent la construction d'un quai chauffé, surélevé à la hauteur du vestibule des trains et muni d'une rampe d'accès pour faciliter l'embarquement et le débarquement des passagers.

Cure de rajeunissement pour la gare d'Halifax

En 2019, les rénovations se sont poursuivies à la gare d'Halifax. Celles-ci visent à améliorer sensiblement l'état général du bâtiment, à accroître son accessibilité et à mettre en valeur son patrimoine architectural historique. La reconstruction du toit du hall principal est terminée : le toit et le puits de lumière ont été remplacés, ce qui a permis d'accroître considérablement la lumière naturelle dans la gare. Une fois tous les travaux terminés, l'accessibilité et le confort des passagers s'en verront nettement améliorés.



Le toit et le puits de lumière récemment rénovés du hall central de la gare d'Halifax





Gare Pacific Central : un siècle d'histoire

Le 1^{er} novembre, le personnel de la gare Pacific Central de Vancouver et du Centre de maintenance de Vancouver ainsi que le personnel travaillant à bord de l'emblématique *Canadien* se sont réunis pour célébrer le 100^e anniversaire de la gare Pacific Central. Pour se rendre à l'événement, la présidente et chef de la direction de VIA Rail, Cynthia Garneau, a pour la première fois traversé le pays en train à bord du *Canadien*. Elle a fièrement pris part aux célébrations aux côtés d'autres membres de la haute direction et des équipes de Vancouver.

Construite en 1919, cette gare est un symbole du développement socio-économique du Canada au cours du siècle dernier. Aujourd'hui, elle est au cœur de nos activités, puisque le *Canadien* s'y arrête chaque semaine, reliant nos collectivités d'un océan à l'autre et permettant aux Canadiens de découvrir la beauté de notre grand pays.

S'adapter aux intempéries

Pour atténuer les répercussions des changements climatiques et des conditions météorologiques extrêmes, l'équipe Mécanique et maintenance, en collaboration avec de nombreuses autres équipes de VIA Rail, a lancé un guide de préparation. Détaillant les efforts à déployer et les mesures à prendre pour assurer la ponctualité des trains et la satisfaction des passagers malgré les intempéries, ce guide nous a aidés à mieux nous préparer lorsque les conditions risquent de retarder les départs et de nuire à notre flotte de trains en général. Après une première année d'utilisation concluante, l'expérience sera renouvelée en 2020.



1.



2.



1. La gare Pacific Central est au cœur de nos activités, alors que notre emblématique train *Canadien* s'y rend chaque semaine, reliant nos collectivités d'un océan à l'autre.
2. La présidente et chef de la direction de VIA Rail, Cynthia Garneau, célèbre le 100^e anniversaire de la gare Pacific Central en compagnie de membres du personnel à Vancouver.

En ligne

Entretenir un dialogue ouvert avec les communautés

VIA Rail a sensibilisé la population aux activités de maintenance, de réparation et de modernisation des voies ferrées prévues en 2019 avant le début des travaux et pendant toute leur durée. Grâce à la distribution en personne d'avis aux résidents, à la publication et à la mise à jour de ces avis sur le site Web « Dans votre communauté » et à la création de chaînes de communication, VIA Rail transmet des renseignements importants aux personnes vivant près des voies ferrées et bénéficie de leurs commentaires. VIA Rail a également rencontré les élus municipaux des collectivités visées par les travaux afin de les informer, de répondre à leurs questions et de solliciter leur rétroaction. Elle a aussi travaillé étroitement avec des élus municipaux, provinciaux et fédéraux afin qu'ils l'aident à diffuser de l'information sur leurs plateformes de communication respectives et à répondre aux questions des citoyens.

VIA Rail transmet des renseignements importants aux personnes vivant près des voies ferrées et bénéficie de leurs commentaires.



Tout à propos de VIA

En mai, VIA Rail a lancé une nouvelle version de son site Web d'entreprise, À propos de VIA Rail (corpo.viarail.ca/fr), une adresse unique où les visiteurs peuvent s'informer sur nos projets de transformation et de modernisation.

Ce site Web alimenté en continu se veut informatif et inspirant grâce à du contenu qui met en lumière nos projets et nos objectifs, en plus de présenter de l'information pertinente au sujet de la Société.

Il est divisé en cinq grandes sections où les visiteurs peuvent trouver de l'information sur le projet de train à grande fréquence, nos améliorations en matière d'accessibilité, les façons dont nous soutenons les communautés partout au pays, et bien plus encore.

Une stratégie média durable



En 2018, VIA Rail et l'agence média Touché! ont lancé la campagne « La voie qu'on aime » pour accroître la visibilité de la marque et stimuler la vente de billets. En 2019, 80 % des investissements publicitaires pour les marchés de l'Ontario et du Québec ont été alloués aux plateformes numériques de diffuseurs et de créateurs de contenu locaux dans une volonté de réinvestir au Canada. Nous pouvons désormais compter sur la précieuse collaboration de grands médias canadiens, et, ensemble, nous nous efforçons d'assurer la pérennité des agences de presse locales, tout en continuant à lancer des campagnes efficaces. Ces initiatives ont eu des retombées positives, se traduisant par une hausse de 6,5 % pour le nombre de transactions, de 6 % pour l'achalandage et de 5,5 % pour les recettes totales.

Nous avons fait un choix stratégique en augmentant notre présence dans l'écosystème numérique canadien, et cela nous a aidés à joindre efficacement notre public cible, à assumer pleinement notre rôle de rassembleur et de chef de file canadien en matière de solution de mobilité durable, agréable et sécuritaire, et du même coup à soutenir les médias d'ici.

Un autre volet stratégique de cette campagne consistait à cibler au moyen de publicités physiques les Canadiens qui prennent déjà régulièrement les transports en commun et les modes de transport durables. En affichant des publicités dans les stations de métro et de vélopartage et dans les abribus de Toronto, de Montréal et d'Ottawa, nous avons éveillé chez les navetteurs un désir profond d'intégrer VIA Rail à leur routine de transport collectif, et nous avons rappelé par le fait même que VIA Rail fait partie intégrante des réseaux de transport durables canadiens.



Publicités de VIA Rail à des abribus de grandes villes canadiennes afin de favoriser les déplacements intermodaux.

Expérience à bord des trains

Une meilleure connectivité à bord

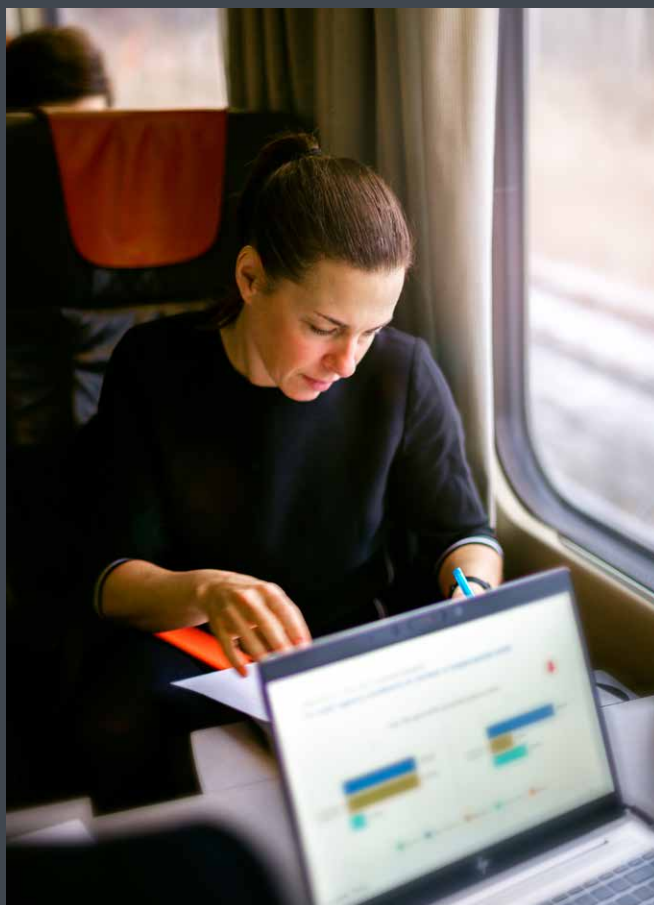
La connectivité à bord fait partie des grands avantages que procure le train. Pour offrir une meilleure expérience en ligne à nos passagers, nous avons apporté en 2019 des améliorations au service de Wi-Fi dans nos voitures des classes Économie et Affaires dans le corridor Québec – Windsor et sur la liaison entre Montréal et Halifax (l'Océan). À la fin de 2019, plus de 80 % des voitures circulant sur ces liaisons disposaient d'un service sans fil amélioré. Le travail sur les voitures restantes sera terminé d'ici la fin de 2020. Il est désormais possible de connecter au réseau plus de 300 appareils par voiture (comparativement à 50 auparavant), ce qui a eu pour effet d'accroître la satisfaction des clients quant à la connectivité à bord.

Ce qui a eu pour
effet d'accroître
la satisfaction des
clients quant à la
connectivité à bord.



Pablo Ferraiolo
Préposé aux services de gare
Montréal, Québec





Développement communautaire

Dans le cadre de ses activités commerciales, VIA Rail noue des partenariats avec les collectivités que nous desservons dans un esprit de développement durable. Par ailleurs, nous appuyons de la manière la plus responsable qui soit des projets communautaires, des événements, des campagnes de financement et des activités qui favorisent notre engagement social et communautaire et promeuvent nos piliers stratégiques et nos services.

Souligner le Mois de l'histoire des Noirs

En avril, pour la 10^e année consécutive, VIA Rail s'est associée au Club des petits déjeuners de Toronto pour le Mois de l'histoire des Noirs. À cette occasion, 200 élèves de divers milieux culturels du sud de l'Ontario se sont rendus en train jusqu'à la Colline du Parlement. Dans le train, l'honorable Jean Augustine, la première femme noire élue au Parlement, et d'autres dirigeants locaux ont discuté avec les élèves, lesquels ont aussi fait une visite guidée du Parlement et rencontré des députés et des représentants du premier ministre.

Un groupe d'élèves à la gare Union de Toronto, impatients de monter à bord vers Ottawa pour un événement célébrant le Mois de l'histoire des Noirs sur la Colline du Parlement



Solidarité envers la Fierté

Cette année encore, VIA Rail était heureuse de soutenir les festivités de la Fierté dans tout le Canada. Plus de 80 employés ont participé aux célébrations à Winnipeg, à Toronto, à Montréal, à Ottawa et à Moncton, où ils ont fièrement représenté notre Société et souligné notre engagement envers l'inclusion et la diversité.



Des employés de VIA Rail au défilé de la Fierté de Toronto en juin 2019



UNIS à l'école : Leadership, empathie et dialogue

VIA Rail est fière d'avoir conclu avec le mouvement UNIS à l'école un partenariat visant à offrir à 46 élèves le transport entre Thompson et Churchill, au Manitoba, dans le cadre d'une semaine d'activités sur la durabilité écologique et la réconciliation avec les Autochtones qui avait lieu en octobre. À cette occasion, des élèves de Winnipeg et du nord du Manitoba ont renforcé leurs compétences en leadership, développé leur capacité d'empathie, dialogué avec leurs pairs des quatre coins de la province et réfléchi au concept de réconciliation et aux mesures à prendre pour que tous les Canadiens y prennent part. Ils ont également découvert les enjeux locaux, notamment les défis avec lesquels doivent composer les communautés autochtones du nord du Manitoba, et ont élaboré un plan d'action sociale à mettre en œuvre à leur retour chez eux.



1. Les participants de l'initiative UNIS à l'école ont pu vivre une expérience unique, en apprenant de nouvelles compétences tout en explorant la beauté naturelle de Churchill, au Manitoba.
2. Les participants d'UNIS à l'école à la gare de Thompson, au Manitoba

2.



Maintenir des relations étroites avec l'écosystème de transport

En septembre 2019, VIA Rail a participé au tout premier Forum annuel de la Politique de mobilité durable organisé par le gouvernement du Québec. Cet événement, qui réunissait divers intervenants du secteur des transports, a permis à VIA Rail d'entretenir ses relations étroites et de discuter d'enjeux communs avec les membres de ce réseau. Ce fut également l'occasion pour la Société de promouvoir ses projets et ses activités auprès des acteurs et des collaborateurs gouvernementaux, d'encourager l'échange de connaissances et, enfin, de se positionner comme un acteur majeur de la mobilité durable au Québec et au Canada.



Je suis heureuse de faire ce qui me passionne le plus : créer un environnement collaboratif qui nous permet d'avoir un impact sur nos employés, sur les communautés dans lesquelles nous travaillons, vivons et voyageons, ainsi que sur la prochaine génération. »

— Cynthia Garneau

Présidente et chef de la direction, VIA Rail

Au dernier trimestre de 2019, VIA Rail a activement participé aux événements du secteur ferroviaire et des transports collectifs. Des représentants de la Société ont assisté au Forum sur les politiques du transport collectif, organisé par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) à Montréal. En décembre, nous étions présents au Sommet sur le transport ferroviaire du gouvernement du Québec, à Drummondville, où la présidente et chef de la direction de VIA Rail, Cynthia Garneau, a participé à des groupes de discussion aux côtés d'autres acteurs majeurs du secteur ferroviaire québécois. Proposant un retour sur des consultations menées précédemment, ce sommet était aussi l'occasion pour la Société de discuter longuement avec de nombreux intervenants de nos enjeux communs.



La présidente et chef de la direction de VIA Rail, Cynthia Garneau (deuxième à partir de la droite), a pris part aux discussions lors du Sommet sur le transport ferroviaire à Drummondville, au Québec, aux côtés du ministre des Transports du Québec, François Bonnardel (extrémité gauche), et d'autres joueurs clés de l'industrie.

Soutenir le développement socio-économique

Pour commencer 2019, VIA Rail s'est associée à plusieurs événements organisés par des organismes soucieux de promouvoir une économie durable et une mobilité plus verte, tels que Trajectoire Québec, le forum mondial sur le leadership en infrastructures, l'Association québécoise des transports, le Regroupement des jeunes chambres de commerce du Québec, l'Association des chemins de fer du Canada, le Centre Manning, l'Institut Broadbent, l'initiative Héritières du suffrage d'À voix égales ainsi que Femmessor.



Renforcer nos liens avec les communautés autochtones

Cette année, VIA Rail a également poursuivi le travail nécessaire pour répondre aux exigences de la deuxième phase du programme de Relations autochtones progressives (RAP). Ce travail consiste principalement à élaborer et à offrir au personnel des séances de sensibilisation à la culture autochtone, ainsi qu'à renforcer les relations d'affaires avec les communautés autochtones. VIA a aussi été un fier partenaire du gala annuel Indspire 2019, un événement visant à soutenir les programmes d'éducation des jeunes autochtones et à souligner les réalisations des peuples autochtones.

En outre, dans le cadre de nos efforts pour renforcer nos liens avec les communautés autochtones et éventuellement conclure de nouveaux partenariats, nous avons rencontré des représentants de la communauté Kitigan Zibi Anishinabeg ainsi que des organismes autochtones KAIROS et imagineNATIVE. Enfin, la Société a également pris part à plusieurs événements et activités, dont un webinaire de perfectionnement professionnel centré sur les tendances émergentes en matière de droit autochtone.

Encourager l'essor des communautés culturelles

Dans le cadre du programme Canoo, anciennement « Laissez-passer culturel », de l'Institut pour la citoyenneté canadienne (ICC), les nouveaux citoyens peuvent bénéficier d'un rabais pour voyager durant leur première année de citoyenneté. Depuis l'avènement de ce partenariat en juillet 2012, c'est près de 31 000 voyages qui ont été effectués grâce à l'offre de VIA Rail, dont 6 000 en 2019 seulement, une augmentation de 63,9 % comparativement à l'année précédente. En outre, VIA Rail a renouvelé son partenariat avec Immigrant Québec et sera de l'édition 2020 du Salon de l'immigration et de l'intégration au Québec, qui se tiendra à Montréal.

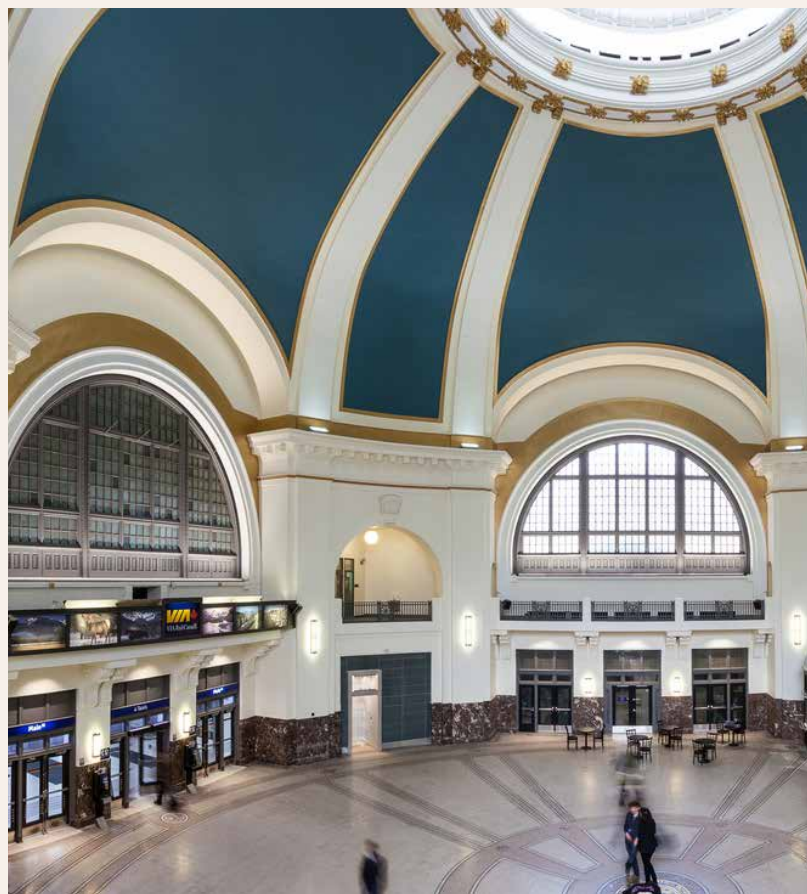
Renforcer l'autonomie des femmes et des jeunes

Au deuxième trimestre de 2019, VIA Rail a démontré sa détermination à collaborer avec les groupes de promotion de l'égalité hommes-femmes et de mobilisation des jeunes. Elle a notamment discuté et renouvelé ses partenariats avec des organismes tels que À voix égales, Femmes en défense et sécurité et le Forum pour jeunes canadiens. À ce titre, VIA Rail a offert cette année le transport à plus de 150 femmes participant aux activités d'À voix égales (ce qui porte le total à plus de 300 femmes depuis 2017) ainsi qu'à 20 influenceuses et représentantes du Forum pour jeunes canadiens se rendant au congrès international de Women Deliver à Vancouver en juin 2019.

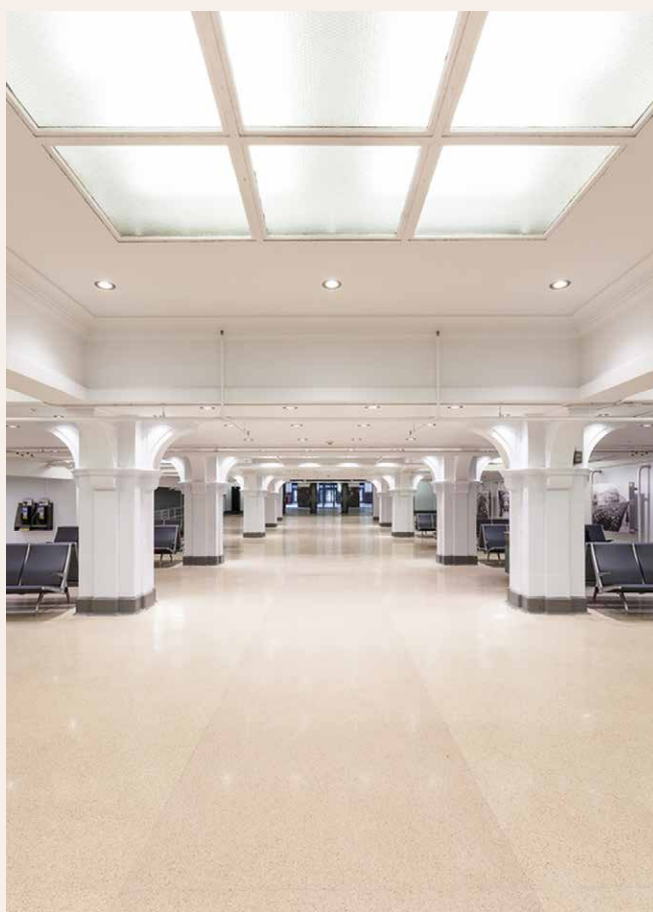


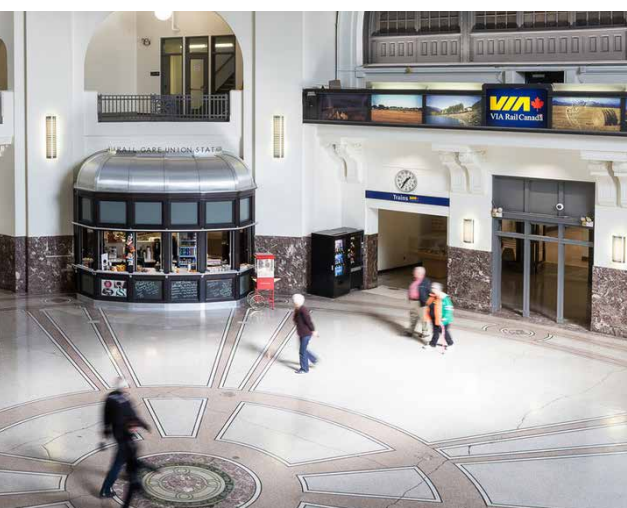
Des membres du groupe de travail sur les RAP et de l'équipe des relations avec les gouvernements et les collectivités de VIA Rail lors du gala annuel du CCA

Environnement



La gare Union de Winnipeg, bâtiment historique, a cette année encore reçu la certification BOMA BEST, qui récompense l'excellence en matière d'écoresponsabilité.





Protéger l'environnement grâce aux rapports de voyage numériques

De concert avec l'équipe Expérience client et la direction des services à bord des trains, l'équipe Innovation a élaboré des versions électroniques des rapports de voyage. Les rapports papier ont été remplacés par une application intuitive toute simple conçue en étroite collaboration avec les directeurs des services pour bien répondre aux besoins du personnel à bord des trains. Cette numérisation a permis d'éliminer 27 000 rapports de juin à décembre et de communiquer des données en temps réel aux directeurs des services à bord des trains.

Des infrastructures respectueuses de l'environnement

En septembre, VIA Rail a annoncé que la gare de Winnipeg avait de nouveau obtenu la certification BOMA BEST de niveau « certifié » dans la catégorie des immeubles écoresponsables. Gérée par la Building Owners and Managers Association Canada, la certification BOMA BEST – Immeubles écoresponsables est le plus important programme d'évaluation et de certification environnementales d'immeubles existants au Canada. Elle récompense l'excellence en matière de performance et de gestion énergétiques et environnementales d'immeubles commerciaux. La certification BOMA BEST témoigne de l'engagement de VIA Rail à bâtir un avenir plus durable et à faibles émissions de CO₂, et nous rapproche de notre objectif d'écoresponsabilité des bâtiments.

Renforcer notre équipe

Programme d'apprentissage de mécanicien de locomotive (PAML)

Devant composer avec le vieillissement du bassin de mécaniciens de locomotive, VIA Rail a dû repenser ses stratégies d'acquisition de talents et mettre en œuvre un plan de « remplacement de la main-d'œuvre » pour assurer sa pérennité. Nous avons lancé en 2019 la première phase de ce plan, à savoir la création d'un tout nouveau programme d'apprentissage destiné à la formation de mécaniciens de locomotive qualifiés.

Après avoir reçu plus de 1 600 candidatures provenant de l'interne et de l'externe, VIA Rail a invité les meilleurs candidats à assister à une séance d'information sur le PAML en septembre. Il s'agissait d'une première en matière de formation et de recrutement pour la Société.

En novembre 2019, la première cohorte de recrues avait été sélectionnée et le premier cours pilote avait été lancé. VIA Rail est fière de la parité de cette cohorte – cinq hommes et cinq femmes – dans cette profession traditionnellement masculine. Le programme comprend différentes phases qui s'échelonnent sur quelques années, et vu le succès du programme pilote, d'autres cours seront lancés en 2020.



L'enthousiasme et le professionnalisme de notre équipe constituent une véritable source d'inspiration pour moi, et je la remercie de contribuer à ce qu'un nombre croissant de Canadiens se tournent vers VIA Rail pour leurs déplacements. »

— Cynthia Garneau

Présidente et chef de la direction,
VIA Rail



Marie-Claude Grenier

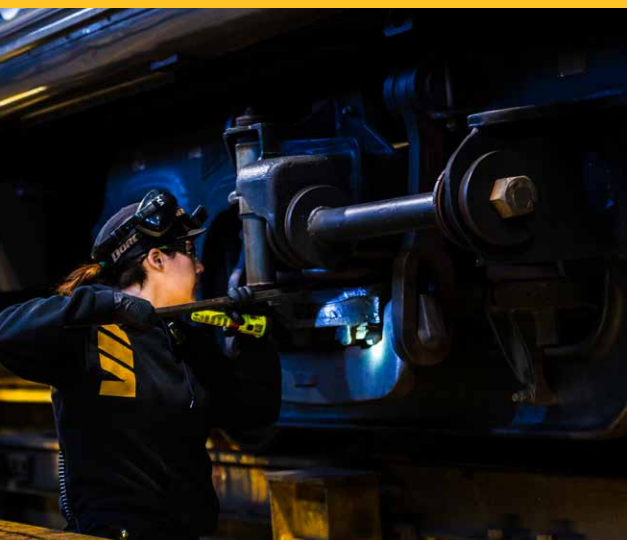
Technicienne de wagon – Soudreuse
Centre de maintenance de Montréal





Reynald Jannini

Électricien – Spécialisation Réfrigération
Centre de maintenance de Montréal



**Stéphane Carrière-Virgile
et Bannon Woods**

Mécaniciens de Manœuvre
Centre de maintenance de Montréal

Prix et distinctions

Votes de confiance pour VIA Rail

VIA Rail se classe au premier rang des compagnies de transport et au 19^e rang des 50 entreprises les plus réputées et dignes de confiance du Canada au palmarès RepTrack 2019 du Reputation Institute de Boston. L'étude classe les entreprises en fonction notamment de leur capacité à innover et à répondre aux besoins de leurs clients, de la qualité de leurs produits et services, de leurs résultats et de leurs retombées positives sur la société. Par ailleurs, selon l'indice Gustavson, issu d'une étude publiée par l'école de commerce Gustavson de l'Université de Victoria, VIA Rail figure au palmarès des 50 marques de confiance du Canada et en est la seule compagnie de transport, la plaçant du même coup au premier rang de cette catégorie.

Prix récompensant l'innovation en accessibilité

En juin, à l'occasion du Gala 2019 de l'Association québécoise des transports, qui met en lumière les projets de transport exceptionnels, VIA Rail a obtenu le Prix du public pour son projet pilote Clear Station, dont l'objectif est de permettre aux personnes aveugles et partiellement voyantes de se déplacer dans ses gares de façon autonome. Pour cette même initiative, réalisée en collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer, VIA Rail a également reçu le Prix Ambassadeur, qui récompense un projet de transport se démarquant par ses qualités novatrices et techniques et cadrant avec ses objectifs de mobilité durable.

Prix de transition vers l'emploi des anciens combattants

En avril, lors de la célébration annuelle du service militaire sur la Colline du Parlement à Ottawa, VIA Rail a reçu le Prix de transition vers l'emploi des anciens combattants. Décerné par un comité formé de parlementaires de tous les partis qui sont eux-mêmes d'anciens combattants, ce prix souligne les efforts des employeurs des secteurs public et privé pour mettre en valeur l'expérience unique des anciens combattants et des réservistes. Cette année, il a été décerné à VIA Rail pour notre engagement exceptionnel à offrir aux anciens combattants des programmes novateurs de transition vers l'emploi.



↑ VIA Rail récompensée à Ottawa pour sa politique d'embauche en faveur des anciens combattants. De gauche à droite : l'honorable Erin O'Toole; madame Leona Alleslev, députée; le lieutenant-colonel Marc Rousseau (retraité), consultant militaire pour VIA Rail; le capitaine de corvette Jacques Fauteux (retraité) et ancien directeur, Relations avec les gouvernements et les collectivités de VIA Rail; l'honorable Karen McCrimmon; et l'honorable Andrew Leslie.



↑ Des représentantes de VIA Rail au gala de La Gouvernance au Féminin en septembre. De gauche à droite : Linda Bergeron, directrice des ressources humaines; Julie Nadon, consultante en ressources humaines; Lucie Tremblay, directrice adjointe de l'équipe de police; Geneviève Richard, directrice, Services juridiques; Gabrielle Caron, conseillère juridique; Isabel Piraux, directrice, Immobilier; Véronique Meilleur, conseillère juridique principale; Sylvie Gosselin, conseillère principale, Communications d'entreprise; et Françoise Bertrand, présidente du conseil d'administration de VIA Rail.

Certification de La Gouvernance au Féminin

VIA Rail, qui entend continuer à faire figure d'employeur modèle en matière de parité hommes-femmes, d'inclusion et de diversité, est fière d'avoir obtenu la certification Or de La Gouvernance au Féminin, un organisme à but non lucratif dont la mission est d'aider les femmes dans le développement de leur leadership, leur avancement professionnel et l'accès à des sièges dans des conseils d'administration. Pour recevoir la certification, les organisations doivent obtenir des résultats et respecter des critères précis en adoptant des mesures, des pratiques et des programmes en faveur de la parité. Nous avons pu obtenir la certification Or en redéfinissant nos objectifs et en réévaluant certains de nos programmes.



— Notre ambition en matière de durabilité

Portés par notre ambition de devenir une société de transport exemplaire en matière de durabilité sociale, environnementale et économique, nous souhaitons continuer à intégrer la durabilité à la culture de la Société et au sein de nos piliers stratégiques et de nos processus décisionnels.

En 2019, nous avons revu les objectifs de durabilité de trois de nos piliers – social, environnemental et économique –, et avons continué de fonder notre démarche sur des principes de durabilité en alignant nos objectifs sur des politiques et des engagements nationaux et internationaux tels que :

- o la Stratégie fédérale de développement durable 2016-2019 du gouvernement du Canada ;
- o les objectifs de mobilité de la Banque mondiale ;
- o le Pacte mondial des Nations Unies ;
- o les objectifs de développement durable des Nations Unies.

Nos piliers de la durabilité

	 Social	 Environnemental	 Économique
Nos objectifs	Créer un milieu de travail sécuritaire, diversifié et inclusif permettant à nos employés de s'épanouir	Réduire les impacts environnementaux de nos flottes et de nos bâtiments	Soutenir l'économie et les collectivités du Canada en offrant un service fiable et accessible
Stratégie fédérale de développement durable	 Collectivités sûres et en santé	 Mesures relatives aux changements climatiques	 Infrastructure moderne et résiliente
Objectifs de mobilité de la Banque mondiale	 Sécurité	 Mobilité verte	  Accès équitable Efficacité
Pacte mondial des Nations Unies	 Travail  Anticorruption	 Environnement	 Droits de l'homme
Objectifs de développement durable des Nations Unies	  	 	 

Nos réussites en matière de durabilité

Nous sommes fiers des accomplissements et des progrès considérables réalisés dans tous nos secteurs d'activités en 2019.

Pilier	Points saillants de 2019	IRC	2019	2018
 Social	Sûreté : Renforcement de notre culture de sécurité et de l'efficacité de notre système de gestion de la sécurité (SGS), et réduction du ratio d'incidents ferroviaires de 42 %.	Ratio d'incidents ferroviaires par million de trains-milles	0,7	1,2
	Sécurité : Création d'un comité stratégique sur la fraude (prévention et lutte) et réduction de la fraude de 50 % lors de la remise en espèces.	Réduction de la fraude (%)	-50 %	-13 %
	Développement des compétences : Accueil de 10 candidats (5 femmes, 5 hommes) dans notre nouveau Programme d'apprentissage de mécanicien de locomotive, et plus de 40 dirigeants formés aux cultures autochtones.	Nombre moyen d'heures de formation par employé	35,3	33,5
	Diversité et inclusion : Obtention de la Certification Or de La Gouvernance au Féminin et augmentation de la représentation féminine au conseil d'administration (62 %).	Représentation féminine au conseil d'administration (%)	62 %	55 %
 Environnemental	Changements climatiques : Réalisation d'une analyse des scénarios climatiques et renforcement de nos mesures d'atténuation et de résilience. Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de catégories 1 et 2 de 37 % par rapport à 2005.	Kilogrammes de CO ₂ par passager-kilomètre	0,081	0,089
	Gestion des ressources : Remplacement des tasses à café et des tasses et ustensiles en plastique à bord, ce qui représente une réduction annuelle de 7,8 tonnes de déchets. Maintien de l'intégration de la durabilité dans l'ensemble de nos projets.	Projets tenant compte des éléments de durabilité (%)	77 %	77 %
 Économique	Prosperité socio-économique : Emplois et débouchés économiques pour plus de cinq millions de personnes dans plus de 400 collectivités.	Voyageurs (en milliers)	5 008	4 744
	Expérience client : Consultation de plus de 8 000 clients pour mieux comprendre et pour améliorer leur parcours. Maintien d'un taux de recommandation net (TRN) élevé.	Satisfaction de la clientèle (TRN)	53,1	53
	Investissements dans la communauté : Soutien à 1 239 organismes communautaires sous forme de crédits-voyage d'une valeur totale de 1 618 459 \$.	Dons de crédits-voyage (en milliers de dollars)	1 619	1 949



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 son rendement financier et sa performance d'exploitation durant le trimestre, veuillez consulter la section « Commentaires et analyse de la direction ».

Indicateurs clés de performance		Trimestres terminés le 31 décembre			Exercices terminés le 31 décembre		
Indicateur	Unité	T4 2019	T4 2018	p/r à 2018	2019	2018	p/r à 2018
Capacité déployée (en millions) Nombre de sièges-milles offerts (SMO) ⁽¹⁾	SMO	441	435	1,4 %	1 772	1 745	1,5 %
Produits totaux / SMO (PSMO) Produits totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	24,14	22,82	●	23,20	22,50	●
Charges totales ⁽²⁾ / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisées par le total des sièges-milles offerts	cents	40,87	39,23	●	38,91	37,67	●
PSMO / CSMO Produits par siège-mille offert, divisés par les coûts par siège-mille offert	%	59,1 %	58,2 %	●	59,6 %	59,7 %	●
Ponctualité Ponctualité des trains de VIA Rail	%	67 %	71 %	●	68 %	71 %	●
Ponctualité – Infrastructure de VIA Rail Ponctualité des trains de VIA Rail sur la portion d'infrastructure dont VIA Rail est propriétaire	%	94 %	94 %	●	94 %	94 %	●
Incidents de train Déraillements, violations des règles cardinales, excès de vitesse critiques ou violations des règles critiques entraînant des blessures aux passagers ou aux employés, ou des dommages au matériel roulant ou aux infrastructures d'une valeur de 25 000 dollars ou plus.	#	1	4	●	5	8	●
Assiduité des employés (sauf les employés en congé d'invalidité de longue durée) Heures totales travaillées par mois divisées par le total d'heures de travail possibles par mois.	%	93 %	94 %	●	94 %	95 %	●

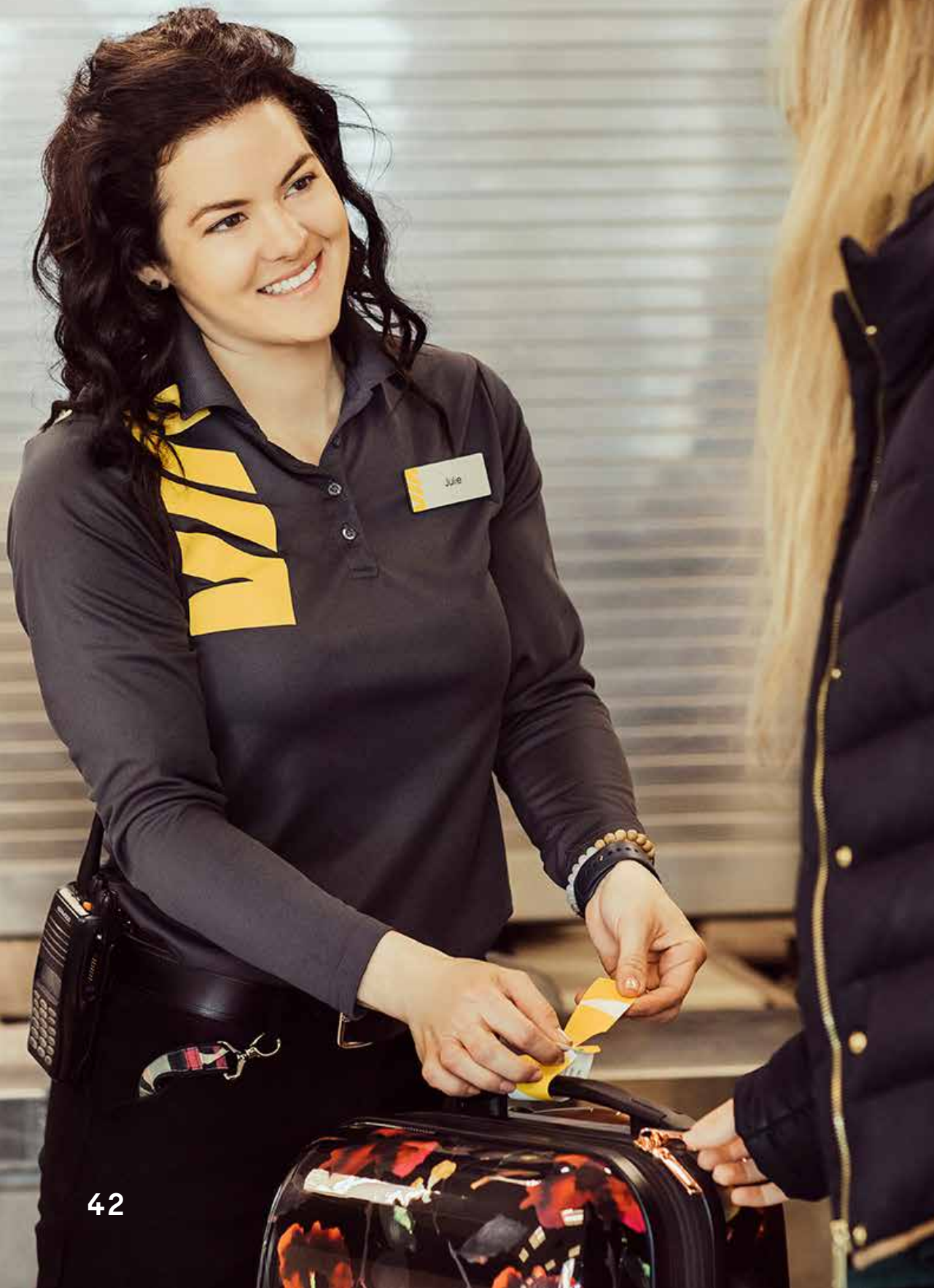
(1) Les sièges-milles sont le nombre de sièges mis en vente multiplié par le nombre de milles parcourus.

(2) Les dépenses totales incluent la charge de retraite pour services courants, mais pas celle pour services passés.

● Performance égale ou supérieure à celle de l'année dernière.

● Performance légèrement inférieure à celle de l'année dernière (moins de 10 %).

● Performance inférieure à celle de l'année dernière (10 % ou plus).



— Gouvernance et responsabilité

Gestion des risques de l'entreprise

La gestion des risques de l'entreprise (GRE) a pour objectif de cerner, d'évaluer et d'agir sur les menaces et les opportunités qui peuvent avoir une incidence sur l'atteinte des objectifs de l'entreprise. L'équipe de la GRE est ainsi chargée d'aider VIA Rail à accroître l'utilité et la portée de sa compréhension des incertitudes, pour lui permettre de fonder ses décisions sur une meilleure connaissance des risques. La GRE n'est donc pas qu'une activité répondant à une exigence réglementaire ; c'est aussi une méthode efficace qui appuie le processus décisionnel à VIA.

Gestion des risques de l'entreprise

Meilleure intégration de la gestion des risques et de la planification stratégique

En 2019, un examen détaillé du registre des risques a été mené conjointement avec le conseil d'administration avant la séance stratégique annuelle, afin que la stratégie de VIA réponde adéquatement aux divers risques qui pourraient nuire à l'atteinte des objectifs de la Société. En outre, les risques ont été classés par ordre de priorité, afin de continuer à mettre l'accent sur ceux qui pourraient avoir la plus grande incidence. Chaque trimestre, les divers comités du conseil d'administration discutent des risques opérationnels, tandis que les risques stratégiques sont étudiés par l'ensemble du conseil pour veiller au respect de la gouvernance et à l'avancement des plans d'atténuation.

Projets de modernisation

Société en pleine transformation, VIA voit la gestion des risques comme un élément profondément intégré à sa fonction de gestion de projets. Toutes les analyses de rentabilité et les sélections de fournisseurs pour des projets complexes ou de grande envergure s'accompagnent d'une analyse détaillée des risques réalisée par un intervenant indépendant, tandis que pour les projets simples, les équipes de projet effectuent elles-mêmes l'évaluation de risques. Pour ce qui est des initiatives majeures, comme le projet de

renouvellement de la flotte, un responsable désigné veille à la bonne gestion des risques. Pour les projets de modernisation de VIA Rail, les évaluations de risques déjà effectuées seront vérifiées régulièrement afin d'évaluer toute incidence potentielle sur la portée, le budget ou l'échéancier. Les changements importants par rapport à l'ébauche du projet et les décisions relatives au projet tiennent également compte des risques potentiels.

Processus améliorés de gestion des risques

En 2019, nous avons concentré nos efforts sur l'amélioration et la consignation des divers processus de gestion des risques en vigueur : la GRE, la gestion des risques dans le cadre de projets et la planification de la résilience (gestion de crise, intervention en cas d'urgence, continuité des affaires). De nouveaux indicateurs de risque clés ont été mis au point afin de mieux prévoir les changements potentiels pour la Société en matière d'exposition au risque. Dans la mesure du possible, pour fournir de meilleurs renseignements, VIA effectue une transition vers l'évaluation quantitative de ses divers risques, sans pour autant négliger les dimensions intangibles, comme la marque et la réputation, qui sont essentielles à la vision de la Société. Ensemble, ces processus sont d'une importance vitale pour la sécurité et la responsabilité des activités de VIA, ainsi que pour la satisfaction de la clientèle dans un contexte de croissance efficace.

Conseil d'administration

Au 31 décembre 2019, le conseil d'administration se composait de sa présidente, de la présidente et chef de la direction de VIA Rail et de onze (11) administratrices et administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. Des douze (12) membres (hormis la présidente et chef de la direction), sept (7) sont des femmes, et cinq (5), 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 2019, le conseil a tenu vingt (20) réunions, et ses comités se sont réunis à vingt-huit (28) reprises. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à l'ensemble de ces réunions a atteint 94 %. Au cours de cette période, les honoraires versés aux membres du conseil se sont chiffrés à 387 969 \$.



Je demeure convaincue, au terme de cette année, que le service ferroviaire passager au Canada est une voie d'avenir. Et que VIA Rail possède toutes les composantes requises pour que son leadership en la matière soit reconnu. »

— **Françoise Bertrand, C.M., O.Q.**
Présidente du conseil d'administration, VIA Rail

Comités du conseil

Voici les comités relevant du
conseil d'administration :

Vérification et placement des régimes de retraite

Jane Mowat, présidente
Miranda Erickson
Gail Stephens
Kenneth Tan
Geneviève Tanguay

Projets majeurs

Kenneth Tan, président
Kathy Baig
Daniel Gallivan
Jane Mowat
Vianne Timmons

Ressources humaines

Gail Stephens, présidente
Jonathan Goldbloom
Glenn Rainbird
Vianne Timmons

Affaires commerciales et relations avec les parties prenantes

Daniel Gallivan, président
Grant Christoff
Jonathan Goldbloom
Glenn Rainbird
Geneviève Tanguay

Modernisation de la flotte

Glenn Rainbird, président
Grant Christoff
Jane Mowat
Geneviève Tanguay

Train à grande fréquence

Jonathan Goldbloom, président
Kathy Baig
Miranda Erickson
Daniel Gallivan
Gail Stephens

Les mandats des comités sont
accessibles à la section « Conseil
d'administration » du site Web de
VIA Rail.

La présidente du conseil
d'administration est membre d'office
de tous les comités. La présidente
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.

Frais de déplacement, d'accueil et de conférences

Frais de déplacement, d'accueil et de conférences soumis en 2019	
Françoise Bertrand Présidente du conseil d'administration	9 664 \$
Cynthia Garneau Présidente et chef de la direction	19 996 \$
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction (sortant)	76 365 \$
Comité de la haute direction (11 membres)	250 524 \$
Conseil d'administration (13 membres)	104 415 \$
Total de VIA Rail (y compris les dépenses ci-dessus)	1 516 864 \$

Rémunération des hauts dirigeants

Divulcation des échelles de rémunération des hauts dirigeants en 2019 ¹		
Rémunération en argent ²	Président et chef de la direction	Hauts dirigeants
Échelle salariale de base	271 000 \$ – 318 800 \$	189 805 \$ – 309 000 \$
Échelle de rémunération au rendement	13 % – 26 %	35 % – 50 %
Échelle de rémunération totale par année civile	306 230 \$ – 401 688 \$	256 237 \$ – 463 500 \$

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 2019, l'équipe de la haute direction était composée de : présidente 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.

Assemblée publique annuelle

En mai, VIA Rail a tenu son assemblée publique annuelle de 2019 par webdiffusion, afin de joindre un plus grand public et d'interagir avec lui. Durant cette assemblée, qui était traduite en simultanée, Françoise Bertrand, présidente du conseil d'administration, Cynthia Garneau, présidente et chef de la direction, et Patricia Jasmin, chef des services financiers, ont parlé des résultats de 2018 ainsi que des projets de la Société pour le futur. Dans les semaines précédant l'événement, VIA Rail avait invité les Canadiens à poser des questions sur ses activités et ses services. La présidente et le Comité exécutif ont répondu en direct aux 10 questions ayant reçu le plus de votes du public. La vidéo de l'assemblée avec sous-titres dans les deux langues officielles se trouve en ligne sur la chaîne YouTube de VIA Rail.

Accès à l'information et protection des renseignements personnels

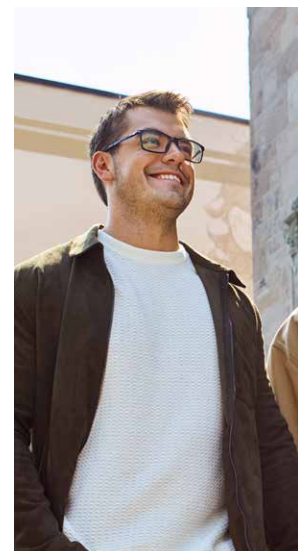
VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence sont la pierre d'assise de l'établissement d'une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. La Société améliore continuellement ses pratiques en matière d'accès à l'information afin de rester conforme à la *Loi sur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

À l'été 2019, VIA Rail a remis ses rapports annuels 2018-2019 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 2018 au 31 mars 2019, la Société a reçu 45 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 49 durant la période correspondante de 2017-2018.



À l'assemblée publique annuelle de VIA Rail, qui s'est tenue à l'hôtel Delta, à Montréal, les dirigeants ont répondu en direct par webdiffusion aux questions les plus souvent posées par le public.



Promotion des langues officielles

Dans le cadre des festivités du 50^e anniversaire de la *Loi sur les langues officielles*, VIA Rail a pris part à une initiative dans les écoles de l'Ouest canadien en partenariat avec le ministère du Patrimoine canadien. Comptant sur la participation de jeunes employés de la fonction publique canadienne, ce projet visait à informer les élèves des avantages de maîtriser les deux langues officielles ainsi que des portes que le bilinguisme leur ouvre dans la fonction publique fédérale. VIA Rail est fière d'avoir collaboré à cette initiative pour encourager les jeunes et rappeler la raison d'être de la *Loi sur les langues officielles*.



Ryan Molina, préposé aux services de gare à la gare de Vancouver, parle à des étudiants de l'histoire du bilinguisme au Canada et de l'importance des droits linguistiques dans le cadre du 50^e anniversaire de la *Loi sur les langues officielles*.

— Conseil d'administration



1.



2.



3.



5.



6.



7.



9.



10.



11.



4.



8.



12.

1. **Françoise Bertrand**

Montréal, Québec

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

2. **Kathy Baig**

Laval, Québec

Membre du Comité des projets
majeurs et du Comité sur le train
à grande fréquence

3. **Grant Christoff**

Vancouver, Colombie-Britannique

Membre du Comité des affaires
commerciales et relations avec les
parties prenantes et du Comité sur la
modernisation de la flotte

4. **Daniel Gallivan**

Halifax, Nouvelle-Écosse

Président du Comité des affaires
commerciales et relations avec
les parties prenantes, et membre
du Comité des projets majeurs
et du Comité sur le train à
grande fréquence

5. **Jonathan Goldbloom**

Montréal, Québec

Président du Comité sur le train à
grande fréquence, et membre du
Comité des affaires commerciales
et relations avec les parties
prenantes et du Comité des
ressources humaines

6. **Miranda Keating
Erickson**

Calgary, Alberta

Membre du Comité de vérification
et de placement des régimes de
retraite et du Comité sur le train à
grande fréquence

7. **Jane Mowat**

Toronto, Ontario

Présidente du Comité de vérification
et de placement des régimes de
retraite, et membre du Comité des
projets majeurs et du Comité sur la
modernisation de la flotte

8. **Glenn Rainbird**

Belleville, Ontario

Président du Comité sur la
modernisation de la flotte, et
membre du Comité des affaires
commerciales et relations avec les
parties prenantes et du Comité des
ressources humaines

9. **Gail Stephens**

Victoria, Colombie-Britannique

Présidente du Comité des ressources
humaines, et membre du Comité
de vérification et de placement des
régimes de retraite et du Comité sur
le train à grande fréquence

10. **Kenneth Tan**

Richmond, Colombie-Britannique

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

11. **Geneviève Tanguay**

Montréal, Québec

Membre du Comité de vérification
et de placement des régimes de
retraite, du Comité des affaires
commerciales et relations avec les
parties prenantes et du Comité sur
la modernisation de la flotte

12. **Vianne Timmons**

Regina, Saskatchewan

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



1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.



9.



10.

— Équipe de la haute direction

1. **Cynthia Garneau**

Présidente et chef de la direction

2. **Marc Beaulieu**

Chef, Transport et sécurité

3. **Linda Bergeron**

Chef, Expérience employé

4. **Mario Bergeron**

Chef, Mécanique et maintenance

5. **Sonia Corriveau**

Chef, Transformation des affaires

6. **Ben Marc Diendéré**

Chef, Affaires publiques
et communications

7. **Patricia Jasmin**

Chef, Services financiers

8. **Martin R. Landry**

Chef, Affaires commerciales

9. **Jean-François Legault**

Chef, Services juridiques et
gestion des risques, et Secrétaire
corporatif

10. **Robert St-Jean**

Chef, Gestion des actifs



— 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 2019 comparativement au trimestre et à l'exercice terminés le 31 décembre 2018. 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, fiable 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

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2019	2018	Var \$	Var %	2019	2018	Var \$	Var %
Performance financière								
Produits voyageurs (section 4.2)	100,0	92,8	7,2	7,8 %	387,5	368,6	18,9	5,1 %
Autres produits	6,1	6,1	-	0,0 %	23,0	23,6	(0,6)	(2,5 %)
Total des produits	106,1	98,9	7,2	7,3 %	410,5	392,2	18,3	4,7 %
Charges d'exploitation (section 4.3)	217,5	211,0	6,5	3,1 %	819,8	788,1	31,7	4,0 %
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat (section 4.1)	(111,4)	(112,1)	0,7	0,6 %	(409,3)	(395,9)	(13,4)	(3,4 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (section 4.1)	73,7	71,4	2,3	3,2 %	280,7	272,6	8,1	3,0 %
Amortissement du financement en capital reporté	40,4	26,5	13,9	52,5 %	117,7	104,3	13,4	12,8 %
Recouvrement d'impôts	(0,2)	(0,2)	-	0,0 %	-	-	-	n/a
Résultat net de la période	2,9	(14,0)	16,9	120,7 %	(10,9)	(19,0)	8,1	42,6 %
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi	16,9	(79,4)	96,3	121,3 %	(40,4)	46,9	(87,3)	(186,1 %)
Résultat global de la période	19,8	(93,4)	113,2	121,2 %	(51,3)	27,9	(79,2)	(283,9 %)
Situation financière et flux de trésorerie								
Total des actifs (section 4.4)	1 597,9	1 466,9	131,0	8,9 %	1 597,9	1 466,9	131,0	8,9 %
Total des passifs et du financement en capital reporté (section 4.4)	1 734,8	1 552,5	182,3	11,7 %	1 734,8	1 552,5	182,3	11,7 %
Trésorerie (section 4.5)	3,4	14,8	(11,4)	(77,0 %)	3,4	14,8	(11,4)	(77,0 %)
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation (section 4.5)	5,3	(15,5)	20,8	134,2 %	(18,4)	8,2	(26,6)	(324,4 %)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement (section 4.5)	(12,0)	(17,4)	5,4	31,0 %	9,5	3,4	6,1	179,4 %
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement (section 4.5)	(0,6)	-	(0,6)	n/a	(2,5)	-	(2,5)	n/a
Financement en capital (section 4.5)	77,7	45,6	32,1	70,4 %	267,7	121,8	145,9	119,8 %
Statistiques d'exploitation clés								
Trains-milles parcourus (en milliers)	1 741	1 687	54	3,2 %	6 933	6 825	108	1,6 %
Sièges-milles (en millions)	441	435	6	1,4 %	1 772	1 745	27	1,5 %
Voyageurs-milles (en millions)	267	250	17	6,8 %	1 055	992	63	6,4 %
Coefficient d'occupation moyen (%)	61	58	3	5,2 %	60	57	3	5,3 %
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (en cents)	27,6	28,6	(1,0)	(3,5 %)	26,6	27,5	(0,9)	(3,3 %)

Faits saillants financiers

Quatrième trimestre

- Les produits totaux de VIA Rail ont augmenté de 7,3 pour cent en raison des produits plus élevés dans la plupart des principaux services de train.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 3,1 pour cent en raison de la hausse des charges d'amortissement et des augmentations annuelles des coûts dans la plupart des catégories de dépenses, partiellement contrebalancé par un gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés.
- La perte d'exploitation a diminué de 0,6 pour cent en raison d'une augmentation des produits dépassant celle des charges d'exploitation.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 3,2 pour cent reflétant les montants plus élevés requis pour les activités financées.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de 19,8 millions de dollars comparativement à un résultat global de (93,4) millions de dollars en 2018. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi.

Pour l'exercice

- Les produits totaux de VIA Rail ont augmenté de 4,7 pour cent en raison des produits plus élevés dans la plupart des principaux services de train.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 4,0 pour cent en raison de la hausse des charges d'amortissement et des augmentations annuelles des coûts dans la plupart des catégories de dépenses, partiellement contrebalancé par un gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés.
- La perte d'exploitation a augmenté de 3,4 pour cent en raison d'une augmentation des charges d'exploitation dépassant celle des produits.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 3,0 pour cent reflétant les montants plus élevés requis pour les activités financées.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de (51,3) millions de dollars comparativement à un résultat global de 27,9 millions de dollars en 2018. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi.

Statistiques d'exploitation

Quatrième trimestre

- Les trains-milles parcourus ont augmenté de 3,2 pour cent comparativement à l'exercice précédent et les sièges-milles ont diminué de 1,4 pour cent comparativement à l'exercice précédent.
- Les voyageurs-milles ont augmenté de 6,8 pour cent.
- Le déficit d'exploitation par voyageur-mille a augmenté de 3,5 pour cent.

Pour l'exercice

- La capacité a augmenté (1,6 pour cent trains-milles parcourus et 1,5 pour cent sièges-milles) comparativement à l'exercice précédent.
- Les voyageurs-milles ont augmenté de 6,4 pour cent.
- Le déficit d'exploitation par voyageur-mille a diminué de 3,3 pour cent.

4. Analyse des résultats financiers

4.1 Comparaison des résultats selon les IFRS et des résultats financiers

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2019	2018	Var \$	Var %	2019	2018	Var \$	Var %
Perte d'exploitation financée	(73,7)	(71,4)	(2,3)	(3,2 %)	(280,7)	(272,6)	(8,1)	(3,0 %)
AJUSTEMENT DES PRODUITS NON FINANCÉS								
Ajustement pour les points VIA Préférence et autre	(0,3)	(0,2)	(0,1)	(50,0 %)	(0,6)	(0,4)	(0,2)	(50,0 %)
AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCIÉES								
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	(2,2)	(3,9)	1,7	43,6 %	(11,6)	(8,3)	(3,3)	(39,8 %)
Amortissement d'immobilisations corporelles, d'actifs au titre de droits d'utilisation, d'immobilisations incorporelles et pertes sur cessions	(41,4)	(26,9)	(14,5)	(53,9 %)	(121,2)	(105,5)	(15,7)	(14,9 %)
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	6,2	(9,7)	15,9	163,9 %	4,8	(9,1)	13,9	152,7 %
Total des ajustements des charges non financées	(37,4)	(40,5)	3,1	7,7 %	(128,0)	(122,9)	(5,1)	(4,1 %)
Total des postes ne nécessitant pas des fonds d'exploitation	(37,7)	(40,7)	3,0	7,4 %	(128,6)	(123,3)	(5,3)	(4,3 %)
Perte d'exploitation selon les IFRS	(111,4)	(112,1)	0,7	0,6 %	(409,3)	(395,9)	(13,4)	(3,4 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	73,7	71,4	2,3	3,2 %	280,7	272,6	8,1	3,0 %
Amortissement du financement en capital reporté	40,4	26,5	13,9	52,5 %	117,7	104,3	13,4	12,8 %
Résultat net avant impôts sur le résultat	2,7	(14,2)	16,9	119,0 %	(10,9)	(19,0)	8,1	42,6 %
Recouvrement d'impôts	(0,2)	(0,2)	-	0,0 %	-	-	-	0,0 %
Résultat net selon les IFRS de la période	2,9	(14,0)	16,9	120,7 %	(10,9)	(19,0)	8,1	42,6 %
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi	16,9	(79,4)	96,3	121,3 %	(40,4)	46,9	(87,3)	(186,1 %)
Résultat global de la période	19,8	(93,4)	113,2	121,2 %	(51,3)	27,9	(79,2)	(283,9 %)

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Résultat net selon les IFRS pour le trimestre :

Un résultat net de 2,9 millions de dollars pour le trimestre comparativement à un résultat net de (14,0) millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une amélioration de 16,9 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une diminution de la perte d'exploitation (0,7 million de dollars) qui s'explique par une augmentation des produits de 7,2 millions de dollars partiellement contrebalancée par une augmentation des charges d'exploitation de 6,5 millions de dollars.
- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (13,9 millions de dollars).
- Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant le trimestre (2,3 millions de dollars).

Résultat net selon les IFRS pour l'exercice :

Un résultat net de (10,9) millions de dollars pour l'exercice comparativement à un résultat net de (19,0) millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une amélioration de 8,1 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une augmentation de la perte d'exploitation (13,4 millions de dollars) qui s'explique par une augmentation des charges d'exploitation de 31,7 millions de dollars partiellement contrebalancée par une augmentation des produits de 18,3 millions de dollars, partiellement contrebalancée par :
- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (13,4 millions de dollars) et ;
- Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant la période (8,1 millions de dollars).

Résultat global de 19,8 millions de dollars pour le quatrième trimestre et de (51,3) millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 décembre 2019 incluent les éléments suivants :

Les réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi se composent de réévaluations trimestrielles sans effet sur la trésorerie résultant de modifications des hypothèses actuarielles et du rendement des actifs des régimes de retraite. La réévaluation de 16,9 millions de dollars de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi au quatrième trimestre de 2019 s'explique par un gain de réévaluation de 13,9 millions de dollars sur le passif au titre des prestations définies découlant d'une augmentation de 10 points de base du taux d'actualisation depuis le 30 septembre 2019 et un gain de réévaluation de 2,3 millions de dollars découlant d'un taux de rendement réel plus élevé sur les actifs des régimes. La réévaluation comprend également un gain actuariel de 0,6 million de dollars attribuable à l'augmentation du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

La réévaluation de (40,4) millions de dollars pour l'exercice de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi est due à la diminution du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies (3,10 pour cent au 31 décembre 2019 comparativement à 3,90 pour cent au 31 décembre 2018), ce qui a entraîné une perte actuarielle de 256,5 millions de dollars, partiellement contrebalancée par le rendement des actifs du régime de 219,3 millions de dollars au cours de la période. La réévaluation comprend également une perte actuarielle de 3,3 millions de dollars attribuable à la diminution du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (3,10 pour cent au 31 décembre 2019 comparativement à 4,00 pour cent au 31 décembre 2018).

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

La réévaluation de (79,4) millions de dollars de la composante à prestations définies des régimes de retraite pour le quatrième trimestre de 2018 s'explique par une perte de réévaluation de 26,2 millions de dollars et par une perte de réévaluation de 55,2 millions de dollars résultant d'un rendement moindre des actifs des régimes. La réévaluation comprend également un gain actuariel de 2,0 millions de dollars attribuable à une augmentation du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi.

La réévaluation de 46,9 millions de dollars de la composante à prestations définies des régimes de retraite pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018 est attribuable à la hausse du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies (3,90 pour cent au 31 décembre 2018 comparativement à 3,40 pour cent au 31 décembre 2017), ce qui a donné lieu à un gain actuariel de 119,8 millions de dollars pour l'exercice, contrebalancé en partie par un rendement moindre des actifs des régimes de (74,9) millions de dollars généré pendant l'exercice. La réévaluation comprend également un gain actuariel de 2,0 millions de dollars attribuable à une augmentation du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (4,00 pour cent au 31 décembre 2018 comparativement à 3,40 pour cent au 31 décembre 2017).

4.2 Produits

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2019	2018	Var \$	Var %	2019	2018	Var \$	Var %
Produits voyageurs								
Corridor Est	69,4	64,6	4,8	7,4 %	255,9	237,9	18,0	7,6 %
Sud-Ouest de l'Ontario	13,7	13,6	0,1	0,7 %	51,3	50,6	0,7	1,4 %
Corridor Québec – Windsor	83,1	78,2	4,9	6,3 %	307,2	288,5	18,7	6,5 %
Océan	2,6	2,2	0,4	18,2 %	11,8	10,6	1,2	11,3 %
Canadien	10,7	10,1	0,6	5,9 %	55,2	59,2	(4,0)	(6,8 %)
Liaisons régionales	1,1	0,5	0,6	120,0 %	4,7	2,9	1,8	62,1 %
Hors corridor	14,4	12,8	1,6	12,5 %	71,7	72,7	(1,0)	(1,4 %)
Autres	2,5	1,8	0,7	38,9 %	8,6	7,4	1,2	16,2 %
Total produits voyageurs selon les IFRS	100,0	92,8	7,2	7,8 %	387,5	368,6	18,9	5,1 %
Autres produits	6,1	6,1	-	0,0 %	23,0	23,6	(0,6)	(2,5 %)
Total produits selon les IFRS	106,1	98,9	7,2	7,3 %	410,5	392,2	18,3	4,7 %
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés) et autre	0,3	0,2	0,1	50,0 %	0,6	0,4	0,2	50,0 %
TOTAL PRODUITS FINANCÉS	106,4	99,1	7,3	7,4 %	411,1	392,6	18,5	4,7 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Voyageurs (en milliers)	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2019	2018	Var #	Var %	2019	2018	Var #	Var %
Voyageurs								
Corridor Est	956,0	902,9	53,1	5,9 %	3 634,0	3 397,6	236,4	7,0 %
Sud-Ouest de l'Ontario	292,0	302,5	(10,5)	(3,5 %)	1 148,5	1 134,8	13,7	1,2 %
Corridor Québec – Windsor	1 248,0	1 205,4	42,6	3,5 %	4 782,5	4 532,4	250,1	5,5 %
Océan	17,0	16,7	0,3	1,8 %	78,4	77,3	1,1	1,4 %
Canadien	15,9	15,2	0,7	4,6 %	82,0	82,1	(0,1)	(0,1 %)
Liaisons régionales	14,8	10,9	3,9	35,8 %	64,8	52,7	12,1	23,0 %
Hors corridor	47,7	42,8	4,9	11,4 %	225,2	212,1	13,1	6,2 %
TOTAL VOYAGEURS	1 295,7	1 248,2	47,5	3,8 %	5 007,7	4 744,5	263,2	5,5 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Produits voyageurs

Les produits voyageurs ont augmenté de 7,2 millions de dollars (7,8 pour cent) pour le trimestre. Cette augmentation est principalement attribuable aux produits plus élevés générés dans le Corridor et résulte d'un plus grand achalandage et de produits moyens plus élevés.

Les produits voyageurs ont augmenté de 18,9 millions de dollars (5,1 pour cent) pour l'exercice. Cette hausse est principalement attribuable aux produits plus élevés générés dans la plupart des principaux services de train, résultant d'un plus grand achalandage, partiellement contrebalancé par une diminution des produits moyens.

Corridor Est

Les produits générés au cours du trimestre ont augmenté de 4,8 millions de dollars (7,4 pour cent) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient d'une hausse de l'achalandage (5,9 pour cent) et d'une augmentation des produits moyens (1,5 pour cent).

Sur une base cumulative, les produits ont augmenté de 18,0 millions de dollars (7,6 pour cent) pour l'exercice. Cette augmentation provient d'une hausse de l'achalandage (7,0 pour cent) et à une amélioration de produits moyens (0,6 pour cent).

Sud-Ouest de l'Ontario

Les produits ont augmenté de 0,1 million de dollars (0,7 pour cent) au cours du trimestre en raison d'une amélioration des produits moyens (4,4 pour cent), partiellement contrebalancé par une diminution du nombre de passagers (3,5 pour cent).

Pour l'exercice, les produits ont augmenté de 0,7 million de dollars (1,4 pour cent). Cette augmentation découle de l'augmentation du nombre de passagers (1,2 pour cent) ainsi que de l'amélioration des produits moyens (0,2 pour cent).

Océan

Les produits pour le trimestre ont augmenté de 0,4 million de dollars (18,2 pour cent). L'augmentation est attribuable à l'amélioration des produits moyens (16,1 pour cent) et à l'augmentation du nombre de passagers (1,8 pour cent).

Pour l'exercice, les produits ont augmenté de 1,2 million de dollars (11,3 pour cent). Cette augmentation découle de l'augmentation des produits moyens (9,8 pour cent) et de l'augmentation de l'achalandage (1,4 pour cent).

Canadien

Les produits du *Canadien* ont augmenté de 0,6 million de dollars (5,9 pour cent) pour le trimestre résultant de la hausse de l'achalandage (4,6 pour cent) et d'une augmentation des produits moyens (0,3 pour cent).

Sur une base cumulative, les produits pour l'exercice ont diminué de 4,0 millions de dollars (6,8 pour cent) dû à la diminution des produits moyens (6,6 pour cent) et de l'achalandage (0,1 pour cent). Cette baisse est attribuable à la réduction de la capacité pendant la haute saison estivale (la 3^e fréquence hebdomadaire a été exploitée uniquement entre Edmonton et Vancouver), ce qui a entraîné une diminution du nombre de passagers en classe Voitures-lits.

Liaisons régionales

Les produits générés par les liaisons régionales ont augmenté de 0,6 million de dollars (120,0 pour cent) pour le trimestre et de 1,8 million de dollars (62,1 pour cent) pour l'exercice. Cette augmentation est attribuable à la reprise 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 autre élément non financé

Un ajustement de (0,3) million de dollars a été enregistré au cours du trimestre, ce qui représente une augmentation de 0,1 million de dollars par rapport à l'année précédente. L'ajustement pour l'exercice est de 0,6 million de dollars, ce qui représente une augmentation de 0,2 million de dollars (50,0 pour cent) par rapport à l'exercice précédent. Cet ajustement est attribuable à la hausse des crédits émis en raison de la mauvaise ponctualité des trains.

Autres produits

Les autres produits sont demeurés stables pour le trimestre et ont diminué de 0,6 million de dollars (2,5 pour cent) pour l'exercice. La diminution pour l'exercice est attribuable à la baisse des produits provenant des gares en raison de la perte de locataires dans certaines gares, ainsi qu'à la baisse des produits provenant de tiers au centre de maintenance de Toronto.

4.3 Charges d'exploitation

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2019	2018	Var \$	Var %	2019	2018	Var \$	Var %
Rémunération et avantages du personnel	83,2	77,4	5,8	7,5 %	340,8	324,3	16,5	5,1 %
Exploitation des trains et carburant	37,9	37,8	0,1	0,3 %	149,8	148,0	1,8	1,2 %
Gares et autres biens	10,0	9,5	0,5	5,3 %	39,2	39,9	(0,7)	(1,8 %)
Marketing et ventes	8,5	10,4	(1,9)	(18,3 %)	35,0	37,5	(2,5)	(6,7 %)
Matériel de maintenance	10,6	9,4	1,2	12,8 %	39,4	36,5	2,9	7,9 %
Honoraires professionnels	7,1	7,0	0,1	1,4 %	20,7	22,9	(2,2)	(9,6 %)
Télécommunications	6,2	5,6	0,6	10,7 %	22,7	20,3	2,4	11,8 %
Amortissements	37,3	25,7	11,6	45,1 %	115,0	100,2	14,8	14,8 %
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4,1	1,2	2,9	241,7 %	6,2	5,3	0,9	17,0 %
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	(2,1)	13,1	(15,2)	(116,0 %)	(4,0)	5,9	(9,9)	(167,8 %)
Autres	14,7	13,9	0,8	5,8 %	55,0	47,3	7,7	16,3 %
Total des charges d'exploitation selon les IFRS	217,5	211,0	6,5	3,1 %	819,8	788,1	31,7	4,0 %
Ajustements non financés (section 4.1)	(37,4)	(40,5)	3,1	7,7 %	(128,0)	(122,9)	(5,1)	(4,1 %)
Total des charges financées	180,1	170,5	9,6	5,6 %	691,8	665,2	26,6	4,0 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

(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)

Les charges d'exploitation ont augmenté de 6,5 millions de dollars (3,1 pour cent) pour le trimestre et de 31,7 millions de dollars (4,0 pour cent) pour l'exercice. Les principales variations s'expliquent par :

Rémunération et avantages du personnel

La rémunération et les avantages du personnel ont augmenté de 5,8 millions de dollars (7,5 pour cent) pour le trimestre. L'augmentation des coûts de rémunération est principalement associée aux augmentations salariales annuelles, aux nouveaux postes et postes vacants qui ont été comblés ainsi qu'aux jours personnels (nouvelle réglementation en vigueur depuis septembre 2019 selon laquelle les employés ont droit à 3 jours personnels payés par an).

Les charges ont augmenté de 16,5 millions de dollars (5,1 pour cent) pour l'exercice. Cette augmentation pour l'exercice est également due aux augmentations salariales annuelles et à l'impact des nouveaux postes comblés et aux postes vacants qui ont été comblés, ainsi que par la hausse du coût des avantages sociaux (associé à une augmentation des coûts de rémunération).

Marketing et ventes

Les charges ont diminué de 1,9 million de dollars (18,3 pour cent) pour le trimestre et de 2,5 millions de dollars (6,7 pour cent) pour l'exercice. Les diminutions pour le trimestre et l'année s'expliquent par le fait que des coûts supplémentaires ont été engagés en 2018 pour le projet Train à Grande Fréquence (TGF). Aucun de ces frais n'a été engagé en 2019.

Matériel de maintenance

Les charges ont augmenté de 1,2 million de dollars (12,8 pour cent) pour le trimestre et de 2,9 millions de dollars (7,9 pour cent) pour l'exercice. Ces deux augmentations sont principalement attribuables à des coûts plus élevés pour les matériaux résultant de travaux d'entretien supplémentaires requis pour le parc de matériel roulant vieillissant.

Télécommunications

Les charges ont augmenté de 0,6 million de dollars (10,7 pour cent) pour le trimestre et de 2,4 millions de dollars (11,8 pour cent) pour l'exercice. Ces hausses sont principalement dues aux coûts supplémentaires encourus pour supporter et maintenir les systèmes nouvellement mis en service ainsi qu'aux coûts engagés pour déployer des applications infonuagiques.

Amortissements des immobilisations corporelles, des actifs au titre de droits d'utilisation et des immobilisations incorporelles

Les charges ont augmenté de 11,6 millions de dollars (45,1 pour cent) pour le trimestre et de 14,8 millions de dollars (14,8 pour cent) pour l'exercice. Ces hausses sont principalement dues à la révision des durées de vie de certains matériels roulants ainsi qu'à l'amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation qui a débuté le 1^{er} janvier 2019.

Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles

La charge a augmenté de 2,9 millions de dollars (241,7 pour cent) pour le trimestre et de 0,9 million de dollars (17,0 pour cent) pour l'exercice. Ces deux augmentations sont attribuables à certaines composantes des voitures AES qui ont été retirées dans le cadre du projet Héritage.

(Gain net) perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés

Un gain net de 2,1 millions de dollars pour le trimestre et un gain net de 4,0 millions de dollars pour l'exercice comparativement à une perte nette de 13,1 millions de dollars pour le trimestre terminé le 31 décembre 2018 et une perte nette de 5,9 millions de dollars pour l'exercice 2018. Au 31 décembre 2019, les prix contractuels sont inférieurs aux prix du marché, ce qui explique le gain de 4,0 millions de dollars. Les prix du marché ont également augmenté par rapport à ce qu'ils étaient au 30 septembre 2019, c'est pourquoi il y a un gain au cours du quatrième trimestre.

Autres

Les charges ont augmenté de 0,8 million de dollars (5,8 pour cent) pour le trimestre et de 7,7 millions de dollars (16,3 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation de 7,7 millions pour l'année est attribuable à la hausse des coûts des fournitures à bord des trains (achalandage supplémentaire et coûts unitaires plus élevés) et à la baisse des gains réalisés sur les instruments financiers dérivés.

4.4 Situation financière

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Var \$	Var %
ACTIFS				
Actifs courants	128,4	102,4	26,0	25,4 %
Avance sur contrat	63,6	74,4	(10,8)	(14,5 %)
Immobilisations corporelles	1 023,2	911,4	111,8	12,3 %
Actifs au titre de droits d'utilisation	32,3	-	32,3	n/a
Immobilisations incorporelles	345,2	360,2	(15,0)	(4,2 %)
Autres	0,8	0,9	(0,1)	(11,1 %)
Actifs au titre des avantages du personnel	4,4	17,6	(13,2)	(75,0 %)
Total des actifs	1 597,9	1 466,9	131,0	8,9 %
PASSIFS				
Passifs courants	209,2	255,5	(46,3)	(18,1 %)
Charges à payer	9,4	-	9,4	n/a
Obligations locatives	30,3	-	30,3	n/a
Passif au titre des avantages du personnel	78,9	40,0	38,9	97,3 %
Total des passifs	327,8	295,5	32,3	10,9 %
Financement en capital reporté	1 407,0	1 257,0	150,0	11,9 %
Capital-actions	9,3	9,3	-	0,0 %
Déficit accumulé au début de l'exercice	(94,9)	(122,8)	27,9	22,7 %
Résultat net	(10,9)	(19,0)	8,1	42,6 %
Autres éléments du résultat global	(40,4)	46,9	(87,3)	(186,1 %)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(146,2)	(94,9)	(51,3)	(54,1 %)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	1 597,9	1 466,9	131,0	8,9 %

Les principaux changements dans l'état de la situation financière sont attribuables aux éléments suivants :

Actifs

Le total des actifs a augmenté de 131,0 millions de dollars principalement en raison d'une hausse des actifs au titre de droits d'utilisation en lien avec l'application d'IFRS 16 au 1^{er} janvier 2019 ainsi qu'en raison d'acquisitions d'immobilisations corporelles, partiellement contrebalancé par une diminution des actifs au titre des avantages du personnel et des immobilisations incorporelles.

contrat alors que les obligations locatives ont augmenté de 30,3 millions de dollars à la suite de l'application d'IFRS 16. Les passifs au titre des avantages du personnel ont augmenté de 38,9 millions de dollars en raison de la diminution du taux d'actualisation. Le financement en capital reporté a augmenté de 150,0 millions de dollars principalement dû au financement du gouvernement facturé pour le Programme de remplacement de la flotte.

Passifs et financement en capital reporté

Les passifs courants ont diminué de 46,3 millions de dollars résultant principalement du paiement d'une avance sur

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global ont diminué en raison de la diminution 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 (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2019	2018	Var \$	Var %	2019	2018	Var \$	Var %
Solde au début de la période	10,7	47,7	(37,0)	(77,6 %)	14,8	3,2	11,6	362,5%
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	5,3	(15,5)	20,8	134,2 %	(18,4)	8,2	(26,6)	(324,4%)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement	(12,0)	(17,4)	5,4	31,0 %	9,5	3,4	6,1	179,4%
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	(0,6)	-	(0,6)	n/a	(2,5)	-	(2,5)	n/a
Solde à la fin de la période	3,4	14,8	(11,4)	(77,0 %)	3,4	14,8	(11,4)	(77,0%)

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Activités d'exploitation

Les fonds nets ont augmenté de 20,8 millions de dollars (134,2 pour cent) pour le trimestre et ont diminué de 26,6 millions de dollars (324,4 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation pour le trimestre est principalement attribuable à la variation de 19,9 millions de dollars des éléments du fonds de roulement. La diminution pour l'exercice est principalement attribuable à la variation de (30,6) millions de dollars des éléments du fonds de roulement tel que présenté dans la note 25 des états financiers audités.

Activités d'investissement

Les fonds nets ont augmenté de 5,4 millions de dollars pour le trimestre et ont augmenté de 6,1 millions de dollars pour l'exercice. Ces augmentations sont principalement dues à la variation du financement du gouvernement du Canada lié aux investissements en immobilisations corporelles, incorporelles ainsi qu'à l'avance sur contrat.

Activités de financement

Les fonds nets ont diminué de 0,6 million de dollars pour le trimestre et de 2,5 millions de dollars pour l'exercice en raison de l'application d'IFRS 16. Cette diminution est contrebalancée par une augmentation des liquidités provenant des activités d'exploitation, résultant d'une diminution des charges de location. De façon générale, IFRS 16 n'a eu aucune incidence sur les flux de trésorerie de la Société.

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

Financement des investissements en immobilisations

Les immobilisations corporelles et incorporelles totalisent 1 368,4 millions de dollars au 31 décembre 2019, ce qui représente une augmentation de 96,8 millions de dollars comparativement au solde au 31 décembre 2018.

Le financement des investissements en immobilisations corporelles et incorporelles a totalisé 119,0 millions de dollars pour le trimestre et 205,2 millions de dollars pour l'exercice. Ils excluent un montant de 9,4 millions de dollars qui sera facturé au gouvernement du Canada dans les années à venir (voir note 25 des états financiers audités). Les investissements totaux incluent un montant de 63,6 millions de dollars relativement à une avance sur contrat qui a été facturé durant l'exercice et qui sera transféré aux immobilisations corporelles dans les années futures.

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2019	2018	Var \$	Var %	2019	2018	Var \$	Var %
Équipement	8,0	19,3	(11,3)	(58,5 %)	41,6	46,0	(4,4)	(9,6 %)
Infrastructure	10,4	10,4	-	0,0 %	18,4	27,1	(8,7)	(32,1 %)
Technologie de l'information	6,6	5,1	1,5	29,4 %	19,0	18,4	0,6	3,3 %
Gares	8,0	3,8	4,2	110,5 %	22,8	17,7	5,1	28,8 %
Programme de remplacement de la flotte	82,7	-	82,7	n/a	91,7	-	91,7	n/a
Autres	3,3	7,0	(3,7)	(52,9 %)	11,7	14,6	(2,9)	(19,9 %)
Investissements en immobilisations	119,0	45,6	73,4	161,0 %	205,2	123,8	81,4	65,8 %
Avance sur contrat – Programme de remplacement de la flotte	(40,2)	-	(40,2)	n/a	63,6	-	63,6	n/a
Total	78,8	45,6	33,2	72,8 %	268,8	123,8	145,0	117,1 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Note : au 31 décembre 2019, il y a un compte à payer de 1,1 million de dollars (31 décembre 2018 : 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 (267,7 millions de dollars).

Les investissements les plus importants réalisés au cours du trimestre ont été pour les projets de reconstruction des voitures du corridor AES de classe économie et affaires, la révision de demi-vie des locomotives, diverses améliorations à divers ponts et passerelles ainsi que divers travaux dans le cadre du programme de voies d'infrastructure sur l'infrastructure appartenant à VIA Rail.

Les projets les plus importants réalisés au cours de l'exercice comprennent ceux réalisés au cours du quatrième trimestre, ainsi que les investissements effectués à la gare de Winnipeg (remplacement des escaliers mécaniques et des escaliers), à la gare d'Halifax (améliorations à l'intérieur et à l'extérieur) ainsi qu'à la gare d'Ottawa (améliorations des ailes Est et Ouest).

5. Analyse des risques

Cette section souligne les principaux risques de VIA Rail qui peuvent avoir une incidence possible sur les résultats financiers de la Société et fournit de l'information sur les risques pour lesquels la tendance ou le statut a changé par rapport au 31 décembre 2018.

Risque	Tendance	Situation actuelle
Sécurité des voyageurs, des employés et du public		
Des événements comme des collisions, des déraillements et des accidents avec des piétons peuvent avoir une incidence négative sur les produits. De tels événements ainsi que la nouvelle réglementation sur les passages à niveau peuvent également entraîner des coûts imprévus considérables pour la Société.	→	La Société, 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. La Société a élaboré une feuille de route pour la sécurité et a mis en œuvre, au cours des dernières années, 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, les travaux ont été effectués 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.	↑	L'enveloppe de financement actuelle de VIA Rail expire à la fin 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 possédants des compétences techniques particulières. Sans une bonne planification de la relève, les connaissances et compétences clés pourraient être perdues. Cette situation pourrait entraîner une baisse de la productivité et une hausse des coûts.	→	VIA Rail a complété le 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 et recrute actuellement pour des classes supplémentaires.



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; ○ L'accès aux infrastructures (congestion du fret, problèmes de vitesse); ○ La réduction de la capacité en raison du vieillissement de la flotte; ○ La concurrence; ○ Le ralentissement économique (récession ou autres décisions visant à limiter les voyages).		VIA Rail a généré une croissance de ses produits pour une sixième 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 et utilise tout son matériel roulant disponible. Par conséquent, la seule augmentation potentielle de la capacité peut être obtenue par une optimisation supplémentaire de la capacité.
Coûts assujettis à des facteurs externes		
Certains éléments sont hors du contrôle de la Société, telles que les conditions météorologiques difficiles ainsi que des conditions économiques et de marchés difficiles, peuvent avoir une incidence négative sur certains coûts comme le carburant, la maintenance du matériel 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. Ces initiatives ne peuvent cependant pas protéger VIA Rail contre la hausse des coûts de maintenance de sa flotte vieillissante. Pour les charges de retraite, la situation financière est demeurée favorable en 2019. La Société anticipe que les évaluations sous une base de solvabilité continueront d'afficher un 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 et la Société travaille en étroite collaboration avec son fournisseur sur l'avancement de ce projet, la première livraison devant avoir lieu en 2022. Entre-temps, VIA Rail continue d'optimiser l'utilisation de l'équipement actuel jusqu'à l'introduction de la nouvelle flotte. Le plan de la Société pour maintenir sa capacité actuelle dans le Corridor est en cours 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 des produits voyageurs.	↑	Les changements apportés à l'opération du <i>Canadien</i> au cours de la haute saison estivale ont eu un impact positif sur la ponctualité des trains et la ponctualité du Corridor est demeurée relativement stable. VIA Rail continue de collaborer avec les compagnies de chemin de fer hôtes afin de minimiser les retards et leurs répercussions sur les clients. Les ententes de VIA Rail avec les principaux propriétaires d'infrastructure expireront en 2021 et à ce stade-ci, la Société n'a aucune visibilité sur les modalités de ces ententes.



En hausse



Stable



En baisse

6. Événements subséquents

Après la clôture de l'exercice, le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a annoncé que la maladie à coronavirus (« COVID-19 ») pouvait être qualifiée de pandémie. Cette annonce a déclenché la mise en place d'une série de mesures de santé publique et de mesures d'urgence pour lutter contre la propagation du virus.

La propagation de la COVID-19 ainsi que les blocages ferroviaires survenus en février 2020 ont eu un impact négatif sur les voyages et auront une incidence sur la performance financière de VIA Rail en 2020. Bien que l'impact de ces événements ne soit pas connu pour le moment, les tendances actuelles indiquent une baisse de l'achalandage et des produits ainsi qu'une hausse des remboursements pour les ventes générées avant le 31 décembre 2019. En outre, l'évolution défavorable des marchés des capitaux au cours du premier trimestre de 2020 liée à la propagation de la COVID-19 a eu un impact négatif sur la juste valeur des actifs au titre des avantages du personnel. Si les marchés des capitaux ne se rétablissaient pas dans une certaine mesure plus tard durant l'année, les passifs au titre des avantages du personnel de l'exercice 2020 et des exercices futurs pourraient augmenter.

La durée et les incidences de la COVID-19 restent inconnues et il est impossible d'estimer de façon fiable les incidences que la durée et la gravité de la pandémie auront sur les résultats financiers de la Société et sur les actifs et passifs au titre des avantages du personnel, mais il est probable que la Société aura des besoins de financement supplémentaires en 2020 et dans les périodes futures.

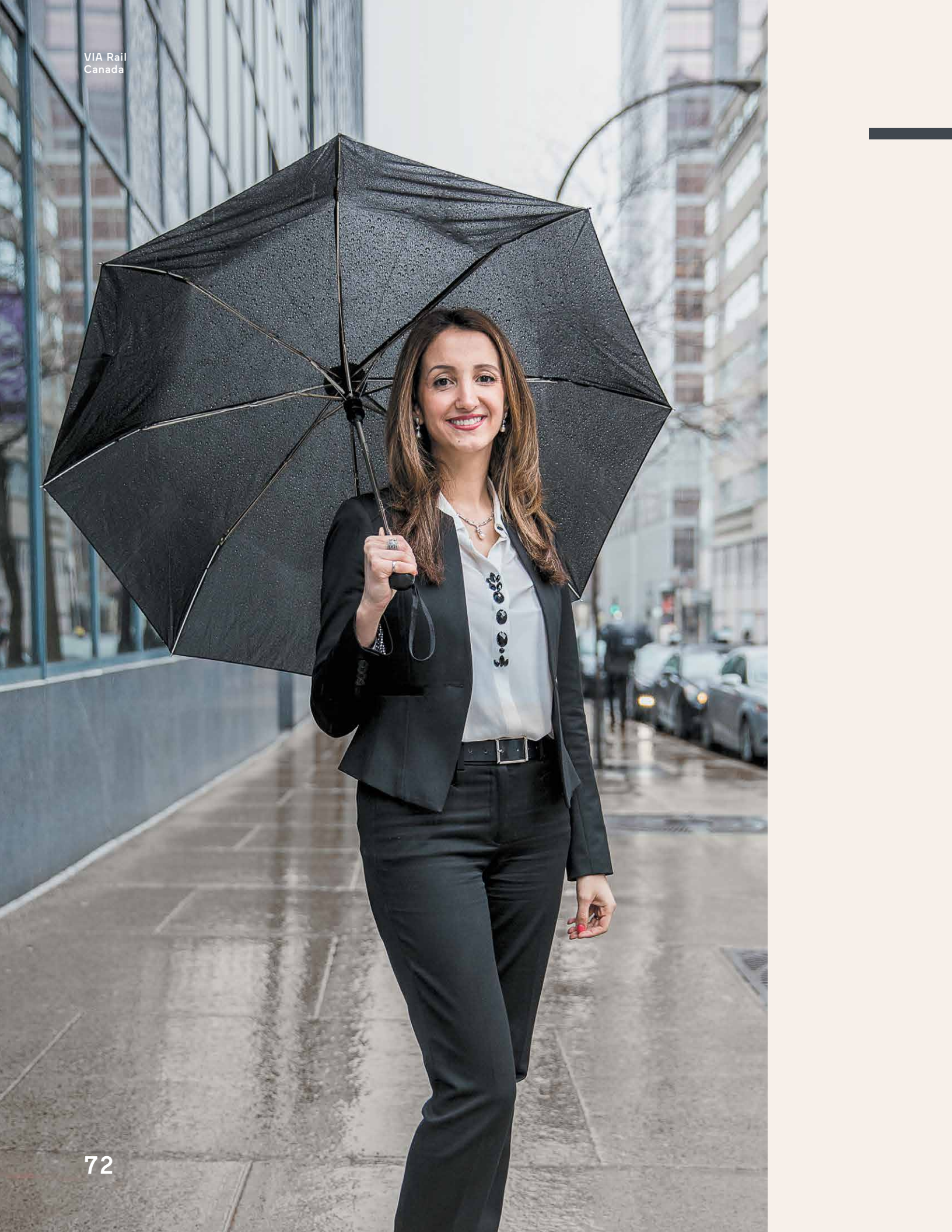
7. Perspectives

2019 a été une année très importante pour VIA Rail avec des produits dépassant la barre des 400 millions de dollars et plus de 5,0 millions de passagers. Cette performance est le résultat des actions de la Société au cours des dernières années pour ajouter des fréquences et optimiser la capacité. Sans possibilité d'ajouter des fréquences et moins d'opportunités d'optimiser la capacité, la croissance des produits devient plus difficile.

Outre le défi de la croissance des produits, les événements subséquents survenus au début de 2020 auront une incidence défavorable sur les résultats financiers de la Société pour l'exercice 2020.

Dans ce contexte, la direction déploiera des plans pour contenir les coûts afin de minimiser l'impact de ces événements.

Pendant ce temps, les équipes demeurent concentrées sur l'optimisation de la disponibilité de la flotte et sur l'achèvement des projets d'investissement en immobilisations, y compris le Programme Héritage et le Programme de remplacement de la flotte afin de sécuriser la capacité actuelle et future, ainsi que le projet de nouveau système de réservation.



États financiers

Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice terminé le 31 décembre 2019

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 2019. 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 KPMG 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.



Cynthia Garneau

La présidente 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 2019, 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 2019, 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 les 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, à l'exception du changement apporté à la méthode de comptabilisation des contrats de location expliqué à la note 3 afférente aux états financiers, 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 par intérim,



Tina Swiderski, CPA auditrice, CA
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 24 mars 2020

États financiers

État de la situation financière

Au 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2019	2018
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	3 355 \$	14 823 \$
Clients et autres débiteurs (Note 9)	87 808	49 051
Autres actifs (Note 10)	5 193	6 107
Instruments financiers dérivés (Note 11)	834	620
Stocks (Note 12)	30 082	28 751
Fonds de renouvellement des actifs (Note 13)	1 096	3 096
	128 368	102 448
ACTIFS NON COURANTS		
Avance sur contrat (Note 14)	63 582	74 399
Immobilisations corporelles (Note 15)	1 023 194	911 374
Actifs au titre de droits d'utilisation (Note 18)	32 291	-
Immobilisations incorporelles (Note 16)	345 152	360 190
Fonds de renouvellement des actifs (Note 13)	873	873
Actifs au titre des avantages du personnel (Note 21)	4 435	17 634
	1 469 527	1 364 470
Total des actifs	1 597 895 \$	1 466 918 \$
PASSIFS COURANTS		
Fournisseurs et charges à payer (Note 17)	158 593 \$	203 852 \$
Obligations locatives (Note 18)	2 771	-
Provisions (Note 19)	8 399	9 423
Instruments financiers dérivés (Note 11)	1 546	5 287
Produits reportés (Note 20)	37 928	36 961
	209 237	255 523
PASSIFS NON COURANTS		
Charges à payer	9 404	-
Obligations locatives (Note 18)	30 300	-
Passifs au titre des avantages du personnel (Note 21)	78 878	40 020
	118 582	40 020
Financement en capital reporté (Note 23)	1 407 023	1 256 975
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (Note 24)	9 300	9 300
Déficit accumulé	(146 247)	(94 900)
	(136 947)	(85 600)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	1 597 895 \$	1 466 918 \$

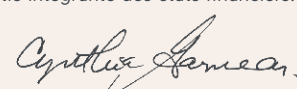
Engagements et éventualités (Notes 28 et 31 respectivement)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé au nom du conseil



Françoise Bertrand
Présidente du Conseil d'administration



Cynthia Garneau
Présidente et chef de la direction

États financiers

État du résultat global

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2019	2018
PRODUITS (Note 6)		
Voyageurs	387 443 \$	368 582 \$
Autres	23 031	23 617
	410 474	392 199
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	340 801	324 286
Exploitation des trains et carburant	149 842	147 983
Gares et autres biens	39 159	39 887
Marketing et ventes	34 986	37 528
Matériel de maintenance	39 354	36 497
Coûts des fournitures à bord des trains	28 671	24 112
Taxes d'exploitation	11 792	10 767
Honoraires professionnels	20 653	22 905
Télécommunications	22 687	20 263
Amortissements des immobilisations corporelles (Note 15)	86 746	72 694
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation (Note 18)	3 335	-
Amortissements des immobilisations incorporelles (Note 16)	24 967	27 518
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles (Note 15)	5 033	4 974
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles (Note 16)	1 119	333
(Gain net) perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(3 955)	5 851
(Gain net) perte nette réalisé sur les instruments financiers dérivés	(680)	(3 375)
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	952	-
Autres	14 335	15 851
	819 797	788 074
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	(409 323)	(395 875)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (Note 7)	280 743	272 565
Amortissement du financement en capital reporté (Note 23)	117 665	104 327
Résultat net avant impôts sur le résultat	(10 915)	(18 983)
(Recouvrement) charge d'impôts (Note 22)	(26)	27
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	(10 889)	(19 010)
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 postérieures à l'emploi (Note 21)	(40 458)	46 925
	(40 458)	46 925
RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE	(51 347) \$	27 915 \$

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)	2019	2018
CAPITAL-ACTIONS	9 300 \$	9 300 \$
Déficit accumulé		
Solde au début de l'exercice	(94 900)	(122 815)
Résultat net de l'exercice	(10 889)	(19 010)
Autres éléments du résultat global de l'exercice	(40 458)	46 925
Solde à la fin de l'exercice	(146 247)	(94 900)
Total du déficit de l'actionnaire	(136 947) \$	(85 600) \$

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)	2019		2018	
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de l'exercice	(10 889)	\$	(19 010)	\$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :				
Amortissements des immobilisations corporelles (Note 15)	86 746		72 694	
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation (Note 18)	3 335		-	
Amortissements des immobilisations incorporelles (Note 16)	24 967		27 518	
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles (Note 15)	5 033		4 974	
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles (Note 16)	1 119		333	
Amortissement du financement en capital reporté (Note 23)	(117 665)		(104 327)	
Revenu d'intérêts	(884)		(786)	
Intérêts payés	(952)		-	
(Gain net) perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(3 955)		5 851	
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (Note 21)	39 239		39 845	
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (Note 21)	(27 640)		(31 588)	
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	952		-	
Variation nette des éléments du fonds de roulement (Note 25)	(17 853)		12 687	
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	(18 447)		8 191	
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Notes 9, 23 et 25)	184 661		108 726	
Financement en capital reçu pour une avance sur contrat (Note 23)	63 582		-	
Retraits effectués du Fonds de renouvellement des actifs (Note 13)	2 000		4 684	
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Notes 15, 16, 17 et 25)	(178 013)		(110 759)	
Paiement d'une avance sur contrat (Note 14)	(63 582)		-	
Intérêts reçus	884		786	
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	2		-	
Fonds nets générés par les activités d'investissement	9 534		3 437	
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Remboursement des obligations locatives	(2 555)		-	
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	(2 555)		-	
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de l'exercice	(11 468)		11 628	
Solde au début de l'exercice	14 823		3 195	
Solde à la fin de l'exercice	3 355	\$	14 823	\$
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	3 355	\$	14 823	\$
	3 355	\$	14 823	\$

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 produits 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 24 mars 2020.

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 16 – Contrats de location – La Société a appliqué, en date du 1^{er} janvier 2019, IFRS 16 – *Contrats de location*. IFRS 16 remplace les directives existantes sous IAS 17 – *Contrats de location*, IFRIC 4 – *Déterminer si un accord contient un contrat de location*, SIC-15 – *Avantages dans les contrats de location simple*, et SIC-27 – *Évaluation de la substance des transactions prenant la forme juridique d'un contrat de location*. IFRS 16 a pour but de fournir davantage de transparence et d'améliorer la comparabilité entre les sociétés.

IFRS 16 ne modifie pas substantiellement la manière dont le bailleur comptabilise les contrats de location. Selon IFRS 16, le bailleur continue de classer les contrats de location en tant que contrats de location-financement ou contrats de location simple et comptabilise ces deux types de contrats de manière différente. IFRS 16 modifie la manière dont le bailleur comptabilise la sous-location. Cependant, la Société n'a pas de sous-location. Par conséquent, IFRS 16 n'a eu aucun impact sur les contrats de location dans lesquels la Société est bailleur.

IFRS 16 introduit des modifications importantes dans la comptabilisation du preneur en supprimant la distinction entre les exigences relatives aux contrats de location simple et les contrats de location-financement et en exigeant la comptabilisation d'un actif au titre de droit d'utilisation et d'une obligation locative à la date de début des contrats, à l'exception des contrats de location à court terme et des contrats de location dont les actifs sous-jacents sont de faible valeur.

La Société a fait le choix d'appliquer la norme en utilisant l'approche modifiée rétrospective selon laquelle l'effet cumulé de l'application initiale est reflété dans le déficit accumulé au 1^{er} janvier 2019. L'information financière comparative pour la période se terminant le 31 décembre 2018 n'a pas été redressée pour la période se terminant le 31 décembre 2019.

Dans le cadre de l'application initiale d'IFRS 16, la Société s'est prévalu de la mesure de simplification permettant d'ajuster un actif au titre du droit d'utilisation de tous montants provisionnés pour contrats de location onéreux reconnus dans l'état de la situation financière avant la date d'application initiale, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation d'actifs. La Société n'a pas effectué d'ajustement pour contrats de location onéreux à la date d'application initiale.

La Société a choisi d'utiliser les exemptions proposées par la norme pour les contrats de location qui, à la date de commencement, ont une durée de 12 mois ou moins et ne contiennent pas d'option d'achat (contrats de location à court terme) et pour les contrats de location pour lesquels l'actif sous-jacent est considéré de faible valeur. Pour ces contrats de location, la Société reconnaît les paiements de location en tant que charge d'exploitation linéaire sur la durée des contrats de location dans l'état du résultat global.

La Société a également appliqué les simplifications disponibles dans lesquelles elle :

- a exclu les coûts directs initiaux de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation à la date de première application ;
- a utilisé ses connaissances acquises a posteriori pour déterminer la durée d'un contrat de location qui contient des options de prolongation ou de résiliation.

Nature de l'effet de l'application d'IFRS 16

La Société a conclu des contrats de location portant sur divers actifs, notamment des terrains, des gares, des installations, des espaces de bureaux et du matériel informatique. Avant l'adoption d'IFRS 16, les contrats de location de la Société (en tant que preneur) étaient classés en tant que contrat de location simple. Dans un contrat de location simple, l'actif loué n'est pas capitalisé et les paiements de location sont enregistrés en charge à l'état du résultat global. Conformément aux exigences de la norme IFRS 16, les charges qui confèrent le droit de contrôler l'utilisation d'un actif identifié pendant une période donnée en échange d'une contrepartie sont comptabilisées en tant qu'actifs au titre du droit d'utilisation et d'obligations locatives dans l'état de la situation financière et ne font plus partie des engagements.

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

Les actifs au titre de droits d'utilisation ont été comptabilisés sur la base d'un montant égal à l'obligation locative, ajusté pour tenir compte des paiements de location afférents payés d'avance et courus comptabilisés. Les obligations locatives ont été comptabilisées sur la base de la valeur actualisée des paiements restants au titre de la location, en actualisant avec le taux d'emprunt marginal à la date de première application. Au 1^{er} janvier 2019, 17 contrats de location totalisant 35,0 millions de dollars ont été comptabilisés en tant qu'actif au titre du droit d'utilisation et en tant qu'obligation locative. IFRS 16 n'a eu aucun impact sur le solde d'ouverture du déficit accumulé. En raison de l'application de la norme IFRS 16, les charges d'intérêts et d'amortissement de la Société ont augmenté alors que les charges de location liées aux gares et aux autres biens et les charges de télécommunications ont diminué. L'impact de l'adoption de cette norme sur l'état des flux de trésorerie est nul. Toutefois, le remboursement du principal des obligations locatives est présenté dans les activités de financement selon IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités d'exploitation.

À la date d'application initiale, le taux d'emprunt marginal appliqué aux obligations locatives se situe entre 2,30 pour cent et 3,27 pour cent selon la durée du contrat de location et le taux d'emprunt marginal moyen pondéré est de 3,00 pour cent.

Les conventions comptables de la Société et les détails concernant les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives sont décrits à la Note 4 e), à la Note 4 h), à la Note 5 d) et à la Note 18.

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

Les obligations locatives au 1^{er} janvier 2019 peuvent être conciliées au montant des engagements liés aux baux opérationnels au 31 décembre 2018 comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	
Engagements liés aux baux opérationnels non résiliables au 31 décembre 2018	20,4
Effet de l'actualisation des engagements relatifs aux baux opérationnels non résiliables au 1 ^{er} janvier 2019	(0,6)
Incidence des charges d'exploitation non incluses dans les obligations locatives selon IFRS 16	(11,4)
Contrats considérés selon IFRS 16 comme des contrats de location ne faisant pas partie des engagements au 31 décembre 2018 car résiliables	26,6
Obligations locatives au 1^{er} janvier 2019	35,0

4. 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 actifs au titre de droits d'utilisation, aux immobilisations incorporelles, aux obligations locatives, 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 produits 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 d'intérêts sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. Pour les produits de tiers, les produits de location et les autres produits, 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.

iii) Produits locatifs

La Société a conclu des contrats de location en tant que bailleur à l'égard de certaines de ses gares et installations. Les contrats de location pour lesquels la Société est un bailleur sont classés en tant que contrats de location-financement ou contrats de location simple. Lorsque les conditions du contrat de location transfèrent au preneur la quasi-totalité des risques et avantages de la propriété, le contrat est classé en tant que contrat de location financement. Tous les autres contrats sont classés comme contrats de location simple. Les produits locatifs provenant de contrats de location simple sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location concerné.

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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

d) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur accumulées. Le coût tient compte de tous les coûts directement attribuables à l'acquisition de l'actif.

Les projets en cours sont comptabilisés au coût et comprennent les coûts directs de construction, les matériaux, la main-d'œuvre directe ainsi que les frais généraux.

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 reliées 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)	5 à 20

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

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 d'immobilisations corporelles 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 » dans l'état du résultat global.

e) Actifs au titre du droit d'utilisation

La Société loue plusieurs actifs, notamment des terrains, des gares, des installations, des espaces de bureaux et du matériel informatique dans le cours normal de ses activités.

À la date de passation d'un contrat, la Société apprécie si celui-ci est ou contient un contrat de location, c'est-à-dire si le contrat confère le droit de contrôler l'utilisation d'un actif déterminé pendant une période donnée en échange d'une contrepartie. La Société comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et une obligation locative correspondante pour tous les contrats de location dans lesquels elle intervient en tant que preneur, sauf les contrats de location à court terme (définis comme des contrats de location dont la durée à la date de début est de 12 mois ou moins) et les contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur.

La Société comptabilise les actifs au titre du droit d'utilisation à la date du début du contrat de location (c'est-à-dire la date à laquelle l'actif sous-jacent est disponible). L'actif au titre du droit d'utilisation est évalué au coût, diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur et ajusté pour toute réévaluation du passif. Le coût de l'actif au titre du droit d'utilisation comprend le montant initial de l'obligation locative correspondante, les coûts directs initiaux engagés par le preneur, les paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, déduction faite des avantages incitatifs à la location reçus ainsi qu'une estimation des coûts que le preneur devra engager pour le démantèlement et l'enlèvement du bien sous-jacent ainsi que la restauration du lieu, le cas échéant.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont amortis sur la période la plus courte de la durée du contrat de location et de la durée d'utilité du bien sous-jacent. Si le contrat de location a pour effet de transférer la propriété du bien sous-jacent ou si le coût de l'actif au titre du droit d'utilisation prend en compte l'exercice prévu d'une option d'achat par la Société, l'actif au titre du droit d'utilisation connexe doit être amorti sur la durée d'utilité du bien sous-jacent. L'amortissement commence à la date de début du contrat de location.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont présentés sous un poste distinct dans l'état de la situation financière.

f) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles acquises séparément sont présentées au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulées.

Les projets en cours de réalisation comprennent les coûts de développement, la main-d'œuvre directe et les frais généraux.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur leur durée d'utilité estimée. Les durées d'utilité estimées et le mode d'amortissement 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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 charges de développement sont comptabilisées 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

Les gains et pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles correspondent à la différence entre le produit de cession et la valeur comptable et sont comptabilisés à titre de « Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles » dans l'état du résultat global.

g) Dépréciation d'actifs non financiers

La Société vérifie à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice de dépréciation (obsolescence, dégradation physique, changements notables de l'utilisation, rendements inférieurs aux prévisions, déclin des produits générés ou autre indicateur externe) ou de reprise de 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, des actifs au titre de droits d'utilisation et des immobilisations 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, des actifs au titre de droits d'utilisation et des immobilisations incorporelles. Ces opérations sont financées par les crédits parlementaires, les produits des voyageurs et les produits 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.

h) Obligations locatives

La Société en tant que preneur :

La Société évalue initialement l'obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers qui ne sont pas versés à la date de début du contrat, calculée à l'aide du taux d'intérêt implicite du contrat de location. Si ce taux ne peut être déterminé facilement, la Société utilise son taux d'emprunt marginal.

Les paiements de loyers pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative sont :

- les paiements de loyers fixes (y compris en substance), déduction faite des avantages incitatifs à la location;
- les paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux, initialement évalués au moyen de l'indice ou du taux en vigueur à la date de début;
- la somme que le preneur s'attend à devoir payer au bailleur au titre de garanties de valeur résiduelle;
- le prix d'exercice des options d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer;
- les pénalités exigées en cas de résiliation du contrat de location, si la durée du contrat de location reflète l'exercice de l'option de résiliation du contrat de location.

Les paiements de loyers variables qui ne dépendent ni d'un indice ni d'un taux sont comptabilisés en charge dans la période au cours de laquelle survient l'événement ou la condition qui déclenche le paiement.

Dans le calcul de la valeur actualisée des paiements de loyers, la Société utilise son taux marginal d'emprunt à la date de début du contrat, car le taux d'intérêt implicite du contrat n'est pas facilement déterminable.

La Société comptabilise les composantes non locatives en tant que charges et les enregistre de manière linéaire.

L'obligation locative est présentée sous un poste distinct dans l'état de la situation financière.

L'obligation locative est ultérieurement évaluée en augmentant la valeur comptable pour refléter les intérêts sur l'obligation locative (en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif) et en réduisant la valeur comptable pour refléter les paiements de loyers effectués.

4. Conventions comptables importantes (suite)

La Société réévalue l'obligation locative et effectue un ajustement correspondant à l'actif au titre du droit d'utilisation connexe lorsque :

- il y a une modification de la durée du contrat de location ou il y a une modification de l'évaluation concernant l'exercice d'une option d'achat, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés au moyen d'un taux d'actualisation révisé;
- les paiements de loyers changent en raison de la variation d'un indice ou d'un taux ou d'un changement des sommes qu'on s'attend à devoir payer au titre de la garantie résiduelle, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés au moyen du taux d'actualisation initial (à moins que le changement dans les paiements de loyers résulte de la fluctuation d'un taux d'intérêt variable, auquel cas un taux d'actualisation révisé est appliqué);
- un contrat de location est modifié et que la modification n'est pas comptabilisée comme un contrat de location distinct, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés au moyen d'un taux d'actualisation révisé.

Les conventions comptables de la Société en tant que bailleur sont décrites à la Note 4 b) Constatation des produits, iii) Produits locatifs.

Contrats de location à court terme et contrats de location d'actifs de faible valeur

La Société applique l'exemption pour la comptabilisation des contrats de location à court terme (c'est-à-dire ceux dont la durée du contrat de location est égale ou inférieure à 12 mois à compter de la date de commencement et qui ne contiennent pas d'option d'achat). La Société applique également l'exemption relative à la comptabilisation des actifs de faible valeur au contrat dont les actifs sous-jacents sont considérés de faible valeur (tel que les terminaux de point de vente). Pour ces contrats de location, la Société comptabilise les paiements de location à titre de charges d'exploitation de manière linéaire sur la durée du contrat, à moins qu'une autre base ne soit plus représentative de la période de temps pendant laquelle les avantages économiques de l'actif loué sont consommés.

i) 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.

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.

j) 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.

k) Avantages du personnel

i) Régime de retraite

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

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

4. Conventions comptables importantes (suite)

ii) 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.

Les réévaluations provenant des régimes de prestations postérieures à l'emploi sont composées des changements dans les hypothèses démographiques et financières et des ajustements reliés à l'expérience. Elles sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

iii) 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.

I) 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 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 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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 produits 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 décrits 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.

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 évalué, 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, les obligations locatives, les instruments financiers dérivés et les charges à payer.

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, les obligations locatives et les charges à payer.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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 « (Gain net) perte nette non réalisé 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–produits/ charges 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 - Obligations locatives - 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

m) 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 soit 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.

5. Sources principales d'incertitude relatives aux estimations et jugements importants

La préparation des états financiers exige que la direction établisse des jugements, 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 de clôture.

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

Les révisions d'estimations comptables sont prises en compte dans la période au cours de laquelle l'estimation a été révisée ainsi que dans les périodes futures. L'incertitude reliée à ces jugements, estimations et hypothèses 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 2019, la direction a évalué que les durées d'utilité établies représentaient l'utilisation prévue de ses actifs par la Société. L'impact de la révision des durées d'utilité est présenté à la Note 15.

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 des trains de la Société. 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 salaires attendues, l'âge de la retraite prévue, les taux de mortalité prévus, les tendances des coûts des soins de santé, l'inflation prévue et les hausses prévues des prestations de retraite. Pour déterminer ces hypothèses, la direction prend en compte l'expérience acquise du passé, les conditions et les taux actuels du marché et l'expertise de ses actuaires. En raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont sujettes à beaucoup d'incertitudes. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimés d'après les hypothèses. Une analyse de sensibilité des principales hypothèses est présentée à la Note 21.

5. Sources principales d'incertitude relatives aux estimations et jugements importants (suite)

d) Contrats de location

i) Estimation de la durée du contrat de location

Lorsque la Société comptabilise un contrat de location à titre de preneur, elle évalue la durée du contrat en fonction des conditions du contrat. La durée du contrat de location est la durée pour laquelle le contrat de location est non résiliable, ainsi que toute option de prolongation du contrat de location qu'il est raisonnablement certain d'exercer ainsi que toute option de résiliation du contrat de location qu'il est raisonnablement certain de ne pas exercer. La Société a plusieurs contrats de location qui incluent des options de prolongation et de résiliation. La Société exerce son jugement pour évaluer s'il est raisonnablement certain qu'elle exerce ou non l'option de prolonger ou de résilier le contrat de location. Elle tient donc compte de tous les facteurs pertinents qui créent un incitatif économique pour qu'elle exerce le renouvellement ou la résiliation. Après la date de début, la Société réévalue la durée du contrat de location s'il y a un événement important ou un changement de circonstances qui est sous son contrôle et qui affecte sa capacité à exercer ou non l'option de prolongation ou de résiliation. Ainsi, une modification de l'hypothèse utilisée pourrait avoir une incidence importante sur le montant comptabilisé à titre de droit d'utilisation lié au contrat de location et sur l'obligation locative, ainsi que sur le montant d'amortissement du droit lié au contrat de location et la charge d'intérêt sur l'obligation locative.

ii) Déterminer le taux d'actualisation

Les normes comptables exigent que la Société actualise les paiements de loyers selon le taux d'intérêt implicite dans le contrat de location si ce taux est facilement disponible. Si ce taux ne peut être déterminé facilement, le preneur doit utiliser son taux d'emprunt marginal. La Société ne peut pas facilement déterminer le taux d'intérêt implicite de ces contrats de location, elle utilise donc son taux marginal d'emprunt pour évaluer ses obligations locatives. L'établissement du taux d'emprunt marginal nécessite l'utilisation de plusieurs hypothèses qui, si elles s'avéraient différentes de celles utilisées, pourraient donner lieu à une incidence importante sur le montant comptabilisé d'actif au titre de droit d'utilisation et sur l'obligation locative, ainsi que sur le montant d'amortissement de l'actif au titre de droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative.

e) 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.

f) 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.

g) 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.

h) Détermination de la valeur des projets en cours

La direction utilise son jugement pour déterminer le pourcentage d'avancement des projets en cours ainsi que la valeur des activités réalisées pour ces projets en cours. La direction examine régulièrement l'avancement de ces projets. Le pourcentage d'achèvement et la valeur des projets en cours reflètent la meilleure évaluation de la direction et sont évalués en tenant compte de toutes les informations disponibles à la date de clôture. Les montants réels des projets en cours pourraient différer de la meilleure estimation de la direction. Les écarts par rapport aux estimations et au montant réel sont éliminés une fois les projets en cours achevés et transférés aux immobilisations corporelles, car l'achèvement réel serait connu.

6. Produits

Le tableau suivant détaille les produits par principales sources :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
PRODUITS		
Transport et accommodation	375,7	356,9
Nourritures et breuvages à bord des trains et autres	11,8	11,7
Produits voyageurs	387,5	368,6
Produits d'intérêts	0,9	0,8
Produits de tiers	9,5	9,6
Produits de location et autre (Note 18)	12,6	13,2
Autres produits	23,0	23,6
Total des produits	410,5	392,2

7. Rapprochement de la perte d'exploitation au financement par le gouvernement

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

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	409,3	395,9
Postes nécessitant des fonds d'exploitation :		
Charge d'impôts sur le résultat	-	-
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :		
Amortissements des immobilisations corporelles	(86,7)	(72,7)
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation	(3,3)	-
Amortissements des immobilisations incorporelles	(25,0)	(27,5)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	(5,0)	(5,0)
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles	(1,1)	(0,3)
Excédent des cotisations sur la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	(11,6)	(8,3)
Gain net (perte nette) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	4,0	(5,9)
Transactions sans effet sur la trésorerie liées aux obligations locatives	3,5	-
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	(1,0)	-
Ajustement pour les courus de rémunération	(1,7)	(3,3)
Ajustement pour VIA Préférence	(0,1)	(0,3)
Autres	(0,6)	-
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	280,7	272,6

8. Classement des instruments financiers

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2019		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	Coût amorti	
Actifs financiers :			
Trésorerie	-	3,4	3,4
Clients et autres débiteurs	-	7,6 ⁽¹⁾	7,6
Instruments financiers dérivés	0,8 ⁽²⁾	-	0,8
Fonds de renouvellement des actifs	-	2,0	2,0
Total	0,8	13,0	13,8
Passifs financiers :			
Fournisseurs et charges à payer	-	148,7 ⁽³⁾	148,7
Obligations locatives courantes	-	2,8	2,8
Instruments financiers dérivés	1,5 ⁽²⁾	-	1,5
Charges à payer	-	9,4	9,4
Obligations locatives non courantes	-	30,3	30,3
Total	1,5	191,2	192,7
(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

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

(1) Voir détails à la Note 9.

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

(3) Voir détail à la Note 17.

9. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Clients	3,5	2,7
Autres débiteurs	4,3	5,4
Ajustement pour perte de valeur	(0,2)	(0,1)
Clients et autres débiteurs classés au Coût amorti	7,6	8,0
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement d'exploitation	36,1	13,7
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement en capital (Note 25)	43,0	23,6
Taxes à la consommation	1,1	3,7
Total clients et autres débiteurs	87,8	49,0

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 1,5 million de dollars (31 décembre 2018 : 1,1 million de dollars) à la date de clôture. L'échéance de ces créances est détaillée dans le tableau suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Non dépréciées et échues par :		
0 à 30 jours	1,1	0,4
31 à 60 jours	0,3	0,7
61 à 90 jours	-	-
Plus de 90 jours	0,1	-
Total	1,5	1,1

La Société a comptabilisé au cours de l'exercice un montant de 0,7 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 (31 décembre 2018 : 1,2 million de dollars).

10. Autres actifs

Les autres actifs incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Frais payés d'avance	4,1	4,0
Avances sur contrat	1,1	2,1
Total autres actifs	5,2	6,1

11. Instruments financiers dérivés

La Société utilise des swaps de marchandises dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (i.e. huile à chauffage) par rapport au prix de référence convenu. 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, les justes valeurs des instruments financiers dérivés sont les suivantes :

	2019		2018	
	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	10 584	0,8	3 528	0,6
Passifs	7 560	1,5	14 616	5,3

Au 31 décembre 2019, les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 2,374 et 3,040 en dollars canadiens (31 décembre 2018 : 1,950 dollars américains et entre 2,030 et 3,100 dollars canadiens). Les dates de maturité varient respectivement de 2020 à 2021 (31 décembre 2018 : 2019 à 2020 pour les deux devises). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

	2019		2018	
	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	-	-	-	-
Passifs	-	-	2,0	-

Au 31 décembre 2019, il n'y avait aucun contrat de change à terme en vigueur (31 décembre 2018 : 1,366 en dollars américains avec une date de maturité en 2019).

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

	2019	2018
	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Total actifs	0,8	0,6
Total passifs	1,5	5,3

12. Stocks

Les stocks incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Pièces de rechange	31,4	28,0
Provision pour désuétude	(3,4)	(3,1)
Pièces de rechange nettes	28,0	24,9
Fournitures à bord des trains	1,8	3,6
Carburant	0,3	0,3
Total stocks	30,1	28,8

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 40,1 millions de dollars, incluant un montant de 7,4 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles (31 décembre 2018 : 41,5 millions de dollars, incluant un montant de 11,4 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles). La Société a comptabilisé une charge de 0,3 million de dollars liée à une dépréciation de la valeur des stocks en 2019 (31 décembre 2018 : 0,2 million de dollars).

13. Fonds de renouvellement des actifs

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

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 1,1 million de dollars (31 décembre 2018 : 3,1 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 2018 : 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.

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

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Solde au début de l'exercice	4,0	8,7
Moins : Retraits effectués pendant l'exercice (Note 1)	(2,0)	(4,7)
Solde à la fin de l'exercice	2,0	4,0

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

Au 31 décembre 2019, un montant de 1,1 million de dollars est inclus dans les fournisseurs et charges à payer et sera réglé à partir du Fonds de renouvellement des actifs en 2020 (31 décembre 2018 : 2,0 millions de dollars).

14. Avance sur contrat

Au 31 décembre 2019, une avance sur contrat de 63,6 millions de dollars (31 décembre 2018 : 74,4 millions de dollars) a été enregistrée et sera transférée aux immobilisations corporelles dans les prochains exercices, en fonction de l'avancement des travaux.

15. Immobilisations corporelles

(en millions de dollars canadiens)	Terrains	Matériel roulant	Bâtiments de maintenance	Gares et installations (Note 1)	Infrastructures (propriété de la Société)	Améliorations locatives	Machinerie et équipement	Matériel informatique	Autres immobilisations corporelles	Projets en cours de réalisation	Total
Coût :											
1 ^{er} janvier 2019	17,0	948,5	170,9	154,9	290,0	94,9	28,6	43,5	8,0	47,4	1 803,7
Additions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	203,6	203,6
Dispositions	-	(8,7)	(3,4)	(2,3)	(1,5)	(0,4)	(1,4)	(1,0)	-	(2,0)	(20,7)
Transferts	-	18,3	5,7	12,4	18,7	1,3	6,7	6,0	1,3	(70,4)	-
Coût total	17,0	958,1	173,2	165,0	307,2	95,8	33,9	48,5	9,3	178,6	1 986,6
Amortissement et dépréciation cumulés :											
1 ^{er} janvier 2019	-	536,2	109,9	50,0	96,5	49,6	19,1	28,0	3,0	-	892,3
Additions	-	57,1	2,3	6,3	9,5	3,9	1,8	5,4	0,5	-	86,8
Dispositions	-	(7,2)	(3,3)	(1,9)	(0,6)	(0,4)	(1,3)	(1,0)	-	-	(15,7)
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	-	586,1	108,9	54,4	105,4	53,1	19,6	32,4	3,5	-	963,4
Valeur nette comptable	17,0	372,0	64,3	110,6	201,8	42,7	14,3	16,1	5,8	178,6	1 023,2

Note 1 : La Société loue à des tiers une petite surface de certaines gares lui appartenant. Compte tenu qu'il ne s'agit que d'une proportion non significative de certaines gares, ces actifs ne sont pas présentés sur une ligne séparée.

15. Immobilisations corporelles (suite)

(en millions de dollars canadiens)	Terrains	Matériel roulant	Bâtiments de maintenance	Gares et installations (Note 1)	Infrastructures (propriété de la Société)	Améliorations locatives	Machinerie et équipement	Matériel informatique	Autres immobilisations corporelles	Projets en cours de réalisation	Total
Coût :											
1 ^{er} janvier 2018	17,0	942,4	167,8	133,8	269,5	90,6	26,0	38,0	7,2	32,3	1,724,6
Additions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	105,3	105,3
Dispositions	-	(10,5)	(5,2)	(1,8)	(2,4)	(2,6)	(0,3)	(3,4)	-	-	(26,2)
Transferts	-	16,6	8,3	22,9	22,9	6,9	2,9	8,9	0,8	(90,2)	-
Coût total	17,0	948,5	170,9	154,9	290,0	94,9	28,6	43,5	8,0	47,4	1 803,7
Amortissement et dépréciation cumulés :											
1 ^{er} janvier 2018	-	497,7	112,8	46,0	89,7	47,7	17,9	26,4	2,6	-	840,8
Additions	-	45,2	2,1	5,5	8,9	4,2	1,4	5,0	0,4	-	72,7
Dispositions	-	(6,7)	(5,0)	(1,5)	(2,1)	(2,3)	(0,2)	(3,4)	-	-	(21,2)
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	-	536,2	109,9	50,0	96,5	49,6	19,1	28,0	3,0	-	892,3
Valeur nette comptable	17,0	412,3	61,0	104,9	193,5	45,3	9,5	15,5	5,0	47,4	911,4

Note 1 : La Société loue à des tiers une petite surface de certaines gares lui appartenant. Compte tenu qu'il ne s'agit que d'une proportion non significative de certaines gares, ces actifs ne sont pas présentés sur une ligne séparée.

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 6,2 millions de dollars (31 décembre 2018 : 2,8 millions de dollars) 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 matériel roulant de façon à mieux aligner la charge d'amortissement avec les bénéfices futurs qui seront générés par ces actifs. L'impact de ces changements sur la charge d'amortissement actuelle et future et sur l'amortissement du financement en capital reporté est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 et après
Augmentation de la dépense d'amortissement	12,0	(1,1)	(1,2)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(5,8)
Augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté	12,0	(1,1)	(1,2)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(5,8)

16. Immobilisations incorporelles

(en millions de dollars canadiens)	Logiciels externes	Logiciels développés à l'interne	Droits d'accès aux infrastructures	Autres actifs intangibles	Projets en cours de réalisation	Total
Coût :						
1 ^{er} janvier 2019	108,0	9,3	436,8	5,4	4,1	563,6
Additions	-	-	-	-	11,0	11,0
Dispositions	(5,1)	(1,8)	-	-	-	(6,9)
Transferts	6,6	0,3	1,4	-	(8,3)	-
Coût total	109,5	7,8	438,2	5,4	6,8	567,7
Amortissement et dépréciation cumulés :						
1 ^{er} janvier 2019	78,5	9,3	113,2	2,4	-	203,4
Additions	12,8	0,1	11,4	0,6	-	24,9
Dispositions	(4,2)	(1,6)	-	-	-	(5,8)
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	87,1	7,8	124,6	3,0	-	222,5
Valeur nette comptable	22,4	-	313,6	2,4	6,8	345,2

(en millions de dollars canadiens)	Logiciels externes	Logiciels développés à l'interne	Droits d'accès aux infrastructures	Autres actifs intangibles	Projets en cours de réalisation	Total
Coût :						
1 ^{er} janvier 2018	104,2	9,8	430,4	4,4	3,5	552,3
Additions	-	-	-	-	18,5	18,5
Dispositions	(6,1)	(0,6)	(0,5)	-	-	(7,2)
Transferts	9,9	0,1	6,9	1,0	(17,9)	-
Coût total	108,0	9,3	436,8	5,4	4,1	563,6
Amortissement et dépréciation cumulés :						
1 ^{er} janvier 2018	69,2	9,3	102,3	2,0	-	182,8
Additions	15,4	0,4	11,3	0,4	-	27,5
Dispositions	(6,1)	(0,4)	(0,4)	-	-	(6,9)
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	78,5	9,3	113,2	2,4	-	203,4
Valeur nette comptable	29,5	-	323,6	3,0	4,1	360,2

17. Fournisseurs et charges à payer

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Salaires à payer et courus	46,5	43,7
Fournisseurs et charges à payer – Autres	38,9	115,1
Fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	63,3	36,1
Fournisseurs et charges à payer classés au Coût amorti	148,7	194,9
Taxes sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	6,9	6,1
Déductions à la source	3,0	2,8
Total fournisseurs et charges à payer	158,6	203,8

18. Locations

La Société en tant que preneur :

La Société loue plusieurs actifs, notamment des terrains, des espaces de bureaux, des gares et des installations, ainsi que du matériel informatique. La location de terrain a une durée de location de 29 ans, les locations d'espaces de bureaux ont une durée variant de 5 à 11 ans, les locations de gares et des installations ont une durée variant de 3 à 31 ans, tandis que les locations de matériel informatique ont une durée variant de 3 à 5 ans.

La Société a également certains contrats de location d'une durée de 12 mois ou moins et des contrats de location dont les actifs sous-jacents sont considérés de faible valeur. La Société applique les exemptions relativement aux contrats de location à court terme ainsi qu'aux contrats de location d'actifs de faible valeur.

Les valeurs comptables des actifs au titre de droits d'utilisation ainsi que les mouvements au cours de la période sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	Terrains	Espaces de bureaux	Gares et installations	Matériel informatique	Total
Coût :					
1 ^{er} janvier 2019	0,5	9,8	23,1	1,6	35,0
Additions	-	0,2	0,3	0,1	0,6
Coût total	0,5	10,0	23,4	1,7	35,6
Amortissement cumulé :					
Additions	-	1,7	1,1	0,5	3,3
Total amortissement cumulé	-	1,7	1,1	0,5	3,3
Valeur nette comptable	0,5	8,3	22,3	1,2	32,3

Montants comptabilisés dans l'état du résultat global :

(en millions de dollars canadiens)	Total
Charge relative aux contrats de location à court terme	1,8
Charge relative aux actifs de faible valeur	0,1

Le total des sorties de fonds est de 5,4 millions de dollars et la durée moyenne des baux est de 8,1 ans.

La Société n'a conclu aucune transaction de cession-bail au cours de la période en cours ou d'une période précédente et ne génère aucun produit de sous-location d'un actif au titre du droit d'utilisation. La Société n'a aucun contrat de location variable qui ne dépend pas d'un indice ou d'un taux.

Les valeurs comptables des obligations locatives et les mouvements de la période sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)	
Au 1 ^{er} janvier 2019	35,0
Additions	0,6
Accroissement d'intérêt	1,0
Paievements	(3,5)
Au 31 décembre 2019	33,1
Courantes	2,8
Non-courantes	30,3
Total obligations locatives	33,1

La Société a un contrat de location qui n'a pas encore débuté au 31 décembre 2019 et qui n'est pas inclus dans les obligations locatives. Les paiements de location futurs non actualisés pour ce contrat de location non résiliable sont de 0,3 million de dollars dans le prochain exercice financier, 1,9 million de 2 à 5 ans et 0,2 million de dollars par la suite.

18. Locations (suite)

Il existe plusieurs contrats de location qui incluent des options de prolongation. La direction exerce un jugement important pour déterminer s'il est raisonnablement certain que ces options de prolongation soient exercées.

Les loyers futurs potentiels non actualisés relatifs aux périodes postérieures à la date d'exercice des options de prolongation qui ne sont pas incluses dans la durée du contrat de location sont les suivants :

	Moins de 5 ans	Plus de 5 ans	Total
Les options de prolongation ne devant pas être exercées	-	15,0	15,0

31 décembre 2019	Nombre de contrats de location	Paiements fixes (%)	Paiements variables (%)
Locations de terrains avec paiements en fonction de l'inflation	1	-	1,3
Locations d'espaces de bureaux avec paiements fixes	3	25,1	-
Locations de gares et d'installations avec paiements en fonction de l'inflation	3	-	3,6
Locations de gares et d'installations avec paiements fixes	10	66,4	-
Locations de matériel informatique avec paiements fixes	3	3,6	-
Total	20	95,1	4,9

La Société en tant que bailleur :

La Société a conclu des contrats de location pour certains de ses actifs, tels que des gares et des installations. Ces contrats de location ont une durée comprise entre 1 et 12,3 années. Certains contrats de location comportent une clause permettant une révision à la hausse des frais de location sur une base annuelle, en fonction des conditions du marché. Certains de ces contrats de location comprennent une clause d'examen du marché dans le cas où le preneur exerce son option de renouvellement. Le locataire n'a pas l'option d'acheter la propriété à l'expiration de la période de location. La Société a déterminé, en fonction d'une évaluation des conditions des contrats de location, que la durée du contrat de location ne constitue pas une période importante de la durée de vie économique de la propriété, que la valeur actuelle des paiements minimaux au titre de location ne correspond pas à la quasi-totalité de la juste valeur du bien, que la Société conserve la quasi-totalité des risques inhérents à la propriété, donc qu'il s'agit de contrat de location simple.

Les produits de location comptabilisés par la Société au cours de l'exercice s'élèvent à 10,9 millions de dollars (31 décembre 2018 : 10,6 millions de dollars).

Les loyers minimaux à recevoir en vertu de contrats de location simple non résiliables au 31 décembre 2019 sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)

Année 1	4,0
Année 2	3,5
Année 3	2,9
Année 4	1,6
Année 5	1,1
Année 6 et suivantes	3,1
Total	16,2

19. Provisions

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2019	Provisions supplémentaires	Provisions utilisées	Renversement des montants inutilisés	31 décembre 2019
Coûts environnementaux	1,1	0,3	(0,8)	-	0,6
Litiges et réparations d'équipement (Note 1)	8,3	9,1	(6,9)	(2,7)	7,8
Total provisions	9,4	9,4	(7,7)	(2,7)	8,4

Note 1 : 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.

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)	2019	2018
Ventes de billets à l'avance	21,4	20,3
VIA Préférence	11,2	11,1
Opérations non monétaires	1,5	1,7
Cartes-cadeaux	1,8	1,7
Autres	2,0	2,2
Total produits reportés	37,9	37,0

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 20,3 millions de dollars ont été comptabilisés en produits de l'exercice relativement aux ventes de billets à l'avance (31 décembre 2018 : 19,6 millions de dollars). La direction s'attend à ce que 100 pour cent des ventes de billets à l'avance soient constatés à titre de produits au cours du prochain exercice financier.

20. Produits reportés (suite)

Au cours de l'exercice, des produits de 9,9 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 2018 : 8,8 millions de dollars). La direction s'attend à ce que 85 pour cent 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 2018 : 0,6 million de dollars). La direction s'attend à ce que 37 pour cent 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 syndiqués 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.

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

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 2018	31 décembre 2019
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2019	31 décembre 2020
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2018	31 décembre 2019
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2019	31 décembre 2020
Régimes de prestations postérieures à l'emploi non capitalisés	1 ^{er} mai 2019	1^{er} mai 2022
Régimes des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents de travail	31 décembre 2018	31 décembre 2021
Autres avantages du personnel à long terme autres que les indemnisations des accidents de travail	31 décembre 2019	31 décembre 2020

a) Composante à prestations définies des régimes de retraite et régimes de prestations postérieures 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 postérieures à l'emploi	
(en millions de dollars canadiens)	2019	2018	2019	2018
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de l'exercice	2 284,0	2 409,0	22,1	23,8
Coût des services	27,8	31,4	0,3	0,3
Coût des services passés	-	-	0,2	-
Charge d'intérêts	88,0	81,4	0,9	0,8
Cotisations des employés	14,1	14,3	-	-
Prestations versées	(135,1)	(135,1)	(0,7)	(0,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	(1,2)	27,5	-	0,3
Effet des changements aux hypothèses financières	257,7	(148,6)	3,2	(2,2)
Effet du transfert d'employés	-	2,8	-	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	-	1,3	0,1	(0,1)
Solde à la fin de l'exercice	2 535,3	2 284,0	26,1	22,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	2 301,4	2 390,5	-	-
Revenu d'intérêts	87,8	79,7	-	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	219,3	(74,9)	-	-
Cotisations de l'employeur	21,1	26,2	0,7	0,8
Cotisations des salariés	14,1	14,3	-	-
Prestations versées	(135,1)	(135,1)	(0,7)	(0,8)
Effet du transfert d'employés	-	2,8	-	-
Charges administratives	(2,2)	(2,1)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	2 506,4	2 301,4	-	-
Passif net au titre des prestations définies (actif)	28,9	(17,4)	26,1	22,1

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

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

Catégories d'actifs (en pourcentages)	2019				2018			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5,6	0,4	-	6,0	0,5	1,5	-	2,0
Actions	18,2	-	-	18,2	19,4	-	-	19,4
Obligations	-	22,9	1,0	23,9	-	24,1	-	24,1
Part de fonds communs de placement	5,8	26,5	19,6	51,9	8,5	26,1	19,9	54,5
	29,6	49,8	20,6	100,0	28,4	51,7	19,9	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
	2020	2020
Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant	21,6	0,9

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 13,5 années (31 décembre 2018 : 12,3 années).

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2019	2018	2019	2018
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRES :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	3,10 %	3,90 %	3,10 %	4,00 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	2,75 % – 3,00 %	3,25 % *	3,00 % *
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	5,90 %	5,90 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,00 %	4,00 %
Année d'atteinte du taux ultime	-	-	2040	2040
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %	-	-
Taux de croissance de la pension	1,00 %	1,00 %	-	-
Coût des prestations définies :				
Taux d'actualisation	3,90 %	3,40 %	4,00 %	3,40 %
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	-	-	5,90 %	5,70 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,00 %	4,30 %
Année d'atteinte du taux ultime	-	-	2040	2029

* Applicable aux membres de la haute direction seulement.

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

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

OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :	
Composante à prestations définies des régimes de retraite :	
2019	2018
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.	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.
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi :	
2019	2018
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.	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.
COÛT DES PRESTATIONS DÉFINIES :	
Composante à prestations définies des régimes de retraite :	
2019	2018
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 :	
2019	2018
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.

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.

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 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)	
	2019	2018
Régimes de retraite – composante à prestations définies :		
Taux d'inflation		
Augmentation de 25 points de base	45,2	38,8
Diminution de 25 points de base	(44,2)	(38,2)
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(83,3)	(68,4)
Diminution de 25 points de base	87,9	72,1
Paielements de prestation		
Augmentation de 25 points de base	37,0	30,6
Diminution de 25 points de base	(36,4)	(29,9)
Taux d'augmentation salariale		
Augmentation de 25 points de base	6,1	5,2
Diminution de 25 points de base	(6,3)	(5,6)
Table de mortalité		
1 an plus jeune	73,0	60,7
1 an plus vieux	(73,3)	(61,5)
Avantages postérieurs à l'emploi :		
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(1,1)	(0,8)
Diminution de 25 points de base	1,1	0,9

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

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

Stratégies d'appariement d'actif-passif

La Société revoit annuellement sa politique d'investissement pour ses régimes de retraite 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

La charge pour l'exercice terminé le 31 décembre 2019 de la composante à cotisations définies du régime de retraite est de 1,0 million de dollars (31 décembre 2018 : aucune charge importante). Les cotisations de l'employeur estimatives à verser sont de 1,5 million de dollars en 2020.

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)	2019	2018
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	17,3	18,2
Coût des services	3,5	3,3
Charge d'intérêts	0,6	0,6
Prestations versées	(5,4)	(4,2)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	0,8	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses financières	(2,2)	-
Effet des changements reliés à l'expérience	4,6	-
Solde à la fin de l'exercice	19,2	17,3
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	5,4	4,2
Prestations versées	(5,4)	(4,2)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	19,2	17,3

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

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

(en millions de dollars canadiens)	2020
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	4,7

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	2019	2018
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL :		
Taux d'actualisation	2,90 %	3,60 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % – 3,25 %	2,75 % – 3,00 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	4,90 %	5,00 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	4,00 %	4,00 %
Année d'atteinte du taux ultime	2040	2040
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Taux de mortalité	Ontario WSIB Indemnisations des accidents du travail 2006-2010 table de mortalité générationnelle pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2019 du CIA pour les autres avantages du personnel	Ontario WSIB Indemnisations des accidents du travail 2006-2010 table de mortalité projetée jusqu'en 2015 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel
COÛT DES 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 personnel

Analyse de sensibilité

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

	Passif au titre des avantages du personnel à long terme Augmentation / (diminution)	
(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(0,4)	(0,3)
Diminution de 25 points de base	0,4	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)	2019	2018
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	0,4	0,5
Coût des services	0,3	0,3
Prestations versées	(0,4)	(0,4)
Solde à la fin de l'exercice	0,3	0,4
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	0,4	0,4
Prestations versées	(0,4)	(0,4)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	0,3	0,4

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

e) Sommaire des régimes de retraite, des régimes de prestations postérieures 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)	2019	2018
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	4,4	17,6
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	33,3	0,2
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	26,1	22,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	19,2	17,3
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,3	0,4
Total passifs	78,9	40,0

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

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Charges d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	30,2	35,2
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	1,4	1,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	7,3	3,3
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,3	0,3
Total	39,2	39,9

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

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	(37,2)	44,9
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	(3,3)	2,0
Total	(40,5)	46,9

22. Impôts sur le résultat

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

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Charge d'impôts exigibles	-	-
Charge d'impôts différés	-	-
Charge d'impôts sur le résultat	-	-

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 24,68 pour cent (31 décembre 2018 : 24,56 pour cent) sur le résultat avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Résultat net avant impôts sur le résultat	(10,9)	(19,0)
Recouvrement d'impôts sur le résultat calculé – taux réglementaires	(2,7)	(4,7)
Impôts minimums des sociétés de l'Ontario	-	-
Charges comptables non déductibles et autres	0,6	0,1
Effet des attributs fiscaux non reconnus	2,5	4,8
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés sur le résultat	(0,4)	(0,2)
Charge d'impôts sur le résultat	-	-

22. Impôts sur le résultat (suite)

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 2019 (en millions de dollars canadiens)	Solde au début	Comptabilisé au résultat net	Solde à la fin
Actifs (passifs) d'impôts différés :			
Gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,1)	(0,1)	(0,2)
Actifs au titre de droits d'utilisation	-	(8,0)	(8,0)
Actifs au titre des avantages du personnel	(4,3)	3,3	(1,0)
Total des passifs d'impôts différés	(4,4)	(4,8)	(9,2)
Pertes fiscales reportées prospectivement	4,4	4,8	9,2
Actifs (passifs) d'impôts différés	-	-	-

Impôts différés au 31 décembre 2018 (en millions de dollars canadiens)	Solde au début	Comptabilisé au résultat net	Solde à la 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	-	-	-

La Société a 53,9 millions de dollars (31 décembre 2018 : 51,0 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales et des autres provinces et 56,4 millions de dollars (31 décembre 2018 : 53,4 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec autres qu'en capital, non utilisées, qui viendront à échéance entre 2029 et 2039.

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)	2019	2018
Fédéral et autres provinces :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	90,6	92,4
Provisions et autres passifs	42,6	37,1
Obligations locatives	33,1	-
Passifs au titre des avantages du personnel	78,9	39,6
Pertes fiscales reportées prospectivement	16,3	32,7
Total	261,5	201,8
Québec :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	472,3	474,1
Provisions et autres passifs	10,8	15,9
Obligations locatives	33,1	-
Passifs au titre des avantages du personnel	78,9	39,6
Pertes fiscales reportées prospectivement	18,9	35,2
Total	614,0	564,8

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)	2019	2018
Solde au début de l'exercice	1 257,0	1 239,5
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	204,1	121,8
Financement gouvernemental pour une avance sur contrat	63,6	-
Total du financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles, incorporelles et avance sur contrat	267,7	121,8
Amortissement du financement en capital reporté	(117,7)	(104,3)
Solde à la fin de l'exercice	1 407,0	1 257,0

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. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments du fonds de roulement :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Clients et autres débiteurs	(19,4)	12,6
Autres actifs	0,9	(2,0)
Stocks	(1,3)	(3,3)
Fournisseurs et charges à payer	2,0	2,6
Provisions	(1,0)	0,5
Produits reportés	0,9	2,3
Total	(17,9)	12,7

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de (19,4) millions de dollars (31 décembre 2018 : (13,1) millions de dollars) 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 27,2 millions de dollars (31 décembre 2018 : 13,0 millions de dollars) lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant est lié aux activités d'investissement. Au 31 décembre 2019, il n'y a aucune avance sur contrat à exclure des fournisseurs et charges à payer relative aux activités d'investissement (31 décembre 2018 : 74,4 millions de dollars).

Informations supplémentaires sur les activités d'investissement :

(en millions de dollars canadiens)	2019	2018
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(213,5)	(121,8)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles financées par le Fond de renouvellement des actifs	(1,1)	(2,0)
Total des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(214,6)	(123,8)
Variation des fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	27,2	13,0
Variation des charges à payer	9,4	-
Montant total payé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(178,0)	(110,8)
Financement en capital facturé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	204,1	121,8
Variation du montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement en capital	(19,4)	(13,1)
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	184,7	108,7

Le montant total de 213,5 millions de dollars d'acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles excède le montant total de 204,1 millions de dollars de financement du gouvernement reçu au cours de l'exercice d'un montant de 9,4 millions de dollars. En effet, un montant de 9,4 millions de dollars de projets en cours est lié au programme de remplacement de la

flotte qui sera payé et financé dans les années à venir.

26. Juste valeur des instruments financiers

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)	2019	2018
Actifs :		
Trésorerie	0,9	0,8
Clients et autres débiteurs	0,6	0,5
Passifs :		
Fournisseurs et charges à payer	2,4	4,1
Instruments financiers dérivés	-	0,4

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.

27. Risques financiers (suite)

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 13,8 millions de dollars (31 décembre 2018 : 27,4 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 2019, environ 8,6 pour cent (31 décembre 2018 : 7,2 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 71,8 pour cent (31 décembre 2018 : 77,8 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2019, l'ajustement pour perte de valeur s'élevait à 0,2 million de dollars (31 décembre 2018 : 0,1 million de dollars). L'ajustement pour perte de valeur est un modèle de pertes de crédit attendu basé sur les expériences passées du débiteur ajusté 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, 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 de l'huile à chauffage 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 192,7 millions de dollars (31 décembre 2018 : 200,2 millions de dollars), représentent l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés, sur une base brute et non actualisée, au 31 décembre 2019 :

(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	148,7	-	-	-	-	148,7
Obligation locatives	0,7	0,7	1,4	2,5	27,8	33,1
Passifs financiers dérivés	0,3	0,3	0,7	0,2	-	1,5
Charges à payer	-	-	-	-	9,4	9,4
Total	149,7	1,0	2,1	2,7	37,2	192,7

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

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 2019 ainsi qu'au 31 décembre 2018, 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)	2019				2018
	Total des engagements	À moins de 1 an	De 1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total des engagements
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux non résiliables : Preneur (Note a)	13,1	2,7	8,4	2,0	20,4
Entretien (Note b)	356,1	-	14,7	341,4	356,1
Total	369,2	2,7	23,1	343,4	376,5
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :					
Matériel roulant (Note b)	935,2	169,5	765,7	-	1 019,3
Bâtiments de maintenance	0,2	0,2	-	-	1,9
Gares et installations	4,7	4,7	-	-	8,2
Infrastructures (propriété de la Société)	6,3	6,3	-	-	11,1
Logiciels	5,1	5,1	-	-	-
Matériel informatique	3,1	1,4	1,7	-	0,4
Total	954,6	187,2	767,4	-	1 040,9
Total des engagements	1 323,8	189,9	790,5	343,4	1 417,4

a) Suite à l'application de la norme IFRS 16 au 1^{er} janvier 2019, un montant de 9,0 millions de dollars de ces contrats de location est désormais présenté en tant qu'actifs au titre de droits d'utilisation et d'obligations locatives dans l'état de la situation financière. Voir Note 18. Par conséquent, au 31 décembre 2019, le montant total des engagements dans le tableau ci-dessus inclut les engagements relatifs aux charges d'exploitation variables.

b) La Société a signé une entente pour le remplacement 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 inclut 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 24,2 millions de dollars (31 décembre 2018 : 22,2 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)	2019	2018
Rémunérations et avantages du personnel à court terme	4,1	3,5
Avantages postérieurs à l'emploi	1,4	1,0
Total	5,5	4,5

La Société peut conclure des opérations avec des sociétés qui emploient des proches parents des principaux dirigeants ou 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 2019 et le 31 décembre 2018.

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 2,1 millions de dollars au 31 décembre 2019 (31 décembre 2018 : 2,0 millions de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état du résultat global. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant approximatif de 1,7 million de dollars (31 décembre 2018 : 1,8 million 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'aient pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

b) Mise hors services des immobilisations

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

32. Événements postérieurs à la date de clôture

Pandémie de Coronavirus

Après la clôture de l'exercice, le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a annoncé que la maladie à coronavirus (« COVID-19 ») pouvait être qualifiée de pandémie. Cette annonce a déclenché la mise en place d'une série de mesures de santé publique et de mesures d'urgence pour lutter contre la propagation du virus.

La propagation de la COVID-19 ainsi que les blocages ferroviaires survenus en février 2020 ont eu un impact négatif sur les voyages et auront une incidence sur la performance financière de VIA Rail en 2020. Bien que l'impact de ces événements ne soit pas connu pour le moment, les tendances actuelles indiquent une baisse de l'achalandage et des produits ainsi qu'une hausse des remboursements pour les ventes générées avant le 31 décembre 2019. En outre, l'évolution défavorable des marchés des capitaux au cours du premier trimestre de 2020 liée à la propagation de la COVID-19 a eu un impact négatif sur la juste valeur des actifs au titre des avantages du personnel. Si les marchés des capitaux ne se rétablissaient pas dans une certaine mesure plus tard durant l'année, les passifs au titre des avantages du personnel de l'exercice 2020 et des exercices futurs pourraient augmenter.

La durée et les incidences de la COVID-19 restent inconnues et il est impossible d'estimer de façon fiable les incidences que la durée et la gravité de la pandémie auront sur les résultats financiers de la Société et sur les actifs et passifs au titre des avantages du personnel, mais il est probable que la Société aura des besoins de financement supplémentaires en 2020 et dans les périodes futures.



Annuaire de la Société

Administratrice principale, VIA Rail Canada

Françoise Bertrand
Montréal, Québec

Membres du conseil d'administration

Cynthia Garneau
Montréal, Québec

Yves Desjardins-Siciliano
Montréal, Québec (sortant)

Kathy Baig
Laval, Québec

Grant Christoff
Vancouver,
Colombie-Britannique

Daniel Gallivan
Halifax, Nouvelle-Écosse

Jonathan Goldbloom
Montréal, Québec

Miranda Keating Erickson
Calgary, Alberta

Jane Mowat
Toronto, Ontario

Glenn Rainbird
Belleville, Ontario

Gail Stephens
Victoria,
Colombie-Britannique

Kenneth Tan
Richmond,
Colombie-Britannique

Geneviève Tanguay
Montréal, Québec

Vianne Timmons
Regina, Saskatchewan

Équipe de direction

Cynthia Garneau
Présidente et chef
de la direction

Yves Desjardins-Siciliano
Président et chef
de la direction (sortant)

Marc Beaulieu
Chef, Transport et sécurité

Linda Bergeron
Chef, Expérience employé

Mario Bergeron
Chef, Mécanique
et maintenance

Sonia Corriveau
Chef, Transformation
des affaires

Ben Marc Diendéré
Chef, Affaires publiques
et communications

Patricia Jasmin
Chef, Services financiers

Martin R. Landry
Chef, Affaires commerciales

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

Robert St-Jean
Chef, Gestion des actifs

Adresses des bureaux de VIA Rail

Siège social et Québec

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

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

Canada Atlantique

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

Ontario

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

123, rue Front Ouest
Bureau 1500
Toronto (Ontario)
M5J 2M3
416 956-7600

Ouest

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

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

viarail.ca

Collaborateurs au Rapport annuel 2019

Éditrice en chef

Jennifer Bauer

Communications de l'entreprise, VIA Rail

Éditeur

Paul Molpeceres

Communications de l'entreprise, VIA Rail

Design graphique

Gauthier Designers

Collaborateurs

Ben Marc Diendéré

Chef, Affaires publiques
et communications

Jean-Sébastien Defoy

Chef Principal, Marketing, Stratégie
numérique & Intégration d'affaire

 @viarailcanada

 viarailcanada

 VIA Rail Canada

 @VIA_Rail

 VIARailCanadaInc



