

Rapport annuel 2020

Table des matières



VIA Rail
en un coup d'œil

Rapport de
gestion

Message de
la présidente
du conseil
d'administration

États
financiers

Message de la
présidente

Annuaire de
la Société

L'année en
chiffres

Examen des
activités

Indicateurs clés
de performance

Gouvernance et
responsabilité

VIA Rail en un coup d'œil

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. En 2020, les activités et l'offre de services de VIA Rail ont été sévèrement touchées par les effets des blocus ferroviaires et de la pandémie de COVID-19.



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

○ 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.

Fréquences et offre de services temporairement réduites en 2020

○ 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.

Service temporairement suspendu en 2020

○ 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.

Fréquences et offre de services temporairement réduites en 2020

Nos services

+ de 400

collectivités desservies au Canada

Suspension temporaire du service vers certaines communautés en 2020



Fréquence Départs

188

par semaine, dont 84 % à l'heure prévue

En baisse par rapport aux 454 départs hebdomadaires de 2019



Nos services

+ de 400

**collectivités desservies
au Canada**

Produits voyageurs selon les liaisons

92 %

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

92 %

Liaisons intervilles

6 %

Liaisons longs
parcours

2 %

Liaisons régionales

Déplacements selon les liaisons

97 %

des déplacements sont
des liaisons intervilles
(dans le Corridor).

97 %

Liaisons intervilles

1 %

Liaisons longs
parcours

2 %

Liaisons régionales

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. En raison des impacts des blocus ferroviaires et de la pandémie de COVID-19, VIA Rail a enregistré 1,1 million de déplacements représentant près de 227 millions de kilomètres en 2020. Il s'agit d'une réduction importante par rapport aux chiffres records de 2019 : 5 millions de déplacements représentant près de 1,7 milliard de kilomètres.

Employés

2 315

employés actifs et 1 230 employés inactifs à la fin de l'année civile

Diversité

- 37 % de nos employés sont des femmes
- 14 % appartiennent à une minorité visible
- 1 % ont un handicap
- 2 % sont Autochtones
- 2 % sont des vétérans

Flotte

427

voitures (en service et hors service)

74

locomotives

Bâtiments

114

gares dont **48** sont des édifices du patrimoine

4

centres de maintenance

- Montréal
- Toronto
- Winnipeg
- Vancouver

7

bureaux

1 siège social
6 bureaux régionaux

Passagers

1,1 M

de déplacements représentant près de 227 millions de kilomètres parcourus au Canada; 97 % sont des déplacements intervilles, 1 % sont des liaisons longs parcours et 2 % sont des liaisons régionales.

En baisse par rapport à 5 millions de déplacements et près de 1,7 milliard de km en 2019.



Message de la présidente du conseil d'administration

« L'année 2020 a mis à l'épreuve notre capacité à répondre à des événements dramatiques et qui évoluent rapidement. Au final, je pense qu'elle a démontré que nous avons les gens et les systèmes nécessaires pour nous adapter et en sortir encore plus forts. »

– Françoise Bertrand, o.c., c.q.
Présidente du conseil d'administration, VIA Rail



Tout comme l'ensemble de l'économie canadienne et mondiale, VIA Rail a traversé en 2020 une année fort houleuse. D'abord l'année s'est amorcée avec l'immobilisation de tous ses trajets à la suite d'une série de blocus ferroviaires. À peine sortie de cette situation, VIA Rail voyait la pandémie frapper l'ensemble de ses opérations. Quel bouleversement !

Forte de 44 ans d'histoire, d'employés loyaux, d'une solide équipe de direction inspirée par une présidente et chef de la direction dévouée, VIA Rail a su s'acquitter de sa mission avec détermination et courage. Elle a été contrainte de priver les Canadiens de leur service régulier et plus de 1 000 employés de leur travail, car la société a dû à regret faire des mises à pied, dans la foulée de l'arrêt de ses opérations.

Les maigres résultats financiers qui en ont résulté ont interrompu l'élan de croissance continue obtenu de 2015 à 2019. VIA Rail s'enorgueillit toutefois du fait que tous les efforts ont été déployés pour remettre les trains en service tout en respectant les consignes des meilleures pratiques de santé-sécurité et des avis des gouvernements provinciaux. C'est ainsi qu'à regret nous avons dû interrompre nos services *Océan* et réduire notre service du *Canadien* à un seul passage aller-retour, hebdomadaire jusqu'à Winnipeg.

Avec rigueur VIA Rail a su gérer ses coûts tout en poursuivant sa mission de servir les Canadiens. Pendant cette année, VIA Rail a continué de préparer l'avenir en poursuivant son ambitieux programme de modernisation, soit le projet d'une nouvelle flotte pour le corridor Québec-Toronto, le nouveau système de réservation et la rénovation des voitures Héritage. Le

projet de train à grande fréquence (TGF) reste au cœur des ambitions essentielles à l'avenir de VIA Rail. À cet égard, de nouvelles étapes prometteuses ont été franchies en 2020. Ces projets se poursuivent avec une volonté affirmée d'amélioration des services à l'endroit des Canadiens, volonté entièrement encouragée par le Gouvernement, comme le prouvent les importants investissements consentis.

L'année se conclut avec la conviction que VIA Rail est une organisation performante et résiliente, grâce à ses équipes, à sa présidente Cynthia Garneau et à l'appui indéfectible de Transports Canada.

Je souhaite souligner le grand dévouement de tous les membres du conseil d'administration qui ont su épauler l'équipe de direction à chaque étape d'une année « exceptionnelle ».

Je tiens également à remercier l'honorable Marc Garneau, l'ancien ministre des Transports, d'avoir ardemment défendu VIA Rail tout au long de son mandat. Je souhaite la bienvenue à son successeur, l'honorable Omar Alghabra ; et je veux l'assurer de notre entière collaboration. Je remercie aussi toute l'équipe de Transports Canada pour son soutien, sa collaboration et sa confiance.

Au nom de la grande famille de VIA Rail, je souhaite redire à tous nos passagers d'aujourd'hui et de demain que nous sommes toujours déterminés à rapprocher les Canadiennes et les Canadiens d'une ville à l'autre, d'un océan à l'autre ; et en terminant, d'offrir une expérience de voyage sûre, confortable et écologique.





Message de la présidente

« Malgré les défis colossaux, VIA Rail a su démontrer son rôle essentiel pour toute la population canadienne tout en poursuivant ses activités en toute sécurité. »

– Cynthia Garneau

Présidente et chef de la direction, VIA Rail



Je viens de vivre ma première année complète à titre de présidente et chef de la direction de VIA Rail, une année marquée par de formidables défis que je suis fière d'avoir affrontés, à la fois comme présidente, mais aussi comme femme, comme mère et comme citoyenne canadienne.

Nous avons été confrontés à deux crises successives — les blocus ferroviaires et la pandémie — et je suis reconnaissante pour les judicieux conseils et le soutien de mes collègues de l'équipe de VIA Rail tout au long de cette période difficile. Ensemble, nous avons surmonté des obstacles importants tout en continuant à offrir aux Canadiennes et Canadiens une façon sécuritaire de voyager. Et ceci, tout en poursuivant nos efforts pour bâtir un service ferroviaire intervilles moderne et accessible.

Forte des résultats impressionnants des cinq dernières années, VIA Rail a entamé l'année 2020 avec optimisme et confiance, tous les signes laissant présager une croissance soutenue.

Mais nous avons dû rapidement nous adapter à de nouvelles circonstances.

Et nous pouvons être fiers d'être restés fidèles à nos valeurs de santé et de sécurité d'abord, ce qui nous a permis de traverser les blocus et d'affronter la pandémie sans incident

majeur et avec un nombre limité de cas de transmission de la COVID-19, tant parmi notre personnel que parmi nos passagers.

Nous avons suivi scrupuleusement toutes les directives de santé publique. Nos cellules de crise et nos équipes commerciales ont fait preuve d'un grand sens de la prudence et d'une impressionnante agilité opérationnelle. C'est cette agilité qui nous a permis de maintenir des niveaux de service essentiels pour nos communautés éloignées des grands centres urbains.

Face à cette situation exceptionnelle, l'objectif est demeuré de privilégier une approche équilibrée pour nous permettre de remplir notre mandat de service public tout en démontrant rigueur et prudence dans la gestion des impacts financiers reliée à la baisse de notre achalandage et de nos revenus.

Notre personnel de première ligne, dans nos gares, dans nos centres de maintenance et à bord de nos trains

a maintenu la barre, soutenu par nos agentes et agents de police. Ils ont continué à offrir à nos passagers un service incroyablement professionnel et nous sommes très fiers de leur dévouement au travail et de leur attachement à VIA Rail. Je les félicite et les remercie de tout cœur.

La vigilance reste toujours de mise, mais l'arrivée des vaccins permet de se montrer optimiste. Nous prévoyons ainsi l'augmentation progressive de nos fréquences et de nos itinéraires, ainsi que le retour du personnel mis à pied dans les derniers mois.

Devant l'adversité, nous avons choisi de continuer à investir dans notre avenir. Tout au long de l'année, mon équipe et moi avons fait progresser les projets de notre programme de modernisation à un rythme soutenu : l'introduction de notre nouvelle flotte dans le corridor Québec-Windsor, prévue pour 2022, notre programme Héritage visant la rénovation de nos trains et la modernisation



de notre système de réservation électronique. Nous avons également établi une solide relation de travail avec le Bureau de projet conjoint que nous avons créé avec la Banque de l'infrastructure du Canada et nous avons confiance que les bonnes nouvelles concernant notre projet de train à grande fréquence (TGF) sont imminentes.

VIA Rail est également déterminée à s'attaquer aux problèmes qui façonneront le monde dont ma fille héritera. Nous nous engageons à favoriser la diversité au sein de notre Société, à établir des relations de travail positives avec toutes nos parties prenantes, y compris les collectivités établies tout au long de notre parcours et les peuples autochtones, et, surtout, à élaborer et à mettre en œuvre un plan de développement durable complet.

Je voudrais remercier la présidente du Conseil, Madame Françoise Bertrand, pour ses conseils avisés, ainsi que tous les administrateurs

pour leur disponibilité et leurs conseils. Mon équipe et moi-même avons aussi bénéficié d'un dialogue continu avec nos collègues de Transports Canada ainsi que de leur soutien, et nous leur en sommes reconnaissants.

Aux membres du comité de direction qui ont pris leur retraite, je tiens à dire un merci chaleureux d'avoir contribué à mettre en place les bases du succès de VIA Rail.

Aux nouveaux membres du comité de direction, merci d'avoir accepté de partager vos talents avec VIA Rail pour aider à bâtir un service ferroviaire national moderne et durable.

Enfin et surtout, j'aimerais remercier nos gestionnaires pour leur résilience et leur créativité. Jour après jour, vous avez fait preuve d'efficacité et de professionnalisme pour relever les nombreux défis auxquels nous avons été confrontés.

Je tiens finalement à exprimer toute mon empathie à nos passagers qui n'ont pas eu accès aux fréquences habituelles, particulièrement sur nos deux principales lignes longue distance, le *Canadien* et l'*Océan*, qui ont connu des interruptions prolongées. J'ai très hâte de vous revoir tous bientôt à bord. Nous serons là pour vous accueillir et prêts à vous offrir les mêmes services de qualité que vous avez appris à connaître et à aimer.

L'année en chiffres

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

	2020	2019	2018	2017	2016
Indicateurs de performance clé (en millions de dollars)					
Produits voyageurs ⁽¹⁾	76,0	388,0	369,0	342,6	301,1
Produits totaux ⁽¹⁾	92,0	411,1	392,6	365,7	324,3
Charges d'exploitation ⁽¹⁾	482,0	663,4	633,4	592,6	554,4
Contributions pour avantages sociaux des employés ⁽¹⁾	25,8	28,4	31,8	38,4	37,4
Charges d'exploitation totales ⁽¹⁾	507,8	691,8	665,2	631,0	591,8
Perte d'exploitation	415,8	280,7	272,6	265,3	267,5
Dépenses en immobilisations	252,9	268,8	123,8	88,4	91,0
Financement total requis	668,7	549,5	396,4	353,7	358,5
Financement d'exploitation par le gouvernement	415,8	280,7	272,6	265,3	267,5
Financement en capital par le gouvernement	88,5	112,4	121,8	88,4	86,3
Financement en capital par le gouvernement – renouvellement de la flotte du Corridor	164,4	155,3	0,0	0,0	0,0
Financement total par le gouvernement	668,7	548,4	394,4	353,7	353,8
Fonds de renouvellement des actifs	0,0	1,1	2,0	0,0	4,7

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

L'année en chiffres (suite)

	2020	2019	2018	2017	2016
Statistiques d'exploitation clés ⁽²⁾					
Nombre de voyageurs-milles (en millions)	227	1 055	992	954	858
Nombre de voyageurs (en milliers)	1 147	5 008	4 745	4 392	3 974
Total de sièges-milles (en millions)	508	1 772	1 745	1 662	1 578
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (en cents)	183,2	26,6	27,5	27,8	31,2
Rendement (cents par voyageur-mille)	31,2	35,9	36,4	35,0	34,3
Trains-milles parcourus (en milliers)	2 870	6 933	6 825	6 720	6 547
Voitures-milles parcourus (en milliers)	14 583	43 661	44 766	43 604	42 637
Coefficient d'occupation moyen (%)	45	60	57	57	54
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	79	152	145	142	131
Ponctualité (%)	71	68	71	73	73
<i>Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période</i>	2 825	3 308	3 207	3 011	2 787

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

L'année en chiffres (suite)

La pandémie de COVID-19 et les blocus ferroviaires ont eu un impact négatif important sur les résultats financiers de VIA Rail pour l'exercice financier 2020, tel que le reflètent les statistiques d'exploitation clé par groupe de services suivantes. Les statistiques d'exploitation clé de 2019 sont présentées à titre comparatif aux pages 5 et 6.

Statistique d'exploitation clés par groupe de services

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2020 (Les produits 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	47 083 \$	209 856 \$	162 773 \$	281,47 \$	1,17 \$	11 121	578 299
Québec - Montréal - Ottawa	15 813 \$	83 514 \$	67 701 \$	282,11 \$	1,92 \$	4 615	239 977
Corridor Est	62 896 \$	293 370 \$	230 474 \$	281,66 \$	1,32 \$	15 736	818 276
Toronto - London - Sarnia - Windsor	16 247 \$	72 586 \$	56 339 \$	198,71 \$	1,62 \$	5 452	283 528
Toronto - Niagara	344 \$	4 552 \$	4 208 \$	1 026,34 \$	12,69 \$	79	4 100
Sud-Ouest de l'Ontario	16 591 \$	77 138 \$	60 547 \$	210,50 \$	1,73 \$	5 531	287 628
Corridor	79 487 \$	370 508 \$	291 021 \$	263,15 \$	1,39 \$	21 267	1 105 904
Montréal - Halifax	1 551 \$	31 169 \$	29 618 \$	3 599,22 \$	6,82 \$	158	8 229
Toronto - Vancouver	6 355 \$	47 523 \$	41 168 \$	6 910,86 \$	5,58 \$	115	5 957
Longs parcours	7 906 \$	78 692 \$	70 786 \$	4 989,85 \$	6,04 \$	273	14 186

L'année en chiffres (suite)

Statistique d'exploitation clés par groupe de services (suite)

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2020 (Les produits 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 - Gaspé	0 \$	0 \$	0 \$	s.o.	s.o.	0	0
Montréal - Jonquière	183 \$	4 828 \$	4 645 \$	1 275,40 \$	7,79 \$	70	3 642
Montréal - Senneterre	154 \$	5 523 \$	5 369 \$	1 792,65 \$	9,49 \$	58	2 995
Sudbury - White River	80 \$	3 973 \$	3 893 \$	2 052,19 \$	14,44 \$	36	1 897
Winnipeg - Churchill	4 000 \$	34 192 \$	30 192 \$	1 932,29 \$	8,55 \$	300	15 625
Jasper - Prince Rupert	137 \$	6 986 \$	6 849 \$	3 019,84 \$	11,35 \$	44	2 268
Collectivités éloignées	4 554 \$	55 502 \$	50 948 \$	1 927,88 \$	9,15 \$	508	26 427
The Pas et Pukatawagan ⁽¹⁾	s.o.	3 079 \$	3 079 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Réseau	91 947 \$	507 781 \$	415 834 \$	362,69 \$	1,83 \$	22 048	1 146 517

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

L'année en chiffres (suite)

Statistique d'exploitation clés par groupe de services

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2019 (Les produits 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

L'année en chiffres (suite)

Statistique d'exploitation clés par groupe de services (suite)

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2019 (Les produits 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 - 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
Collectivités éloignées	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

Résilience

« La résilience est la capacité d'un système ou d'une organisation à répondre à une situation de crise ou à un événement perturbateur et à s'en remettre. La réponse de VIA Rail en 2020 en est l'exemple par excellence. »

- Dominique Lemay, chef de l'exploitation

Résilience

Pour VIA Rail, l'année 2020 s'annonçait extrêmement prometteuse. Dans les douze mois précédents, nous avons fracassé des records de revenus et d'achalandage, tout en maintenant un taux élevé de satisfaction de la clientèle. Durant cette même période, nous procédions à la modernisation de notre flotte et de notre infrastructure, qui passe notamment par le projet de train à grande fréquence. Jamais nous ne nous serions doutés qu'à peine quelques semaines plus tard, nos activités tomberaient au point mort pour la toute première fois de nos 43 ans d'histoire, et que ce ne serait qu'un avant-goût de ce qui nous attendait.

Les événements qui ont suivi, à savoir les blocus ferroviaires et la pandémie de COVID-19 peu après, nous ont mis à l'épreuve, comme toute la population canadienne. Pour VIA Rail, ils ont été l'occasion de réaffirmer que nos valeurs fondamentales ne sont pas que des mots, mais des guides concrets qui orientent nos décisions et incitent à la persévérance. Dans les mois suivants, nous avons dû trouver un équilibre entre des objectifs qui pouvaient sembler contradictoires par moments : assurer la sécurité et le bien-être des passagers et du personnel, offrir aux Canadiennes et Canadiens un service public essentiel et se montrer responsables sur le plan financier.

Même si, sur bien des aspects, nous n'avions jamais rien vécu de tel, notre culture bien ancrée, axée sur la sécurité et le service, nous a préparés à réagir rapidement et efficacement. Et par notre réponse, il est devenu manifeste que VIA Rail devait continuer d'offrir ses services et qu'elle pouvait assurer la sécurité de ses passagers, même au plus fort de la crise.

Voilà la définition même de la résilience.



Blocus ferroviaires

Flexibilité

« Du début à la fin de cet événement sans précédent, jamais nous n'avons faibli dans notre engagement à assurer la sûreté et la sécurité de nos employés et de nos passagers. »

– Ben Marc Diendéré,
chef, Affaires publiques et communications





JANV. FÉVR. MARS AVRIL MAI JUIN JUILL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.



Événement

Le 7 février 2020, un barrage mis en place la journée précédente près de Belleville, en Ontario, pour soutenir la Première Nation Wet'suwet'en a forcé le CN, propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, à cesser ses activités, paralysant du même coup tous les trains de VIA Rail entre Toronto et Kingston, ainsi que sur le tronçon Ottawa – Montréal du corridor Québec – Windsor, le plus achalandé au pays. En quelques minutes seulement, une cellule de crise officielle s'est mise au travail pour trouver une réponse rapide et appropriée.

Réponse

En moins d'une heure, VIA Rail avait localisé précisément l'entièreté de sa flotte à travers le pays, identifié et avisé le personnel à bord et obtenu les listes de passagers. Notre Service de police et de sûreté de l'entreprise s'était rendu au barrage et, avec la police du CN, les premiers répondants et les forces de l'ordre de la région, assurait la sécurité des passagers et du personnel.

À la fin de la journée, chacun des passagers directement touchés avait rencontré un employé de VIA Rail et s'était fait proposer un autre moyen de transport jusqu'à sa destination. Ceux qui s'étaient retrouvés coincés dans les principaux carrefours ou qui attendaient des correspondances avaient été informés de la situation et avaient reçu de l'aide pour trouver une solution de rechange. Ainsi, nous avons assuré la sûreté et la sécurité de tous, ce qui était notre principale préoccupation.



JANV.

FÉVR.

MARS

AVRIL

MAI

JUIN

JUILL.

AOÛT

SEPT.

OCT.

NOV.

DÉC.

Une situation en évolution

La manifestation de Belleville serait la première d'une série de blocus qui viendraient perturber les activités du CN et du Canadien Pacifique, n'épargnant nullement les services de VIA Rail.

Le 13 février, VIA Rail a annoncé que le CN n'était plus en mesure de remplir ses obligations en vertu du contrat de service entre les deux sociétés, et nous avons donc dû annuler tous nos services sur le réseau, à l'exception des liaisons Sudbury – White River (Canadien Pacifique) et Churchill – The Pas (Hudson Bay Railway), jusqu'à nouvel ordre. L'annulation visait notamment le *Canadien*, l'*Océan* et toutes les liaisons du corridor Québec – Windsor.

Le 16 février, les blocus avaient causé l'annulation de 409 trains, affectant plus de 83 000 passagers. Le 24 février, lorsque VIA Rail a rétabli le service entre Montréal et Ottawa, le nombre de trains annulés s'élevait à 691, et le nombre de passagers touchés, à plus de 123 000.

En raison de cette situation sans précédent et de son incidence sur la capacité de VIA Rail à générer des revenus d'exploitation, la Société a temporairement mis à pied près de 1 000 employées et employés syndiqués.

Durant toute la crise, VIA Rail a travaillé en concertation avec les autorités et les forces de l'ordre fédérales, provinciales et municipales, tout en communiquant régulièrement et en temps opportun avec les passagers, le personnel et les médias. Pendant les blocus, elle a publié 19 communiqués de presse et répondu à près de 400 demandes de renseignements des médias.

Son but a toujours été le même : assurer la sécurité des passagers et du personnel tout en prenant les mesures nécessaires pour remplir son devoir en tant que fournisseur national de services ferroviaires voyageurs.

691
trains annulés

123 k
passagers affectés

1 k
employées et employés syndiqués temporairement mis à pied



JANV. **FÉVR.** MARS AVRIL MAI JUIN JUILL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Près de Belleville, en Ontario, des membres de la Première Nation des Mohawk de la baie de Quinte bloquent les chemins de fer du Canadien National (CN) au Nord du territoire Mohawk de Tyendinaga.

Vers 17 h, le CN ferme sa ligne principale et obtient une injonction judiciaire pour mettre un terme à la manifestation.

7
FÉVRIER

Le CN annonce qu'il sera forcé de fermer d'importants tronçons de son réseau si les barrages ne sont pas retirés.

13
FÉVRIER

Les services de VIA Rail sont toujours suspendus, à l'exception des liaisons Sudbury - White River (Canadien Pacifique) et Churchill - The Pas (Hudson Bay Railway).

6
FÉVRIER

Pour la première fois de son histoire, VIA Rail est forcée à interrompre la majorité de son service dans le corridor Québec - Windsor, exploité sur les voies ferrées du CN qui sont bloquées.

11
FÉVRIER

VIA Rail annonce que le CN n'est plus en mesure de remplir ses obligations en vertu de leur Accord de service.

16
FÉVRIER



JANV. FÉVR. **MARS** AVRIL MAI JUIN JUILL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

18

FÉVRIER

VIA Rail reçoit un avis du CN lui permettant de relancer partiellement son service sur la liaison Québec – Montréal – Ottawa et de reprendre toutes ses activités dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

En raison d'un barrage sur la ligne Mont-Saint-Hilaire à Saint-Lambert, au Québec, VIA Rail doit reporter la reprise de son service entre Montréal et Québec.

VIA Rail annonce la mise à pied temporaire d'environ 1 000 personnes en raison des blocus.

1^{er}

MARS

Reprise du service normal entre Winnipeg et The Pas.

La plupart des services de VIA Rail reprennent tranquillement, y compris entre Toronto et Montréal et entre Toronto et Ottawa.

4-6

MARS

Deux départs par semaine sont offerts sur le *Canadien* : Toronto – Vancouver et Vancouver – Toronto.

La plupart des liaisons de VIA Rail ont repris. Au total, ce sont 123 000 passagers qui ont été touchés.

19

FÉVRIER

3

MARS

7

MARS



JANV. FÉVR. **MARS** AVRIL MAI JUIN JUIL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Relance du service

À mesure que le CN a remis sa voie ferrée en service, VIA Rail a graduellement rétabli ses trains dans le Corridor et ailleurs, d'abord sur le tronçon Montréal – Québec, puis Montréal – Halifax (l'Océan). Le 7 mars, tous ces passagers étaient en mesure de se rendre à destination. Fait important, et une fois de plus en s'appuyant sur les valeurs de la Société, les passagers ont pu annuler ou modifier leur réservation en tout temps avant le départ en mars, et ce, sans frais de service.



Photo par David Dai



Au lendemain de l'événement

La situation a mis en lumière le rôle important que joue VIA Rail dans le réseau de transport national, de même que tout le sérieux dont la Société fait preuve pour assurer la sécurité de ses passagers et de son personnel.

Ces deux aspects devaient revenir au premier plan à peine quelques semaines plus tard.

Pandémie de COVID-19

Préparation

« Nous ignorions l'ampleur de la situation qui nous attendait – comme tout le monde –, mais heureusement, nous avons une culture d'entreprise extrêmement soucieuse de la santé et de la sécurité, et un système de gestion de crise bien établi (et récemment éprouvé). »

– Jean-François Legault,
chef, Services juridiques et Gestion des risques et secrétaire corporatif





JANV.

FÉVR.

MARS

AVRIL

MAI

JUIN

JUILL.

AOÛT

SEPT.

OCT.

NOV.

DÉC.



Dans les jours suivant les blocus ferroviaires, un autre type d'épreuve s'est matérialisé : la pandémie de COVID-19, une crise qui aurait une incidence sur presque tous les aspects de nos activités et qui demanderait que VIA Rail fasse preuve de souplesse dans sa réponse.

Exécution

Dès le début, l'équipe Santé et sécurité de VIA Rail était en étroite communication avec les autorités sanitaires fédérales et provinciales pour se tenir au courant de l'évolution de la situation.

VIA Rail avait d'abord décidé de maintenir la totalité de ses trains d'un océan à l'autre avec les ajustements et les protocoles de sécurité nécessaires, mais notre mandat public a changé lorsque la crise sanitaire s'est aggravée. Comme elle prend toutes ses décisions importantes ayant une incidence sur son personnel et ses passagers dans une optique de santé et de sécurité, VIA Rail a immédiatement renforcé et élargi ses protocoles d'hygiène. Elle doit sa réponse rapide et efficace au comité multisectoriel, formé de dirigeants de Santé et sécurité, d'Exploitation, d'Affaires commerciales et d'autres équipes, qu'elle a mis sur pied dès le début de la pandémie en février pour surveiller la situation de près.

Le 12 mars, VIA Rail s'est mise à ajouter des mesures sanitaires à bord de ses trains et dans ses gares, et a élargi sa politique de réservation flexible, notamment afin d'offrir l'annulation gratuite à ceux et celles qui ne pouvaient plus se déplacer en raison de la pandémie.

MARS

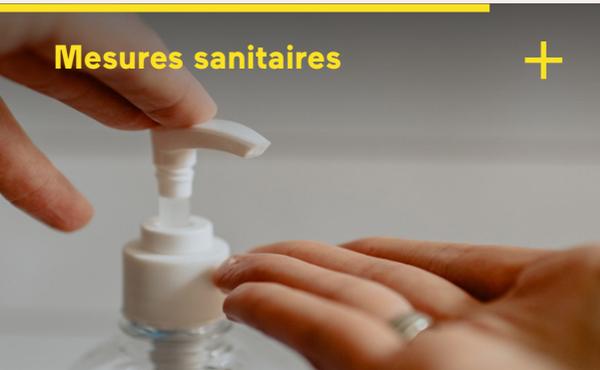
JANV. FÉVR. **MARS** AVRIL MAI JUIN JUIL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Phase 1

Mesures d'urgence

À la mi-mars, la situation mondiale s'était grandement détériorée. La crise appelant la prise de décisions rapide, la réponse immédiate de VIA Rail s'articulait autour de ses valeurs fondamentales : la sécurité du personnel et des passagers avant tout, comme durant les récents blocus ferroviaires.

Pendant ce qui deviendrait la première de trois phases de gestion de la COVID-19 (mesures d'urgence, maintien d'un service essentiel et rétablissement de la totalité du service), VIA Rail a mis en place les mesures suivantes :



Mesures sanitaires



Contrôle des passagers



Distanciation physique



Réservation flexible



Capacité réduite à bord des trains



VIA Rail a estimé qu'il était trop risqué ou difficile de continuer à exploiter les trains longue distance équipés de voitures-restaurants et de voitures-salons, la nature même de ces trains encourageant l'interaction sociale, ce qui va à l'encontre des recommandations des autorités sanitaires. Elle a donc annulé les liaisons du *Canadien* et de l'*Océan* le 13 mars, ainsi que la classe Voiture-lits Plus sur la liaison Winnipeg – Churchill.

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3

Mesures sanitaires

Utilisation de désinfectants et de nettoyeurs

efficaces contre le virus de la COVID-19 approuvés par Santé Canada.

Nettoyage et désinfection approfondis

des gares, des centres de maintenance et de toutes les surfaces dures à bord (toilettes, tablettes de siège, accoudoirs, portes, etc.).

Ajout d'une personne responsable de la désinfection

à bord de chaque train.

Resserrement des protocoles

visant les éléments à manipulation fréquente : poignées de porte, rampes, toilettes, etc.

Distribution de désinfectant pour les mains

aux principaux points de contact.



Contrôle des passagers

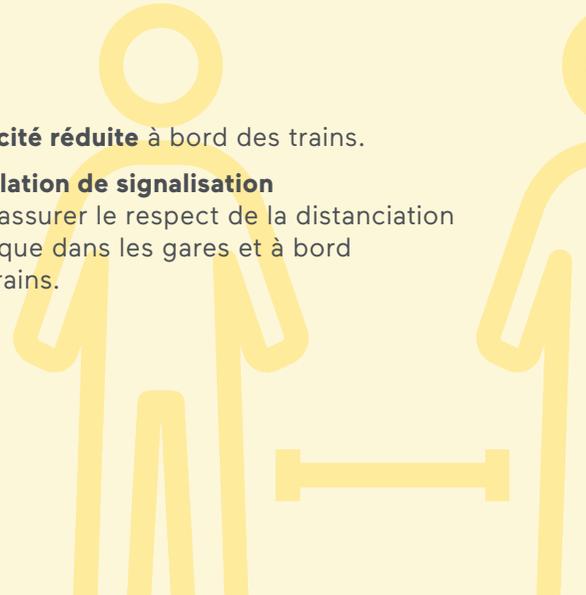
Présence de symptômes grippaux
(fièvre, toux, difficultés respiratoires).

Refus de voyager dans les 14 derniers jours
pour des raisons médicales liées à la COVID-19.

Distanciation physique

Capacité réduite à bord des trains.

Installation de signalisation
pour assurer le respect de la distanciation
physique dans les gares et à bord
des trains.



Réservation flexible

Possibilité d'annuler une réservation en tout temps avant le départ et d'obtenir un remboursement complet sans frais de service, peu importe le moment de l'achat.

Capacité réduite à bord des trains



Limitation du nombre de billets vendus
sur chaque train pour favoriser la
distanciation physique.



JANV. FÉVR. MARS AVRIL MAI **JUIN** JUIL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Phase 2

Maintien d'un service essentiel

Profession de foi :

« Alors que l'hygiène et la sécurité du transport public intervillees étaient remises en question, la longue tradition qu'à VIA Rail de faire passer la sécurité des passagers avant tout nous a permis de nous démarquer en tant qu'option sécuritaire pour les déplacements essentiels. »

– Martin R Landry, chef, Affaires commerciales



PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3



JANV.

FÉVR.

MARS

AVRIL

MAI

JUIN

JUILL.

AOÛT

SEPT.

OCT.

NOV.

DÉC.

Nouvelle réalité

En juin, il était clair que la pandémie ne se réglerait pas du jour au lendemain; la santé publique annonçait d'ailleurs qu'une deuxième vague se profilait à l'horizon. VIA Rail s'est mise à augmenter son niveau de service, s'étant déjà engagée à offrir un service essentiel sécuritaire et à offrir des options de réservation flexibles pour ceux qui ne pouvaient plus ou choisissaient de ne plus se déplacer. Elle a ainsi jeté les bases de la phase 2 de sa réponse à la COVID-19 et s'est grandement distinguée des autres sociétés de transport du Canada. VIA Rail a continué d'offrir ses services, dans les marchés où les directives des gouvernements et de la santé publique le permettaient, à ceux qui en dépendaient pour le travail ou en cas d'urgence, tout en encourageant la population à éviter les déplacements autant que possible.

Deux facteurs ont orienté VIA Rail dans sa réponse durant la phase 2 et tout au long de l'année : l'évolution des connaissances scientifiques sur le coronavirus et les changements dans les directives de santé publique fédérales et provinciales. À l'été, VIA Rail a élaboré et mis en œuvre un plan d'intervention intégré qui lui servirait à ajuster ses niveaux de service tout en maintenant des activités sécuritaires, notamment par le port du masque obligatoire et la modification des services à bord des trains et dans les gares.

Port du masque obligatoire

Conformément aux directives de Transports Canada, VIA Rail a commencé en juin à obliger le port du masque. Plus précisément :

tous les passagers devaient porter un masque ou un couvre-visage en tout temps, sauf pour manger ou boire;

tous les membres du personnel devaient porter un masque en tout temps à bord des trains et dans les gares;

les passagers qui ne portaient pas de masque se voyaient refuser l'embarquement, et ceux qui refusaient de le porter pendant le voyage se faisaient expulser (certaines exceptions s'appliquaient).

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3



JANV. FÉVR. MARS AVRIL MAI **JUIN** JUILL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Modification des services

VIA Rail étant une société d'État qui a le mandat national d'offrir aux Canadiennes et Canadiens un service ferroviaire voyageurs intervilles et qui joue par le fait même un rôle fondamental dans le développement socioéconomique des plus de 400 collectivités qu'elle dessert, elle a pris des mesures pour réduire la propagation à bord tout en maintenant ce qui est pratiquement devenu, durant la deuxième phase, un service essentiel.

Les liaisons régionales, dont certaines sont un mode de transport essentiel pour les collectivités éloignées, sont demeurées en service, mais avec un nombre de départs réduit et sans classe Voiture-lits Plus sur la liaison Winnipeg – Churchill (tout comme durant la phase 1). C'était notamment le cas des liaisons Montréal

– Jonquière, Montréal – Senneterre, Sudbury – White River, et Jasper – Prince Rupert.

Pour ce qui est du corridor principal, soit Québec – Windsor, VIA Rail a réduit de moitié la capacité des trains pour assurer la sécurité des passagers et du personnel, et a revu son nombre de départs à la baisse en fonction de la diminution de la demande. Mais le plus important, c'est qu'elle a maintenu son service et a entrepris le rétablissement graduel des liaisons à la phase suivante de sa réponse à la COVID 19.

Durant cette période, VIA Rail a instauré de nouvelles communications pour informer les passagers des mesures de sécurité en place, en insistant sur le fait que le transport ferroviaire se poursuivrait, tant que chacun respectait les protocoles de santé et sécurité.



JUIN

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3

JANV. FÉVR. MARS AVRIL MAI **JUIN** JUILL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Personnel

Pendant tout ce temps, VIA Rail n'a cessé d'améliorer ses protocoles de santé et sécurité. Pour ce faire, elle a :

mis en place des programmes de sensibilisation et de formation ;

rendu l'autodépistage de la COVID-19 obligatoire pour le personnel ;

instauré des mesures d'auto-isolement pour les cas confirmés parmi le personnel ;

établi la communication avec la santé publique pour signaler les cas positifs ;

imposé le télétravail à tous ceux et celles dont les fonctions s'y prêtaient ;

réalisé des modèles prédictifs et des essais dans les environnements opérationnels pour vérifier l'efficacité des mesures sanitaires ;

inclus dans le processus les sous-traitants et fournisseurs avec qui elle fait affaire pour assurer l'application uniforme des protocoles et de leurs améliorations.

En 2020, 28 membres du personnel ont reçu un résultat positif au test de dépistage de la COVID-19, dont un l'ayant contractée au travail. Nous ignorons la source de trois de ces cas. Voilà qui témoigne de l'efficacité des nombreuses initiatives de santé et sécurité au travail à VIA Rail.

Durant la deuxième phase, les revenus de la Société ont continué de diminuer, et même si VIA Rail a activement tenté de trouver une autre solution, nous avons dû prendre la décision difficile de procéder à une deuxième ronde de mises à pied, dont certaines temporaires. Ainsi, environ 1 000 employés et employés syndiqués et non syndiqués ont été mis à pied en juillet.

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3



JANV. FÉVR. MARS AVRIL MAI JUIN **AOÛT** SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Phase 3

Rétablissement du service

« Le rétablissement graduel signifie que nous aidons encore plus de personnes à retourner chez elles en sécurité, que nous offrons un service véritablement essentiel tout en générant un maximum de revenus, et ce, de manière durable. »

– Patricia Jasmin, chef, Services financiers et chef, Expérience employé par intérim



PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3



JANV. FÉVR. MARS AVRIL MAI JUIN JUIL. AOÛT **SEPT.** OCT. NOV. DÉC.



Au fil des mois et de la levée des restrictions, VIA Rail a progressivement rétabli des liaisons et augmenté les départs et la capacité dans la mesure du possible, notamment pour les longues fins de semaine de la fête du Travail et de l'Action de grâce.

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3

JANV. FÉVR. MARS AVRIL MAI JUIN JUILL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Nouvelle normalité

Au second semestre, VIA Rail a apporté les modifications suivantes à ses politiques et à ses activités :



AOÛT

Application de mesures de dépistage sanitaire strictes offrant au personnel la possibilité de retourner au bureau.

SEPTEMBRE

Réouverture des salons Affaires d'Ottawa, de Montréal et de Québec.

OCTOBRE

Obligation pour les passagers qui ne peuvent porter de masque pour des raisons médicales de fournir une preuve d'exemption médicale.

DÉCEMBRE

Rétablissement de la classe Affaires, avec modification des services de nourriture et de boissons et des règles sur l'équipement de protection individuelle pour le personnel.

Remise en service du *Canadien* avec un service réduit uniquement entre Winnipeg et Vancouver.

À l'automne, la Société a toutefois dû prendre la décision difficile de réduire le nombre de départs et la capacité à nouveau dans le Corridor au vu des nouvelles mesures de sécurité publique et de l'imminence de la deuxième vague de COVID-19 qui risquait de nuire à la demande.

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3





JANV. FÉVR. MARS AVRIL MAI JUIN **AOÛT** SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Satisfaction de la clientèle

Soucieuse de consulter activement sa clientèle tout au long de l'événement sans précédent qu'est la pandémie de COVID-19, VIA Rail a lancé une étude mensuelle de suivi portant sur les trois aspects généraux suivants :

Les préoccupations générales à l'égard de la pandémie de même que l'opinion et les perceptions relatives aux voyages en particulier.

La mesure dans laquelle les clients continuent de voyager et leur intention de voyager à court et à moyen terme.

L'importance des mesures de santé et sécurité de VIA Rail et les efforts qu'elle déploie pour assurer la santé et la sécurité de ses passagers et de son personnel.

Ce suivi mensuel a démontré l'incidence du nombre de cas de COVID-19 sur le comportement et les intentions de la clientèle, et a été un outil essentiel pour comprendre l'évolution de la demande et adapter notre horaire et notre nombre de départs en conséquence. De plus, il en ressort un taux de satisfaction de 95 %, un record pour la Société dans ce type de sondage.

Les mesures de santé et de sécurité se plaçaient en tête des facteurs motivant le choix du mode de transport pendant une bonne partie de 2020. C'est en raison de l'importance que la clientèle leur accorde que VIA Rail a mis l'accent sur ce sujet dans ses communications tout au long de l'année.

Les résultats ont confirmé que nous appliquions nos mesures correctement et uniformément.

Enfin, à la lumière de l'étude, nous avons décidé de transmettre des communications supplémentaires aux passagers avant leurs déplacements pour les informer clairement de ce à quoi ils peuvent s'attendre, et de ce que VIA Rail attend d'eux pour assurer la sécurité et la tranquillité d'esprit de tous.

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3





JANV. FÉVR. MARS AVRIL MAI JUIN JUIL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

Tournés vers l'avenir

Alors que nous tournions la page sur 2020 avec les blocus encore frais en mémoire et la pandémie loin d'être terminée, le moment était venu de faire le point, de réfléchir et de planifier. Une analyse rétrospective préliminaire nous a indiqué les mesures qui avaient fonctionné, celles qu'il fallait consolider, et celles que nous devons ajouter.

La structure d'intervention en cas d'incident de VIA Rail, si précieuse durant de telles crises, sera révisée, tout comme le plan relatif à la pandémie. La Société a également déterminé qu'il lui faut élaborer une stratégie de résilience officielle de portée générale qui servira de plan de continuité des affaires face à la situation actuelle et à ce que l'avenir pourrait nous réserver. Voilà autant d'éléments qui sont au programme pour 2021.



Photo par David Dai



Principale leçon

La principale leçon que cette année difficile nous a apprise est probablement que VIA Rail joue un rôle crucial et unique dans le réseau de transport canadien. Pour bien des gens, il s'agit d'un service essentiel, ce qui rend encore plus urgente la réalisation du programme de modernisation et du plan stratégique de VIA Rail.

PHASE 1

PHASE 2

PHASE 3



Performance



Gare d'Ottawa, 2018

En raison des blocus ferroviaires et de la pandémie de COVID-19, la performance de VIA Rail en ce qui concerne les produits et l'achalandage a diminué considérablement par rapport à 2019, une année record pour la Société.

VIA Rail a enregistré 1 146 500 déplacements en 2020, comparativement à plus de 5 millions en 2019. Les revenus ont donc chuté à 92 millions de dollars, alors qu'ils se chiffraient à plus de 411 millions de dollars à l'exercice précédent.

Durant l'exercice, VIA Rail a allégé le fardeau financier des contribuables et du gouvernement fédéral par une série de mesures de réduction des coûts, notamment la diminution des départs et des services.

VIA Rail a aussi pris la décision difficile mais nécessaire de mettre à pied plus de 1 000 employées et employés au cours de l'été, tout en réduisant les heures de travail ainsi que le salaire d'un certain nombre d'employés. Elle a ainsi pu atténuer le fardeau financier du gouvernement sans perdre sa main-d'œuvre talentueuse. La plupart des employés ont repris ou reprendront éventuellement leurs fonctions. De plus, certains d'entre eux ont conservé leur emploi à un salaire réduit, donnant à VIA Rail la flexibilité nécessaire pour réintégrer le personnel au fur et à mesure que nous reprendrons le service complet.

Dans l'ensemble, ces mesures ont permis à la Société de compenser environ 58 % de la diminution des produits : les revenus ont baissé de 319 millions de dollars et, en réduisant ses coûts de 184 millions de dollars au total, VIA Rail a limité la perte d'exploitation totale financée* à 135 millions de dollars tout en maintenant les services essentiels.

* Comme indiqué dans le tableau « L'année en chiffres ».

1,1 M
déplacements
en 2020

319 M
de baisse de revenus en
comparaison à 2019

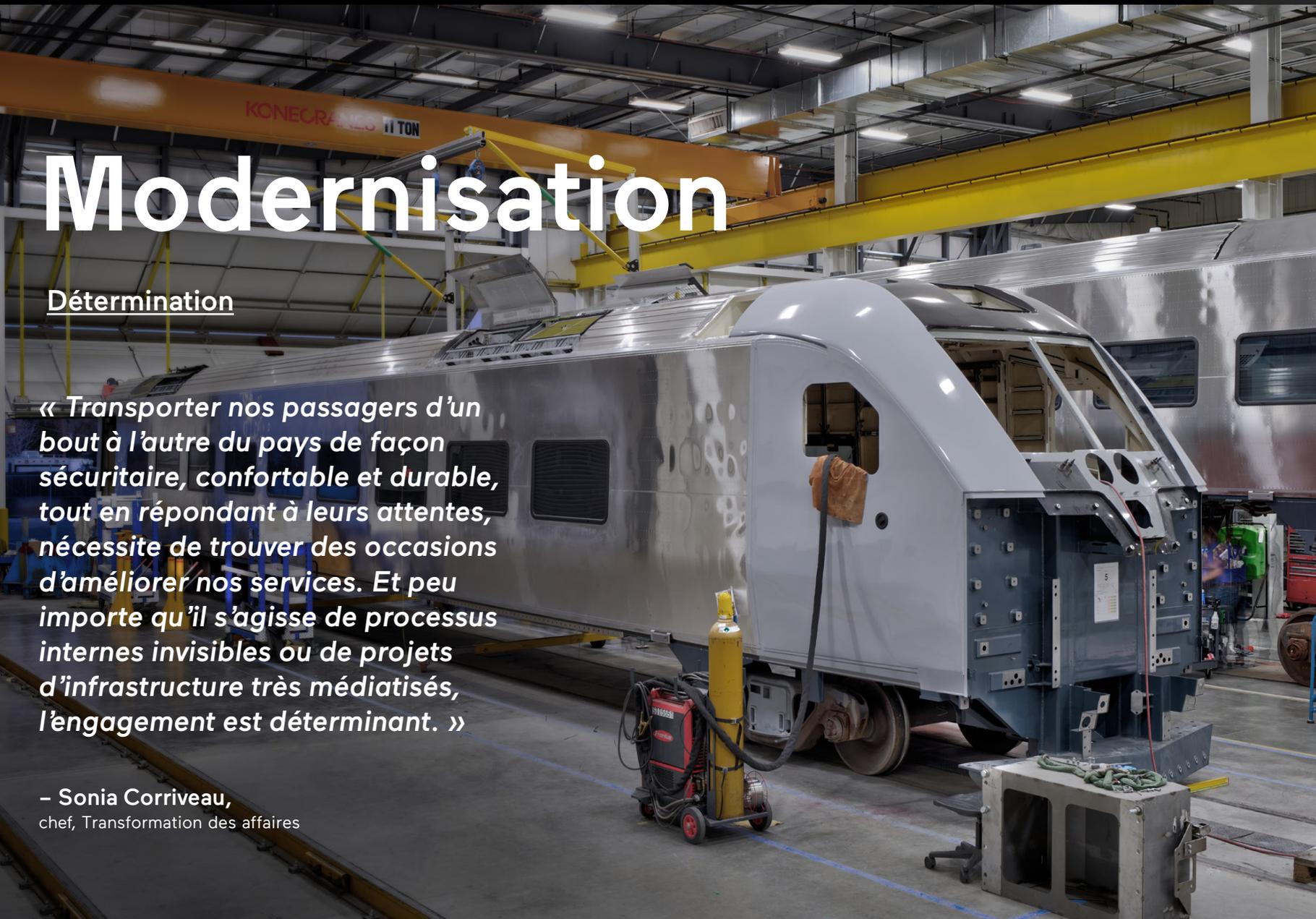
1 000
employées
et employés
mis à pied

Modernisation

Détermination

« Transporter nos passagers d'un bout à l'autre du pays de façon sécuritaire, confortable et durable, tout en répondant à leurs attentes, nécessite de trouver des occasions d'améliorer nos services. Et peu importe qu'il s'agisse de processus internes invisibles ou de projets d'infrastructure très médiatisés, l'engagement est déterminant. »

– Sonia Corriveau,
chef, Transformation des affaires



Aujourd'hui et demain

VIA Rail exploite 427 trains sur un réseau ferroviaire de 12 500 km. Ce sont 97 % des déplacements qui ont lieu dans le corridor Québec – Windsor, 1 % sur les liaisons longs parcours dans l'est et l'ouest du pays, et 2 % sur les liaisons régionales qui desservent les collectivités éloignées.

En 2020, VIA Rail a cessé d'être le moteur socio-économique de nombreuses communautés afin de maintenir les services essentiels pour celles et ceux qui n'avaient d'autre choix que de prendre le train, malgré les blocus ferroviaires et la pandémie.

Ces deux événements imprévus sont survenus alors que le plan stratégique 2020-2025 de VIA Rail, un ensemble de projets de modernisation majeurs visant à transformer la Société pour l'avenir, avait le vent dans les voiles. Heureusement, grâce à sa main-d'œuvre talentueuse et au soutien de son Conseil d'administration, la Société a pu poursuivre ces projets.

Réalité

Deux obstacles d'envergure empêchent VIA Rail de répondre pleinement aux besoins de mobilité des Canadiennes et Canadiens et d'assurer sa croissance : l'accès limité aux voies ferrées et le vieillissement de sa flotte.

Les projets de transformation qui élimineront ces obstacles comprennent le projet de train à grande fréquence (TGF), à l'issue duquel VIA Rail aurait ses propres voies dédiées au transport de passagers entre Québec et Toronto, le Programme de remplacement de la flotte du Corridor et le nouveau système de réservation. Ces initiatives transformeront les services ferroviaires voyageurs et sont essentielles à notre succès.

12,5 k

kilomètres de réseau ferroviaire

427

trains en opération

97 %

des déplacements ont lieu dans le corridor Québec – Windsor

1 %

des déplacements ont lieu sur les liaisons longs parcours

2 %

des déplacements ont lieu sur les liaisons régionales

Programme de remplacement de la flotte du corridor

Cruciale pour la viabilité future de la Société, la transformation complète de la flotte, à commencer par celle du segment le plus achalandé – le Corridor –, permettra à VIA Rail de continuer à répondre aux besoins des voyageurs. Annoncé en 2018, le Programme de remplacement de la flotte prévoyant l'acquisition de 32 nouveaux trains de pointe fabriqués par Siemens Canada se déroule comme prévu, le premier train devant entrer en service d'ici la fin de 2022.

Dotée des technologies écoénergétiques les plus récentes, la nouvelle flotte cimentera la réputation du train en tant que mode de transport durable, étant donné qu'elle sera de quatre à cinq fois moins polluante que d'autres modes de transport, dont la voiture. Les progrès réalisés en 2020 comprennent l'achèvement de la revue finale de conception du matériel roulant, le début de la fabrication des trains 1 et 2, la sélection du fournisseur pour le Wi-Fi à bord et l'avancement de la mise en place du système de gestion de maintenance assistée par ordinateur, qui sera un outil important de gestion de la maintenance des trains.

Les nouveaux trains comporteront davantage de caractéristiques d'accessibilité : numéros de sièges en braille pour les personnes malvoyantes, espaces améliorés pour les fauteuils roulants et accessibilité universelle pour les personnes à mobilité réduite et leurs accompagnateurs.

Ils seront aussi équipés de supports à vélos novateurs qui faciliteront encore plus l'intermodalité. Fait important, les nouveaux trains bidirectionnels pourront rouler dans les deux sens, ce qui réduira le temps nécessaire pour leur faire faire demi-tour et les coûts d'exploitation. Les passagers profiteront d'un confort accru grâce à des sièges et des allées plus larges, à une zone silencieuse, à une meilleure connexion Wi-Fi et à un niveau de bruit grandement réduit.

En préparation à l'arrivée de la nouvelle flotte, VIA Rail a lancé en janvier un appel de qualification pour la construction de bâtiments et la mise à niveau de ses centres de maintenance de Montréal et de Toronto. En novembre, elle a envoyé une demande de propositions à cinq entreprises présélectionnées pour deux processus distincts. Ainsi, ces

entreprises devront présenter des propositions indépendantes en juillet et en août 2021 pour les centres de Toronto et de Montréal. Les travaux devraient commencer à la fin de 2021 et durer trois ans.

Enfin, l'élaboration du nouveau programme d'entretien avance. Il fera en sorte que le personnel de VIA Rail sera formé et outillé pour entretenir et réparer les nouveaux trains à leur arrivée.





Photo par imkayalin

Programmes de modernisation de la flotte Héritage et des locomotives

En 2020, VIA Rail a poursuivi son Programme de modernisation de la flotte Héritage, qui vise à apporter d'importantes améliorations à la sécurité, à la fiabilité et au confort de 72 voitures passagers de notre flotte AES. Elle a ainsi révisé et modernisé les systèmes mécaniques et l'aménagement intérieur, en pensant notamment au confort, de huit voitures de la classe Économie et de quatre de la classe Affaires. Ces voitures font aussi l'objet d'un programme de renforcement structural majeur.

Toujours en 2020, à la suite de l'inspection de l'entière de la flotte AES, VIA Rail a renforcé la structure de 35 % des 215 voitures, qui présentaient des défauts visibles.

VIA Rail a aussi effectué la révision partielle de 14 des 15 locomotives P42 et a investi dans un projet de maintien en bon état des locomotives GPA-30H. Jusqu'ici, elle a terminé les travaux sur une locomotive prototype. Douze locomotives seront remises en état tout au long du projet.

Train à grande fréquence (TGF)

Le projet de train à grande fréquence de VIA Rail comprend la construction de voies dédiées aux trains de passagers sur le tronçon Québec – Toronto du Corridor. Le TGF transformera les services ferroviaires voyageurs au Canada en reliant plus de municipalités, en multipliant les départs, en améliorant les horaires et la ponctualité des trains, en réduisant le temps de déplacement et en mettant en service de nouveaux trains.

De plus, le TGF améliorera le bilan financier et opérationnel de VIA Rail, et engendrera d'importantes retombées économiques, environnementales et sociales pour les Canadiennes et Canadiens qui résident dans la région la plus densément peuplée du pays. Il fera diminuer le recours à l'automobile dans le Corridor ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, et créera des emplois et des possibilités de développement économique, surtout dans les centres régionaux.

La priorité accordée aux trains de marchandises sur la voie ferrée est pour VIA Rail un obstacle majeur nuisant à la ponctualité et limitant grandement les horaires et la fréquence des trains, qui sont tous essentiels à l'optimisation des

produits voyageurs. Sans le TGF, la situation s'aggraverait considérablement puisque le nombre de trains de marchandises continue d'augmenter.

La séparation des activités ferroviaires de transport de passagers et de marchandises (combinée à la nouvelle flotte de VIA Rail) permettra d'offrir un service plus fréquent, de réduire jusqu'à 25 % le temps de déplacement et d'améliorer la ponctualité de plus de 95 %. Le projet de VIA Rail consiste à desservir de nouvelles collectivités comme Trois-Rivières et Peterborough, tout en repensant et en améliorant ses liaisons actuelles afin que les municipalités comme Kingston et Drummondville continuent d'être desservies de manière efficace et fréquente. Ces villes deviendront donc des points de départ pour certains trajets, et certaines municipalités comme Drummondville et Kingston seront mieux desservies et bénéficieront d'horaires et de correspondances plus pratiques. Dans un monde transformé par la COVID-19 où le travail à distance devient la norme, ces services améliorés seront très importants pour ces collectivités, car ils permettront aux passagers de se déplacer aisément vers les grands centres comme Toronto, Montréal, Québec et Ottawa lorsqu'ils en ont besoin.

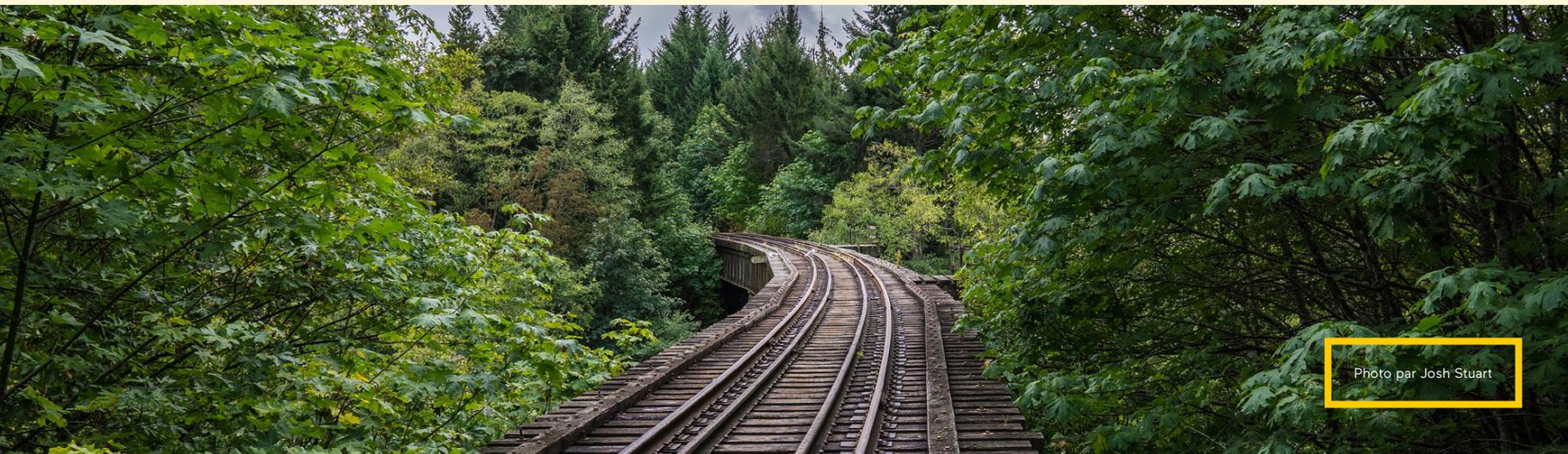


Photo par Josh Stuart

Train à grande fréquence (TGF) (suite)

En 2020, le Bureau de projet conjoint (BPC) de VIA Rail et de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) a présenté son rapport préliminaire au gouvernement fédéral. Établi en 2019, le BPC est chargé du parachèvement des travaux juridiques et réglementaires liés aux évaluations de la sécurité et de l'environnement; des consultations auprès des intervenants et des communautés autochtones; de l'examen de l'acquisition des terrains et des voies ferrées nécessaires; et de la réalisation de l'analyse technique, financière et commerciale nécessaire à la prise d'une décision d'investissement finale pour le TGF. Pour qu'il remplisse son mandat, le gouvernement du Canada et la BIC lui ont alloué un total de 71,1 millions de dollars. Le BPC a réalisé de grands progrès en ce sens, et VIA Rail s'attend à ce que le gouvernement fédéral approuve le projet de TGF en 2021.



Voici d'autres avantages du TGF :

Remboursement du financement d'exploitation gouvernemental nécessaire à l'exploitation du reste du réseau grâce aux revenus générés par le TGF;

Intégration efficace des gares existantes dans le Corridor et des autres lignes de VIA Rail créant une expérience client sans heurts dans l'ensemble du réseau;

Retombées économiques découlant des emplois créés pendant la construction et de l'amélioration de la circulation des passagers, autant pour les voyages d'affaires que d'agrément;

Bienfaits environnementaux par la réduction de la congestion routière et des émissions de GES;

Plus d'options de transport pour les passagers à mobilité réduite;

Liaisons améliorées entre le Québec et l'Ontario et entre les zones urbaines et rurales.

Nouveau système de réservation

Le système de réservation de VIA Rail est désuet. Il est devenu évident en 2019 et en 2020 (deux années marquées respectivement par des ventes records et un besoin de flexibilité hors du commun) qu'il faut moderniser ce système pour suivre l'évolution des normes de l'industrie et répondre aux attentes de la clientèle.

VIA Rail investit donc dans un nouveau système de réservation de pointe. En août, elle a conclu les négociations contractuelles avec CGI, qui procédera au développement frontal, et avec Sqills pour obtenir sa solution de gestion des stocks, de réservation et de billetterie S3 Passenger. Le nouveau système sera déployé 2022.

Accessibilité

« En tant que service ferroviaire voyageurs national, nous avons le devoir d'offrir une expérience de voyage sécuritaire, inclusive et accessible à toute la population canadienne. Les énormes progrès en matière d'accessibilité que nous avons faits en 2020 nous ont rapprochés de notre objectif de représenter le mode de transport national et intervilles le plus accessible au pays. »

– Jean-François Legault,
chef, Services juridiques et Gestion des risques et secrétaire corporatif



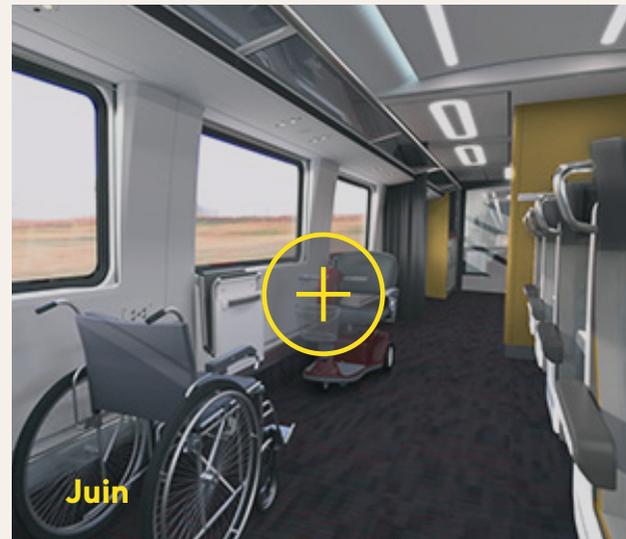
Inclusion

Malgré la pandémie, 2020 a été une année charnière pour l'accessibilité. Différentes équipes ont travaillé d'arrache-pied pour réaliser les initiatives ciblées et mettre en place des mesures visant à faire de VIA Rail le mode de transport national et intervilles le plus accessible au Canada pour les personnes handicapées ou ayant des limitations fonctionnelles, leurs accompagnateurs et leurs animaux d'assistance.



Février

En février, nous avons invité des organisations représentant des personnes handicapées ou ayant des limitations fonctionnelles à visiter une maquette grandeur nature de la nouvelle flotte et leur avons présenté les voitures accessibles et leurs caractéristiques particulières. Cliquez ici pour voir une vidéo de l'événement.



Juin

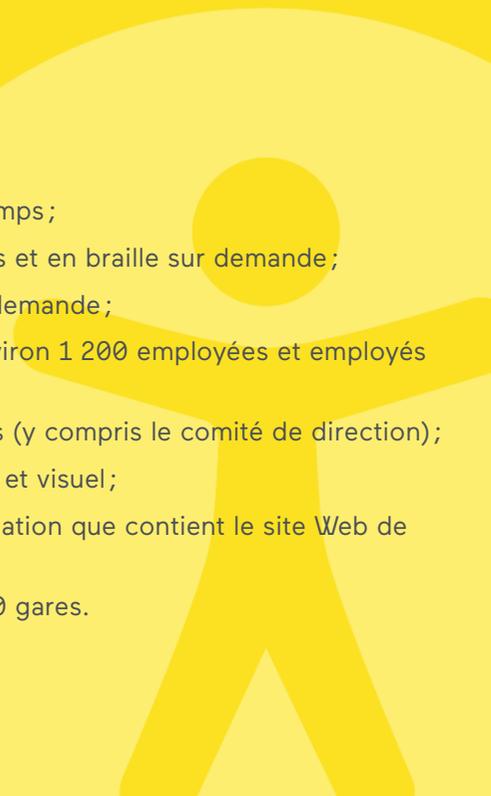
En juin est entré en vigueur le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* de l'Office des transports du Canada (OTC). VIA Rail est fière des nombreux projets d'accessibilité qu'elle a réalisés, dont certains se sont terminés en 2020 pour se conformer au règlement. Parmi ceux-ci :

Inclusion

Ma
été
l'a
ég
pi
cib
de
VI
na
ac
pe
de
leu
an

Projets d'accessibilité

- **Le service d'assistance** de l'entrée de la gare jusqu'au quai ;
- **La réservation de services spéciaux** par téléphone en tout temps ;
- **Les brochures sur la sécurité et les menus** en gros caractères et en braille sur demande ;
- **Les annonces audio à bord** disponibles en format visuel sur demande ;
- **La formation supplémentaire sur l'accessibilité** donnée à environ 1 200 employées et employés de première ligne ;
- **La formation sur l'accessibilité** à l'intention des gestionnaires (y compris le comité de direction) ;
- **Les annonces en gares** maintenant diffusées en format audio et visuel ;
- **L'amélioration de la stratégie numérique** pour rendre l'information que contient le site Web de VIA Rail encore plus accessible ;
- **Des aires de soulagement pour animaux** d'assistance dans 80 gares.



Nouvelle politique

Pour mieux ancrer dans la culture d'entreprise les projets visant à éliminer des obstacles et éviter d'en créer de nouveaux dans toutes ses gares, à bord de tous ses trains et sur toutes ses plateformes numériques, VIA Rail a adopté officiellement le 25 juin 2020 sa première politique d'accessibilité universelle, dont les principes fondamentaux consistent à offrir un service qui :

- est accueillant pour tous les passagers ;
- permet un déplacement sécuritaire, confortable et pratique ;
- respecte l'autonomie, la dignité et l'indépendance de chacun et chacune ;
- assure une pleine participation grâce à un environnement inclusif et intuitif ;
- met à la disposition des passagers d'autres options significatives.

La politique appuie les engagements suivants :

- **Notre culture** : nous continuerons d'être des agents de transformation afin de promouvoir une culture fondée sur le respect et la dignité.
- **Leadership** : nous visons à intégrer le critère de l'accessibilité dans les processus de prise de décisions à tous les niveaux de notre organisation, afin d'améliorer sans cesse l'expérience de nos passagers.
- **Engagement permanent** : nous accordons de l'importance à l'expérience vécue par nos passagers et solliciterons leur avis pour concevoir de nouvelles possibilités de voyage sur notre réseau. Nous vous rendrons compte régulièrement des progrès que nous réaliserons à cet égard.
- **Formation** : nous nous doterons de la formation et des outils nécessaires pour bien vous servir.
- **Communications** : nous vous communiquerons en temps opportun de l'information claire et cohérente.
- **Nous sommes à votre écoute** : nous sommes conscients que vous êtes ceux et celles qui savent ce qui est mieux pour vous et nous nous efforcerons de créer un environnement dans lequel vous vous sentirez à l'aise de demander des services qui vous conviennent.
- **Un accès exempt d'obstacles** : nous déployons tous les efforts possibles pour éliminer les obstacles et en prévenir de nouveaux dans l'ensemble de nos gares, trains et plateformes numériques.
- **Une conception proactive** : nous nous emploierons à vous offrir des options flexibles pour l'accès à nos services.
- **Collaboration** : nous collaborerons avec les partenaires de la communauté afin d'améliorer continuellement l'accessibilité à nos services.

Amélioration continue

VIA Rail accorde toujours autant d'importance à l'amélioration continue. D'ailleurs, elle consulte les parties prenantes pour élaborer son plan d'accessibilité triennal, obligatoire en vertu de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*. Cette loi s'appuie sur les cadres existants des droits de la personne qui appuie l'égalité des personnes en situation de handicap au Canada, notamment :

- la *Charte canadienne des droits et libertés* ;
- la *Loi canadienne sur les droits de la personne* ;
- les engagements du Canada à titre d'État partie à la *Convention relative aux droits des personnes handicapées des Nations Unies*.

Engagement communautaire et dons

Liens

« La pandémie nous aura forcés à garder nos distances, mais cela n'a pas empêché les communautés canadiennes de fournir du soutien moral et pratique à leurs membres, en particulier aux plus vulnérables. »

– Ben Marc Diendéré,
chef, Affaires publiques et communications



À l'occasion de la Journée internationale de la femme, la présidente et chef de la direction de VIA Rail, Cynthia Garneau, était parmi les panélistes invitées à l'occasion d'une conférence virtuelle organisée par Transports Canada, qui mettait en vedette des femmes pionnières du secteur des transports au Canada.

Honorer les engagements

VIA Rail s'investit principalement dans les communautés par des dons en nature, des échanges de services et du bénévolat. Et puisqu'elle relie les communautés d'est en ouest et du nord au sud, il est crucial d'entretenir un dialogue ouvert avec les principales parties prenantes pour mener nos activités de façon durable dans leur communauté.

En raison de la réduction considérable des services et de la chute des revenus en 2020, VIA Rail a dû revoir et réduire la portée de certains partenariats. Heureusement, par leur communication ouverte, ses équipes de relations communautaires ont continué de resserrer les liens existants; elles sont d'ailleurs impatientes de renforcer leur appui dans un futur proche.

Malgré une année 2020 parsemée d'embûches, VIA Rail a continué d'aider les organisations canadiennes, notamment en contribuant à la promotion du mouvement national de mobilité durable. Elle a maintenu le dialogue avec ses partenaires, des

chefs de file tels que Transport Action Canada et ses sections régionales, la Chambre de commerce du Canada, l'Union des municipalités du Québec et la Chaire de recherche du Canada sur la mobilité des personnes de Polytechnique Montréal.

VIA Rail a également organisé de nombreuses rencontres avec des élus fédéraux, provinciaux et municipaux et plusieurs chefs autochtones pour examiner l'incidence de la pandémie sur les communautés que nous desservons et sur les mesures d'atténuation. Nous avons aussi discuté des stratégies de rétablissement des services et de l'importance des plans de modernisation à long terme de VIA Rail.



Jalons

Voilà déjà une décennie que VIA Rail offre un rabais de 25 % aux militaires et à leur famille. Plus de 362 000 personnes en ont profité à ce jour, dont 15 000 en 2020. De plus, VIA Rail a réitéré son soutien pour ses partenaires du secteur de la défense en commanditant la Course de l'Armée du Canada et pour la Légion royale canadienne en fixant des coquelicots à ses trains.

Langues officielles

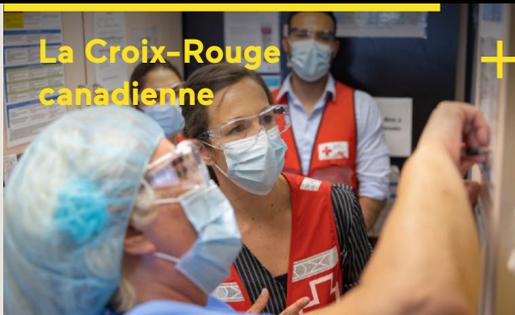
Depuis longtemps, VIA Rail se fait un point d'honneur d'offrir ses services dans les deux langues officielles, que ce soit à bord de ses trains, dans ses gares ou dans ses centres d'appels. Elle est allée encore plus loin en 2020, ajoutant à son équipe chargée de tout ce qui touche aux langues officielles des représentants des Services juridiques, des Relations communautaires et de l'Expérience employé afin d'assurer une bonne gouvernance au sein de l'organisation. VIA Rail a également continué d'appuyer d'importantes organisations ayant pour mission la promotion de la langue française, comme Québec Cinéma et la Fondation canadienne pour le dialogue des cultures (VIA Rail est d'ailleurs commanditaire des Rendez-vous de la Francophonie).

Nouveaux arrivants

En 2020, VIA Rail a continué de tenir sa promesse d'accueillir toutes les nouvelles Canadiennes et tous les nouveaux Canadiens. Dans le cadre du programme Canoo de l'Institut pour la citoyenneté canadienne, VIA Rail leur donne un rabais intéressant pendant leur première année de citoyenneté. Depuis 2012, ce sont près de 37 500 voyages qui ont été effectués grâce à cette offre.

Événements spéciaux

La plupart des partenaires de VIA Rail ont eu de la difficulté à organiser leurs événements, pour des raisons évidentes; certains les ont tenus en format virtuel, d'autres les ont annulés. VIA Rail a toutefois maintenu les liens étroits qu'elle entretient avec eux et leur a offert son appui en nature lorsqu'elle le pouvait.



En 2021, VIA Rail entend bien renouer avec ses partenaires de longue date, notamment pour l'événement Familles en fête de la Garrison Kingston, le Festival d'été de Québec, le festival ComediHa!, les Journées de la famille de la Base des Forces canadiennes Halifax et les Jeux autochtones de l'Amérique du Nord.

Événements spéciaux

Le présent document est un aperçu de la façon dont la Croix-Rouge canadienne a répondu aux besoins des personnes âgées et des hôpitaux en cas de besoin; VIA Rail lui a offert 50 000 \$ en billets de train pour transporter les premiers répondants entre Windsor et Québec.



La Croix-Rouge canadienne envoie des bénévoles dans les résidences pour personnes âgées et les hôpitaux en cas de besoin; VIA Rail lui a offert 50 000 \$ en billets de train pour transporter les premiers répondants entre Windsor et Québec.

En 2020, la Croix-Rouge canadienne a répondu aux besoins des personnes âgées et des hôpitaux en cas de besoin; VIA Rail lui a offert 50 000 \$ en billets de train pour transporter les premiers répondants entre Windsor et Québec.

Événements spéciaux

Le présent document est un aperçu de ce que vous pouvez attendre de nos événements. Nous sommes fiers de vous offrir une expérience unique et de vous offrir un accès à nos programmes et services.



Le Festival canadien des tulipes, événement annuel qui se tient en personne depuis 1945, a pris vie en ligne grâce à la photographie, à des visites virtuelles panoramiques du jardin, à des visites guidées vidéo, à des cartes interactives du jardin et à des rendez-vous quotidiens par Facebook Live. VIA Rail a fait don d'un prix par jour pour encourager le public à rester à la maison en sécurité et pour prendre part aux discussions tous les jours.

Le présent document est un aperçu de ce que vous pouvez attendre de nos événements. Nous sommes fiers de vous offrir une expérience unique et de vous offrir un accès à nos programmes et services.

Événements spéciaux

Le présent document est un aperçu de l'engagement communautaire et des dons de la Corporation pour les Connexions Communautaires. Il ne constitue pas un avis juridique et ne doit pas être utilisé pour prendre des décisions. Pour plus d'informations, veuillez consulter le site Web de la Corporation pour les Connexions Communautaires.



Corporations for Community Connections est un organisme de bienfaisance enregistré qui remet à neuf les ordinateurs donnés par des entreprises et les distribue gratuitement à des écoles, à d'autres organismes de bienfaisance ou à des personnes dans le besoin. Cette année, VIA Rail a transporté par train les ordinateurs remis en état jusqu'aux communautés à qui ils étaient destinés.

© 2019, Corporation pour les Connexions Communautaires. Tous les droits réservés. Ce document est un aperçu de l'engagement communautaire et des dons de la Corporation pour les Connexions Communautaires. Il ne constitue pas un avis juridique et ne doit pas être utilisé pour prendre des décisions. Pour plus d'informations, veuillez consulter le site Web de la Corporation pour les Connexions Communautaires.

**Événements
spéciaux**

Le 4 octobre 2020, le personnel de VIA Rail a eu le plaisir de participer à l'événement "Réseau Avant de Craquer" organisé par le Réseau Avant de Craquer. L'événement a permis de sensibiliser la population sur les répercussions de la maladie mentale sur les membres de l'entourage. VIA Rail a contribué au concours principal de la campagne de sensibilisation, qui s'est déroulé du 4 au 11 octobre 2020.



Le Réseau Avant de Craquer est un organisme communautaire québécois sans but lucratif qui représente, soutient et mobilise les organismes œuvrant à briser l'isolement causé par la maladie mentale. Dans un contexte de pandémie, il était vital d'informer la population des répercussions de la maladie mentale sur les membres de l'entourage. VIA Rail a contribué au concours principal de la campagne de sensibilisation, qui s'est déroulé du 4 au 11 octobre 2020.

Le 4 octobre 2020, le personnel de VIA Rail a eu le plaisir de participer à l'événement "Réseau Avant de Craquer" organisé par le Réseau Avant de Craquer. L'événement a permis de sensibiliser la population sur les répercussions de la maladie mentale sur les membres de l'entourage. VIA Rail a contribué au concours principal de la campagne de sensibilisation, qui s'est déroulé du 4 au 11 octobre 2020.

Événements spéciaux

Le présent document de travail est un outil de référence à utiliser pour soutenir les bénévoles, les membres et les employés de votre organisation. Il est destiné à être utilisé en tant que guide et à être adapté en fonction de vos besoins et de votre organisation.



La Fiducie nationale du Canada et Parcs Canada se sont associés pour organiser un événement annuel qui célèbre notre patrimoine et encourage les Canadiennes et Canadiens à découvrir la richesse et la diversité de nos lieux historiques. Comme bon nombre de ces lieux étaient fermés cet été, il fallait plus que jamais encourager la population à rêver à de meilleurs jours, aux voyages qui les attendent, aux lieux patrimoniaux qu'ils visiteront. Cette année, la Journée des lieux patrimoniaux a pris la forme d'une campagne d'exploration et d'interaction en ligne. VIA Rail y a contribué en donnant des prix.

Le présent document de travail est un outil de référence à utiliser pour soutenir les bénévoles, les membres et les employés de votre organisation. Il est destiné à être utilisé en tant que guide et à être adapté en fonction de vos besoins et de votre organisation.

**Examinations
spéciales**

Le présent document est un aperçu de l'information contenue dans le rapport annuel de la Fondation des infirmières et infirmiers du Canada. Il n'est pas destiné à servir de preuve et ne doit pas être utilisé à des fins juridiques. Les informations contenues dans ce document sont susceptibles de changer sans préavis. Pour en savoir plus, veuillez consulter le rapport annuel de la Fondation des infirmières et infirmiers du Canada.



En pleine pandémie mondiale, il n'a jamais été plus important de soutenir et de remercier les travailleuses et travailleurs de la santé qui travaillent sans relâche et risquent leur vie tous les jours aux premières lignes du combat contre la COVID-19. Cette année, la **Fondation des infirmières et infirmiers du Canada** a créé le Fonds COVID-19 pour fournir une aide immédiate aux infirmières et infirmiers, notamment sous forme de soutien en santé mentale et de formations, pour soutenir la recherche et pour définir les pratiques exemplaires à employer en cas de future pandémie. VIA Rail lui a fourni des billets à vendre aux enchères et à décerner aux infirmières et infirmiers durant son événement-bénéfice *MaskerAide* Nightingale qui a eu lieu le 3 décembre.

Le présent document est un aperçu de l'information contenue dans le rapport annuel de la Fondation des infirmières et infirmiers du Canada. Il n'est pas destiné à servir de preuve et ne doit pas être utilisé à des fins juridiques. Les informations contenues dans ce document sont susceptibles de changer sans préavis. Pour en savoir plus, veuillez consulter le rapport annuel de la Fondation des infirmières et infirmiers du Canada.

Effectif

Engagement

« On dit souvent que les employées et employés sont la ressource la plus précieuse d'une entreprise, et les nôtres nous l'ont démontré une fois de plus en 2020. Oui, nous disposons de tout le matériel et de tous les systèmes nécessaires, mais c'est notre personnel qui a assuré la sécurité et la ponctualité des trains. »

– Patricia Jasmin,
chef, Services financiers et chef, Expérience employé
par intérim

Expérience

Face à la perturbation prolongée des activités, VIA Rail a offert au personnel de la formation, de l'information et de l'encadrement par le biais de l'équipe Expérience employé. Elle a aussi mis en place des mesures de soutien en temps de crise, auxquelles elle a ajouté pendant la pandémie :

Une trousse d'information sur la santé et la sécurité en contexte de télétravail

Des outils pour appuyer les gestionnaires



Un nouveau centre de ressources humaines

Un accès en tout temps à des services de santé et de mieux-être gratuits pour les membres du personnel et leur famille



Un nombre accru de sondages auprès du personnel (bien-être, mobilisation, télétravail, etc.)

Une communauté Yammer



La promotion du Centre du savoir

Un examen du programme de reconnaissance pour l'année en cours afin de souligner la contribution de chacun



Tout en gérant la situation actuelle, l'équipe Expérience employé a fait progresser ses grandes initiatives stratégiques à long terme liées aux nouvelles valeurs de diversité et d'inclusion, au multiculturalisme et à l'équité en matière d'emploi.

Formation

Aux activités de formation prévues dans le plan 2020 initial se sont ajoutées, en réponse à la pandémie, 73 séances de formation portant entre autres sur la résilience, le mentorat et la sécurité psychologique. Au total, 1 200 membres du personnel ont participé à ces activités importantes.



Expérience

Face à la perturbation prolongée des activités, VIA Rail a offert au personnel de la formation, de l'information et de l'encadrement par le biais de l'équipe

Expérience employé. Elle a aussi mis en place des mesures de soutien en temps de crise, auxquelles elle a ajouté pendant la pandémie :

Une trousse d'information sur la santé et la sécurité en contexte de télétravail, qui comprenait un guide sur l'ergonomie et le télétravail temporaire, une capsule vidéo sur l'aménagement d'un poste de travail, des trucs et astuces pour remonter le moral de l'équipe, un lien vers une campagne et des ressources en matière de bien-être, et bien plus encore.

Un nouveau centre de ressources humaines

Un accès en tout temps à des services de santé et de mieux-être gratuits pour les membres du personnel et leur famille

Tout en gérant la situation actuelle, l'équipe Expérience employé a fait progresser ses grandes initiatives stratégiques à long terme liées aux nouvelles valeurs de diversité et d'inclusion, au multiculturalisme et à l'équité en matière d'emploi.

Formation

Aux activités de formation prévues dans le plan 2020 initial se sont ajoutées, en réponse à la pandémie, 73 séances de formation portant entre autres sur la résilience, le mentorat et la sécurité psychologique. Au total, 1 200 membres du personnel ont participé à ces activités importantes.

Un nombre accru de sondages auprès du personnel (bien-être, mobilisation, télétravail, etc.)

Une communauté Yammer

La promotion du Centre du savoir

Un examen du programme de reconnaissance pour l'année en cours afin de souligner la contribution de chacun



Expérience

Face à la perturbation prolongée des activités, VIA Rail a offert au personnel de la formation, de l'information et de l'encadrement par le biais de l'équipe

Expérience employé. Elle a aussi mis en place des mesures de soutien en temps de crise, auxquelles elle a ajouté pendant la pandémie :

Des outils pour appuyer les gestionnaires dans le cadre des initiatives de santé et de sécurité, par exemple un programme de télémédecine (Dialogue) pour le personnel en fonction et temporairement mis à pied.

Un nouveau centre de ressources humaines

Un accès en tout temps à des services de santé et de mieux-être gratuits pour les membres du personnel et leur famille

Tout en gérant la situation actuelle, l'équipe Expérience employé a fait progresser ses grandes initiatives stratégiques à long terme liées aux nouvelles valeurs de diversité et d'inclusion, au multiculturalisme et à l'équité en matière d'emploi.

Formation

Aux activités de formation prévues dans le plan 2020 initial se sont ajoutées, en réponse à la pandémie, 73 séances de formation portant entre autres sur la résilience, le mentorat et la sécurité psychologique. Au total, 1 200 membres du personnel ont participé à ces activités importantes.

Un nombre accru de sondages auprès du personnel (bien-être, mobilisation, télétravail, etc.)

Une communauté Yammer

La promotion du Centre du savoir

Un examen du programme de reconnaissance pour l'année en cours afin de souligner la contribution de chacun



Expérience

Face à la perturbation prolongée des activités, VIA Rail a offert au personnel de la formation, de l'information et de l'encadrement par le biais de l'équipe Expérience employé. Elle a aussi mis en place des mesures de soutien en temps de crise, auxquelles elle a ajouté pendant la pandémie :

Une trousse d'information sur la santé et la sécurité en contexte de télétravail

Des outils pour appuyer les gestionnaires



Un nouveau centre de ressources humaines pour répondre à toutes les questions du personnel et des gestionnaires, de l'intégration à la fin d'emploi, et pour envoyer toutes les communications liées aux ressources humaines.

Tout en gérant la situation actuelle, l'équipe Expérience employé a fait progresser ses grandes initiatives stratégiques à long terme liées aux nouvelles valeurs de diversité et d'inclusion, au multiculturalisme et à l'équité en matière d'emploi.

Formation

Aux activités de formation prévues dans le plan 2020 initial se sont ajoutées, en réponse à la pandémie, 73 séances de formation portant entre autres sur la résilience, le mentorat et la sécurité psychologique. Au total, 1 200 membres du personnel ont participé à ces activités importantes.

Un nombre accru de sondages auprès du personnel (bien-être, mobilisation, télétravail, etc.)

Une communauté Yammer



La promotion du Centre du savoir

Un examen du programme de reconnaissance pour l'année en cours afin de souligner la contribution de chacun



Expérience

Face à la perturbation prolongée des activités, VIA Rail a offert au personnel de la formation, de l'information et de l'encadrement par le biais de l'équipe Expérience employé. Elle a aussi mis en place des mesures de soutien en temps de crise, auxquelles elle a ajouté pendant la pandémie :

Une trousse d'information sur la santé et la sécurité en contexte de télétravail

Des outils pour appuyer les gestionnaires



Un nouveau centre de ressources humaines

Un accès en tout temps à des services de santé et de mieux-être gratuits pour les membres du personnel et leur famille



Tout en gérant la situation actuelle, l'équipe Expérience employé a fait progresser ses grandes initiatives stratégiques à long terme liées aux nouvelles valeurs de diversité et d'inclusion, au multiculturalisme et à l'équité en matière d'emploi.

Formation

Aux activités de formation prévues dans le plan 2020 initial se sont ajoutées, en réponse à la pandémie, 73 séances de formation portant entre autres sur la résilience, le mentorat et la sécurité psychologique. Au total, 1 200 membres du personnel ont participé à ces activités importantes.

Une communauté Yammer à l'intention des gestionnaires et des professionnelles et professionnels afin de donner de la visibilité aux initiatives du secteur et de mettre en commun les meilleures pratiques en matière de reconnaissance du personnel.

La promotion du Centre du savoir

Un examen du programme de reconnaissance pour l'année en cours afin de souligner la contribution de chacun



Expérience

Face à la perturbation prolongée des activités, VIA Rail a offert au personnel de la formation, de l'information et de l'encadrement par le biais de l'équipe Expérience employé. Elle a aussi mis en place des mesures de soutien en temps de crise, auxquelles elle a ajouté pendant la pandémie :

Une trousse d'information sur la santé et la sécurité en contexte de télétravail

Des outils pour appuyer les gestionnaires



Un nouveau centre de ressources humaines

Un accès en tout temps à des services de santé et de mieux-être gratuits pour les membres du personnel et leur famille



Un nombre accru de sondages auprès du personnel (bien-être, mobilisation, télétravail, etc.)

Une communauté Yammer



La promotion du Centre du savoir, une bibliothèque centralisée de documents évolutifs où les gestionnaires peuvent obtenir l'information la plus récente.

Tout en gérant la situation actuelle, l'équipe Expérience employé a fait progresser ses grandes initiatives stratégiques à long terme liées aux nouvelles valeurs de diversité et d'inclusion, au multiculturalisme et à l'équité en matière d'emploi.

Formation

Aux activités de formation prévues dans le plan 2020 initial se sont ajoutées, en réponse à la pandémie, 73 séances de formation portant entre autres sur la résilience, le mentorat et la sécurité psychologique. Au total, 1 200 membres du personnel ont participé à ces activités importantes.



Rétroaction

Pour évaluer le bien-être du personnel et s'assurer de comprendre et de combler les besoins prioritaires, VIA Rail a réalisé une série de sondages au cours de l'année.

Ces sondages auprès du personnel syndiqué et non syndiqué portaient sur le niveau de stress et d'anxiété, la productivité (en particulier pour les 45 % de répondants en télétravail), le retour au travail, l'accès aux ressources de soutien et à l'information, et la manière dont la Société gère la pandémie.

Voici ce qu'il en est ressorti :

- Taux de satisfaction à l'égard de la gestion de la crise :
 - 96 % (personnel non syndiqué),
 - 84 % (personnel syndiqué)
 - 97 % (personnel en télétravail), 84 % (personnel sur les lieux de travail)
- Taux de satisfaction à l'égard du télétravail : 96 %
- Niveau de bien-être général : 95 % (personnel non syndiqué), 79 % (personnel syndiqué)
- Préoccupations au sujet du retour au travail (transport collectif, hygiène au bureau et directives connexes)
- Inquiétudes concernant la sécurité d'emploi, en particulier pour les personnes qui n'ont pas encore été rappelées
- Relations positives avec les gestionnaires

VIA Rail a atteint un taux de mobilisation global de 67 %, une augmentation de 9 % par rapport à 2019 et le meilleur résultat depuis 2015 malgré les mises à pied et la situation difficile.

Le dernier sondage de l'année, mené en octobre, a révélé une baisse du niveau de bien-être de 20 % par rapport à juin, ce qui est malheureux mais pas étonnant étant donné la pandémie qui se poursuit. Les sondages ont aussi mis en lumière différents points à améliorer, qui influenceront nos stratégies d'expérience employé à partir de maintenant.

96 %

taux de satisfaction à l'égard du télétravail

67 %

taux de mobilisation globale

20 %

de baisse du niveau de bien-être

Employeur de choix

VIA Rail a été ravie d'apprendre que ses efforts sont appréciés des membres du personnel et reconnus; au palmarès annuel des 300 **meilleurs employeurs au Canada** de *Forbes*, elle s'est classée au 49^e rang, ce qui la place au 4^e rang parmi les 15 employeurs du secteur des transports. Ce gain de 60 rangs comparativement à 2019 prouve qu'être un employeur de choix n'est pas seulement possible quand tout va bien; c'est aussi dans l'adversité qu'on le devient.

Santé et sécurité

VIA Rail est fière de promouvoir des lieux de travail sains et sûrs pour son personnel d'un océan à l'autre. En 2020, nous avons réussi tous ensemble à réduire considérablement le nombre de blessures invalidantes et entraînant une perte de temps, ainsi que le nombre de jours perdus et les coûts directs de la commission des accidents de travail qui en découlent.

Autre source de fierté : en novembre, l'équipe des Services mécaniques a reçu un prix de l'excellence en sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) pour son programme de manutention manuelle, qui vise à corriger les pratiques peu ergonomiques, à prévenir les blessures et à fournir des indicateurs qui transformeront notre culture de la sécurité en une culture de prévention. Il sert aussi à réduire les chutes, l'une des principales causes de blessures à VIA Rail.

Ce prix du secteur ferroviaire souligne nos efforts quotidiens et nos résultats positifs dans la promotion et l'amélioration de la santé et de la sécurité du personnel qui travaille dans nos centres de maintenance. Malgré une année 2020 difficile, la sécurité demeure notre priorité.



Durabilité

Responsabilité

« Agir aujourd'hui pour un avenir meilleur : c'est l'une des valeurs fondamentales de VIA Rail, qui guide chacune de nos décisions au quotidien et chacun de nos gestes envers les autres et les écosystèmes, et c'est l'un des piliers de nos objectifs de durabilité, grâce auxquels nous resterons au service des Canadiennes et Canadiens indéfiniment. »

– Ben Marc Diendéré,
chef, Affaires publiques et communications





Repenser nos priorités

VIA Rail s'investit sérieusement dans la réalisation de son plan stratégique 2021-2025, lequel définit les valeurs, les priorités, les stratégies et les actions qui lui donneront une place centrale dans la mobilité durable, au Canada et au-delà.

Pour s'assurer que les initiatives et objectifs existants sont significatifs (c'est-à-dire qu'ils conviennent à sa mission et aux besoins des parties prenantes), VIA Rail a examiné toutes les priorités en matière de durabilité au cours de l'année, menant notamment auprès des parties prenantes un sondage sur les objectifs et les besoins afin de bien répondre aux attentes et de se montrer efficace par rapport à ses pairs. C'est ainsi qu'elle a réalisé une évaluation et une analyse complètes de ses mesures de durabilité actuelles pour relever les lacunes et les priorités qui auront la plus forte incidence sur sa performance.

La nouvelle stratégie de durabilité qui en résulte comporte des approches et des initiatives révisées qui réduiront l'impact environnemental de VIA Rail, amélioreront son rôle de fournisseur de services de transport responsable et auront des retombées à long terme pour la population canadienne.

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 « Rapport de gestion ».

Indicateurs clés de performance

Impact de la pandémie de COVID-19 sur certains indicateurs de performance clé

VIA Rail a considérablement réduit ses niveaux d'opération, tel que l'indicateur de capacité déployée le démontre (réduction de 71,3 % comparativement à 2019).

Les réductions de revenus et de dépenses en 2020 ne sont pas proportionnelles à la réduction de capacité déployée. Cette disproportion explique pourquoi les indicateurs de performance clé basés sur la capacité déployée ont varié de manière importante en 2020.

Indicateurs clés de performance		Trimestres terminés le 31 décembre			Exercices terminés le 31 décembre		
Indicateur	Unité	T4 2020	T4 2019	p/r à 2019	2020	2019	p/r à 2019
Capacité déployée (en millions) Nombre de sièges-milles offerts (SMO) ⁽¹⁾	SMO	111	441	-74,8 %	508	1 772	-71,3 %
Produits totaux / SMO (PSMO) Produits totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	15,03	24,14	●	18,11	23,20	●
Charges totales ⁽²⁾ / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisées par le total des sièges-milles offerts	cents	105,41	40,87	●	100,00	38,91	●
PSMO / CSMO Produits par siège-mille offert, divisés par les coûts par siège-mille offert	%	14,3 %	59,1 %	●	18,1 %	59,6 %	●
Ponctualité Ponctualité des trains de VIA Rail	%	80 %	67 %	●	71 %	68 %	●
Ponctualité – Infrastructure de VIA Rail Ponctualité des trains de VIA Rail sur la portion d'infrastructure dont VIA Rail est propriétaire	%	96 %	94 %	●	96 %	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	1	●	2	5	●
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.	%	96 %	93 %	●	95 %	94 %	●

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

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

● 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 d'entreprise

La gestion des risques d'entreprise (GRE) a pour objectif d'identifier, d'évaluer et de traiter les menaces et les opportunités qui peuvent nuire à l'atteinte des objectifs corporatifs d'une organisation. L'équipe de la GRE a pour mission 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 une méthodologie efficace supportant la prise de décision chez VIA Rail.

Évolution des pratiques de gestion des risques de l'entreprise

La pandémie de COVID-19 ayant bouleversé le secteur des transports en 2020, la Société a dû revoir ses priorités pour ne pas perdre de vue les principaux risques qui pèsent sur elle dans cette « nouvelle réalité » commerciale. Pour ce faire, elle a identifié, évalué et développé des plans de traitement dans deux nouvelles catégories de risque : offre de service, qui concerne le mandat de VIA Rail et sa capacité à s'en acquitter ; et interruptions majeures, qui englobent toutes les perturbations importantes, notamment l'incapacité à maintenir l'horaire habituel en raison d'une pandémie ou d'autres facteurs externes.

En 2020, VIA Rail a proposé un nouveau modèle de rapports pour focaliser les discussions de l'équipe de gestion et du Conseil d'administration sur les niveaux de risque, l'efficacité perçue des plans de traitement, les risques résiduels et les responsabilités de la direction, de sorte à assurer la bonne gouvernance et l'avancement des plans d'atténuation, dans le respect des méthodes en place pour identifier et analyser les risques.

Projets de modernisation

Société en pleine transformation, VIA Rail voit la gestion des risques comme un élément profondément intégré à sa fonction de gestion de projets. Pour les projets importants ou complexes, les analyses de rentabilisation et les sélections de fournisseurs s'accompagnent d'une analyse détaillée des risques réalisée par un facilitateur indépendant, tandis que pour les projets plus simples, l'équipe de projet effectue elle-même l'évaluation de risques. Pour ce qui est des initiatives majeures, comme le Programme de remplacement de la flotte du Corridor, un gestionnaire de risques dédié au programme s'assure qu'une gestion rigoureuse des risques est en place. Pour les projets de modernisation de VIA Rail, les évaluations de risques déjà effectuées sont mises à jour régulièrement afin que soit évalué tout impact potentiel sur la portée, le budget ou l'échéancier. Les changements importants par rapport au projet de référence et les décisions relatives à ce dernier tiennent également compte des risques potentiels.

Processus améliorés de gestion des risques

En 2020, VIA Rail a continué d'améliorer ses divers processus de gestion des risques : la GRE, la gestion des risques de projets et la planification de la résilience (gestion de crise, intervention en cas d'urgence, continuité des affaires).

Au fil du temps, VIA Rail a employé des méthodes de plus en plus rigoureuses, comme les indicateurs clés du risque, les simulations de Monte-Carlo et les analyses de données, pour mieux gérer ces risques et éclairer ses décisions.

En outre, VIA Rail se sert d'un modèle de gestion des risques en trois niveaux : les risques pouvant nuire à l'exécution du plan stratégique de la Société sont examinés par le Conseil d'administration ; les autres risques significatifs sont discutés sur une base trimestrielle avec les divers comités du Conseil ; et les risques opérationnels sont surveillés par l'équipe de gestion et font l'objet de discussions annuelles du Conseil.



Conseil d'administration

Au 31 décembre 2020, le conseil d'administration était composé de la présidente du Conseil, de la présidente et chef de la direction et de 11 autres administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. Sur les 12 administrateurs (sans compter la présidente de VIA Rail), 7 sont des femmes et 5 des hommes. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA Rail au Parlement par l'intermédiaire de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports (maintenant Omar Alghabra depuis le 12 janvier 2021).

Le Conseil a siégé 20 fois et les comités se sont réunis au total 45 fois en 2020. En moyenne, les membres du Conseil ont assisté à 95 % de ces réunions. Les honoraires cumulés versés aux membres du Conseil pendant cette période ont totalisé 400 275 \$.

Comités du conseil

Voici les comités relevant
du conseil d'administration
au 31 décembre 2020 :

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 corpo.viarail.ca 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 2020

Françoise Bertrand Présidente du conseil d'administration	750 \$
Cynthia Garneau Présidente et chef de la direction	5 655 \$
Comité de la haute direction (11 membres)	59 886 \$
Conseil d'administration (12 membres)	5 294 \$
Total de VIA Rail (y compris les dépenses ci-dessus)	416 726 \$

Rémunération des hauts dirigeants

Divulgaration des échelles de rémunération des hauts dirigeants en 2020¹

Rémunération en argent ²	Présidente 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

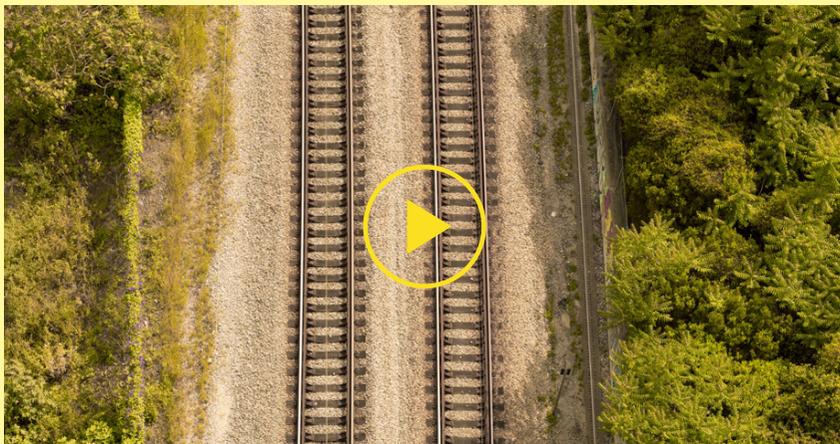
Allocation de véhicule		
Adhésion à des clubs sociaux et sportifs		
Plan de remboursement des frais médicaux	45 000 \$	24 000 \$
Bilan de santé annuel		
Services de planification financière		

1 Au 31 décembre 2020, l'équipe de la haute direction était composée de : présidente et chef de la direction, chef de l'exploitation, chef, Transformation des affaires, chef, Services financiers, chef, Affaires commerciales, chef, Services juridiques et gestion des risques et Secrétaire corporatif, chef, Maintenance et mécanique, chef, Affaires publiques et communications, vice-présidente, Expérience client, vice-président, Programme de renouvellement de la flotte, vice-président, Transport et sécurité.

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

L'Assemblée publique annuelle 2020 de VIA Rail a été préenregistrée et s'est tenue dans un lieu clos en août pour respecter les directives de santé publique. Françoise Bertrand, présidente du Conseil d'administration, Cynthia Garneau, présidente et chef de la direction, et Patricia Jasmin, chef des services financiers, y ont parlé des résultats de 2019 ainsi que des projets de la Société. Dans les semaines précédant l'événement, VIA Rail avait invité les Canadiennes et Canadiens à poser des questions sur ses activités et ses services. La présidente et le Comité de direction ont répondu aux questions retenues. 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 2020, VIA Rail a remis ses rapports annuels 2019-2020 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 s'engage à répondre en temps opportun aux demandes d'information du public, des médias et de tous ceux qui s'intéressent à ses activités. Du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2020, VIA Rail a reçu 72 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, en comparaison de 45 demandes reçues entre avril 2018 et mars 2019.

Conseil d'administration

1.



2.



3.



4.



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

Conseil d'administration (suite)



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

Conseil d'administration (suite)



9.



10.



11.



12.

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

Équipe de la haute direction



Cynthia Garneau
Présidente et chef de la direction



Sonia Corriveau
Chef, Transformation des affaires



Ben Marc Diendéré
Chef, Affaires publiques et communications



Patricia Jasmin
Chef, Services financiers



Équipe de la haute direction (suite)



Martin R Landry
Chef, Affaires commerciales



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



Dominique Lemay
Chef de l'exploitation

Rapport de gestion



1. Introduction

Le rapport de gestion de la direction présente les résultats financiers de VIA Rail pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2020 comparativement au trimestre et à l'exercice terminés le 31 décembre 2019. 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.

Déclaration prospective

Ce rapport de gestion de la direction contient des déclarations prospectives qui peuvent être identifiées par les mots « peut », « susceptible de », « pourrait ». Ces déclarations reflètent notre évaluation des informations actuellement disponibles et sont soumises à un certain nombre de risques et d'incertitudes mentionnés dans la section des risques de ce document.

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 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. Pandémie de COVID-19

VIA Rail, ainsi que tous les autres fournisseurs de services de transport de passagers, a été considérablement touchée par la pandémie de COVID-19. La Société a réduit sa capacité de 79 pour cent alors que la demande de voyages a chuté, ce qui a entraîné une baisse de 84,3 pour cent des produits par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Les charges d'exploitation du trimestre ont diminué en partie en raison de l'impact de la réduction des services mais aussi en raison des mesures de réduction des coûts qui incluent des licenciements d'employés et la réduction de la rémunération de certains employés qui ne sont pas au travail, et l'annulation ou le report des initiatives opérationnelles non essentielles pour les opérations courantes.

Cependant, les économies de coûts ne seront pas suffisantes pour contrebalancer entièrement la réduction des produits et à la suite de discussions avec Transports Canada, la Société s'attend raisonnablement à ce qu'un financement supplémentaire soit obtenu.

La sécurité des passagers et des employés demeure la principale priorité de la Société et de nouvelles mesures de santé et de sécurité ont été mises en œuvre pour répondre aux exigences en matière de santé et de sécurité. Ces mesures comprennent la distanciation physique dans les gares, les procédures de contrôle sanitaire pour les passagers à bord des trains et l'obligation pour les passagers et le personnel qui interagissent avec les clients de porter un masque de protection. Des produits désinfectants sont distribués aux passagers dans des points de contact clés et des protocoles de nettoyage supplémentaires ont également été mis en place à bord des trains, dans les gares, les centres de maintenance et les bureaux. La Société continue de surveiller les exigences en la matière dans toutes les provinces dans lesquelles les trains circulent afin de s'assurer qu'elles sont toutes respectées.

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

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2020	2019	Var \$	Var %	2020	2019	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Performance financière								
Produits voyageurs (section 5.2)	12,7	100,0	(87,3)	(87,3 %)	76,6	387,5	(310,9)	(80,2 %)
Autres produits	4,0	6,1	(2,1)	(34,4 %)	16,0	23,0	(7,0)	(30,4 %)
Total des produits	16,7	106,1	(89,4)	(84,3 %)	92,6	410,5	(317,9)	(77,4 %)
Charges d'exploitation (section 5.3)	149,2	217,5	(68,3)	(31,4 %)	645,6	819,8	(174,2)	(21,2 %)
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat (section 5.1)	(132,5)	(111,4)	(21,1)	(18,9 %)	(553,0)	(409,3)	(143,7)	(35,1 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (section 5.1)	100,4	73,7	26,7	36,2 %	415,8	280,7	135,1	48,1 %
Amortissement du financement en capital reporté	43,9	40,4	3,5	8,7 %	121,2	117,7	3,5	3,0 %
Recouvrement d'impôts	(0,2)	(0,2)	-	0,0 %	-	-	-	n/a
Résultat net de la période	12,0	2,9	9,1	313,8 %	(16,0)	(10,9)	(5,1)	(46,8 %)
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi	34,4	16,9	17,5	103,6 %	(5,9)	(40,4)	34,5	85,4 %
Résultat global de la période	46,4	19,8	26,6	134,3 %	(21,9)	(51,3)	29,4	57,3 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

4. Indicateurs des résultats financiers et statistiques d'exploitation clés (suite)

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2020	2019	Var \$	Var %	2020	2019	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Situation financière et flux de trésorerie								
Total des actifs (section 5.4)	1 685,7	1 597,9	87,8	5,5 %	1 685,7	1 597,9	87,8	5,5 %
Total des passifs et du financement en capital reporté (section 5.4)	1 844,5	1 734,8	109,7	6,3 %	1 844,5	1 734,8	109,7	6,3 %
Trésorerie (section 5.5)	12,2	3,4	8,8	258,8 %	12,2	3,4	8,8	258,8 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation (section 5.5)	(10,8)	5,3	(16,1)	(303,8 %)	(50,9)	(18,4)	(32,5)	(176,6 %)
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'investissement (section 5.5)	8,0	(12,0)	20,0	166,7 %	62,5	9,5	53,0	557,9 %
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement (section 5.5)	(0,7)	(0,6)	(0,1)	(16,7 %)	(2,8)	(2,5)	(0,3)	(12,0 %)
Financement en capital (section 5.5)	65,9	77,7	(11,8)	(15,2 %)	252,9	267,7	(14,8)	(5,5 %)
Statistiques d'exploitation clés								
Trains-milles parcourus (en milliers)	766	1 741	(975)	(56,0 %)	2 870	6 933	(4 063)	(58,6 %)
Sièges-milles (en millions)	111	441	(330)	(74,8 %)	508	1 772	(1 264)	(71,3 %)
Voyageurs-milles (en millions)	40	267	(227)	(85,0 %)	227	1 055	(828)	(78,5 %)
Voyageurs (en milliers)	197	1 296	(1 099)	(84,8 %)	1 147	5 008	(3 861)	(77,1 %)
Coefficient d'occupation moyen (%)	36	61	(25)	(41,0 %)	45	60	(15)	(25,0 %)
PSMO (produit par siège-mille offert) (en cents) – Note 1	11,44	22,68	(11,24)	(49,6 %)	15,08	21,87	(6,79)	(31,0 %)
CSMO (charge par siège-mille offert) (en cents) – Note 1	134,41	49,32	85,09	172,5 %	127,09	46,26	80,83	174,7 %
Ratio de recouvrement des coûts (%) – Note 1	11,2	48,8	(37,6)	(77,0 %)	14,3	50,1	(35,8)	(71,5 %)
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (en cents)	182,7	27,6	155,1	562,0 %	168,5	26,6	141,9	533,5 %
Ponctualité (%)	80	67	13	19,4 %	71	68	3	4,4 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Note 1 : basés sur les activités financées

Faits saillants financiers

Quatrième trimestre

- Les produits totaux ont diminué de 84,3 pour cent principalement en raison de la diminution de l'achalandage et aux ajustements de services associés causés par les impacts de la COVID-19.
- Les charges d'exploitation ont diminué de 31,4 pour cent principalement en raison d'une réduction des charges d'exploitation des trains et de carburant, reflétant les ajustements des niveaux de services et les licenciements d'employés effectués au cours du trimestre.
- La perte d'exploitation a augmenté de 18,9 pour cent en raison d'une baisse des produits supérieure à la baisse des charges d'exploitation.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 36,2 pour cent reflétant les montants plus élevés requis pour les activités financées.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de 46,4 millions de dollars comparativement à un résultat global de 19,8 millions de dollars en 2019. 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 ont diminué de 77,4 pour cent principalement en raison de la diminution de l'achalandage de tous les services de train résultant des impacts de la COVID-19.
- Les charges d'exploitation ont diminué de 21,2 pour cent reflétant une diminution de la capacité déployée depuis la fin du premier trimestre de 2020 et l'impact des licenciements d'employés et les retards/annulations d'initiatives non essentielles.
- La perte d'exploitation a augmenté de 35,1 pour cent en raison d'une diminution des produits supérieure à la diminution des charges d'exploitation.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 48,1 pour cent reflétant les montants plus élevés requis pour les activités financées.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de (21,9) millions de dollars comparativement à un résultat global de (51,3) millions de dollars en 2019. 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.

Toutes les statistiques d'exploitation clés ont été affectées négativement au cours du quatrième trimestre et sur une base cumulative par les événements décrits ci-contre, à l'exception de la ponctualité qui s'est améliorée, en raison de la réduction des niveaux de services de VIA Rail, ce qui a généré moins de congestion sur le réseau ferroviaire hôte.

5. Analyse des résultats financiers

5.1 Comparaison des résultats selon les IFRS et des résultats financés

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2020	2019	Var \$	Var %	2020	2019	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Perte d'exploitation financée	(100,4)	(73,7)	(26,7)	(36,2 %)	(415,8)	(280,7)	(135,1)	(48,1 %)
AJUSTEMENT DES PRODUITS NON FINANCÉS								
Ajustement pour les points VIA Préférence et autre	(0,1)	(0,3)	0,2	66,7 %	0,6	(0,6)	1,2	200,0 %
AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCÉES								
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	3,8	(2,2)	6,0	272,7 %	(15,3)	(11,6)	(3,7)	(31,9 %)
Amortissement d'immobilisations corporelles, d'immobilisations incorporelles et d'actifs au titre de droits d'utilisation et pertes sur cessions	(45,1)	(41,4)	(3,7)	(8,9 %)	(125,5)	(121,2)	(4,3)	(3,5 %)
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	9,3	6,2	3,1	50,0 %	3,0	4,8	(1,8)	(37,5 %)
Total des ajustements des charges non financées	(32,0)	(37,4)	5,4	14,4 %	(137,8)	(128,0)	(9,8)	(7,7 %)
Total des postes ne nécessitant pas des fonds d'exploitation	(32,1)	(37,7)	5,6	14,9 %	(137,2)	(128,6)	(8,6)	(6,7 %)

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

5. Analyse des résultats financiers

5.1 Comparaison des résultats selon les IFRS et des résultats financés (suite)

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2020	2019	Var \$	Var %	2020	2019	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Perte d'exploitation selon les IFRS	(132,5)	(111,4)	(21,1)	(18,9 %)	(553,0)	(409,3)	(143,7)	(35,1 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	100,4	73,7	26,7	36,2 %	415,8	280,7	135,1	48,1 %
Amortissement du financement en capital reporté	43,9	40,4	3,5	8,7 %	121,2	117,7	3,5	3,0 %
Résultat net avant impôts sur le résultat	11,8	2,7	9,1	337,0 %	(16,0)	(10,9)	(5,1)	(46,8 %)
Recouvrement d'impôts	(0,2)	(0,2)	-	0,0 %	-	-	-	n/a
Résultat net selon les IFRS de la période	12,0	2,9	9,1	313,8 %	(16,0)	(10,9)	(5,1)	(46,8 %)
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi	34,4	16,9	17,5	103,6 %	(5,9)	(40,4)	34,5	85,4 %
Résultat global de la période	46,4	19,8	26,6	134,3 %	(21,9)	(51,3)	29,4	57,3 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Résultat net selon les IFRS pour le trimestre :

Un résultat net de 12,0 millions de dollars pour le trimestre comparativement à un résultat net de 2,9 millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une amélioration de 9,1 millions de dollars principalement attribuables à :

- o Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant le trimestre (26,7 millions de dollars), résultant de :
- o Une augmentation de la perte d'exploitation (21,1 millions de dollars) qui s'explique par une diminution des produits de 89,4 millions de dollars partiellement contrebalancés par une diminution des charges de 68,3 millions de dollars.
- o Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (3,5 millions de dollars).

Résultat global de 46,4 millions de dollars pour le quatrième trimestre et de (21,9) millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020 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 34,4 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 2020 s'explique par une perte de réévaluation de 84,0 millions de dollars sur le passif au titre des prestations définies découlant d'une diminution de 20 points de base du taux d'actualisation depuis le 30 septembre 2020 et un gain de réévaluation de 118,6 millions de dollars découlant d'un taux de rendement réel plus élevé sur les actifs des régimes.

La réévaluation de (5,9) 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 (2,50 pour cent au 31 décembre 2020 comparativement à 3,10 pour cent au 31 décembre 2019), ce qui a entraîné une perte actuarielle de 227,8 millions de dollars, partiellement contrebalancée par le rendement des actifs du régime de 223,5 millions de dollars au cours de la période. La réévaluation comprend également une perte actuarielle de 1,7 million de dollars attribuable à la diminution du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (2,60 pour cent au 31 décembre 2020 comparativement à 3,10 au 31 décembre 2019).

Résultat net selon les IFRS pour l'exercice :

Un résultat net de (16,0) millions de dollars pour l'exercice comparativement à un résultat net de (10,9) millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une détérioration de 5,1 millions de dollars principalement attribuable à :

- o Une augmentation de la perte d'exploitation (143,7 millions de dollars) qui s'explique par une diminution des produits de 317,9 millions de dollars partiellement contrebalancés par une diminution des charges de 174,2 millions de dollars, ainsi que :
- o Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant la période (135,1 millions de dollars).
- o Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (3,5 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 :

La réévaluation de 16,9 millions de dollars de la composante à prestations définies des régimes de retraite pour le quatrième trimestre de 2019 s'explique par un gain de réévaluation de 13,9 millions de dollars découlant d'une augmentation de 10 points de base du taux d'actualisation depuis le 30 septembre 2019 et par un gain de réévaluation de 2,3 millions de dollars résultant d'un rendement plus élevé des 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 de la composante à prestations définies des régimes de retraite pour l'exercice terminé le 31 décembre 2019 est attribuable à une 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 donné lieu à une perte actuarielle de 256,5 millions de dollars pour la période, contrebalancée en partie par un rendement plus élevé des actifs des régimes de 219,3 millions de dollars généré pendant 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 prestations postérieures à l'emploi (3,10 pour cent au 31 décembre 2019 comparativement à 4,00 pour cent au 31 décembre 2018).

5.2 Produits

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2020	2019	Var \$	Var %	2020	2019	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Produits voyageurs								
Corridor Est	9,7	69,4	(59,7)	(86,0 %)	53,8	255,9	(202,1)	(79,0 %)
Sud-Ouest de l'Ontario	2,3	13,7	(11,4)	(83,2 %)	12,8	51,3	(38,5)	(75,0 %)
Corridor Québec – Windsor	12,0	83,1	(71,1)	(85,6 %)	66,6	307,2	(240,6)	(78,3 %)
Océan	-	2,6	(2,6)	(100,0 %)	1,1	11,8	(10,7)	(90,7 %)
Canadien	-	10,7	(10,7)	(100,0 %)	3,1	55,2	(52,1)	(94,4 %)
Liaisons régionales	0,2	1,1	(0,9)	(81,8 %)	1,2	4,7	(3,5)	(74,5 %)
Hors corridor	0,2	14,4	(14,2)	(98,6 %)	5,4	71,7	(66,3)	(92,5 %)
Autres	0,5	2,5	(2,0)	(80,0 %)	4,6	8,6	(4,0)	(46,5 %)
Total produits voyageurs selon IFRS	12,7	100,0	(87,3)	(87,3 %)	76,6	387,5	(310,9)	(80,2 %)
Autres produits	4,0	6,1	(2,1)	(34,4 %)	16,0	23,0	(7,0)	(30,4 %)
Total produits selon les IFRS	16,7	106,1	(89,4)	(84,3 %)	92,6	410,5	(317,9)	(77,4 %)
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés) et autre	0,1	0,3	(0,2)	(66,7 %)	(0,6)	0,6	(1,2)	(200,0 %)
TOTAL PRODUITS FINANCÉS	16,8	106,4	(89,6)	(84,2 %)	92,0	411,1	(319,1)	(77,6 %)

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

5.2 Produits (suite)

Voyageurs

<i>(en milliers)</i>	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2020	2019	Var #	Var %	2020	2019	Var #	Var %
Voyageurs								
Corridor Est	144,7	956,0	(811,3)	(84,9 %)	818,3	3 634,0	(2 815,7)	(77,5 %)
Sud-Ouest de l'Ontario	47,5	292,0	(244,5)	(83,7 %)	287,6	1 148,5	(860,9)	(75,0 %)
Corridor Québec – Windsor	192,2	1 248,0	(1 055,8)	(84,6 %)	1 105,9	4 782,5	(3 676,6)	(76,9 %)
Océan	-	17,0	(17,0)	(100,0 %)	8,2	78,4	(70,2)	(89,5 %)
Canadien	0,3	15,9	(15,6)	(98,1 %)	6,0	82,0	(76,0)	(92,7 %)
Liaisons régionales	4,8	14,8	(10,0)	(67,6 %)	26,4	64,8	(38,4)	(59,3 %)
Hors corridor	5,1	47,7	(42,6)	(89,3 %)	40,6	225,2	(184,6)	(82,0 %)
TOTAL VOYAGEURS	197,3	1 295,7	(1 098,4)	(84,8 %)	1 146,5	5 007,7	(3 861,2)	(77,1 %)

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Produits voyageurs

Les produits voyageurs ont diminué de 87,3 millions de dollars (87,3 pour cent) pour le trimestre et de 310,9 millions de dollars (80,2 pour cent) pour l'exercice. Ces baisses sont attribuables aux événements qui ont débuté durant le premier trimestre de 2020.

Les blocages ferroviaires ont commencé le 6 février 2020 et ont forcé VIA Rail à annuler tous ses services sur le réseau à l'exception des routes de Sudbury – White river et Churchill – The Pas. La plupart des services ont repris à la fin du mois de février ou au début du mois de mars, à l'exception du service de Prince-Rupert Prince George-Jasper qui a repris le 5 juillet.

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. Le 12 mars 2020, en réponse à la pandémie de COVID-19, VIA Rail a appliqué des mesures spéciales de santé et sécurité pour ses passagers et ses employés, et a par la suite réduit les niveaux de service de la plupart des principaux services de train.

Corridor Québec – Windsor

Les produits et l'achalandage pour le trimestre et l'exercice ont été directement impactés par la pandémie de COVID-19.

Le 17 mars, à la suite de la pandémie de COVID-19, le service du corridor a été réduit à 50 pour cent, avec d'autres réductions faites le 23 mars (opérations réduites à 33 pour cent, puis à 18 pour cent le 31 mars), et graduellement augmenté à 28 pour cent durant le deuxième trimestre et jusqu'à 46 pour cent durant le troisième trimestre. Il a encore été réduit à 41 pour cent au quatrième trimestre à la suite de la deuxième vague du virus.

Les produits générés au cours du trimestre ont diminué de 71,1 millions de dollars (85,6 pour cent) et de 240,6 millions de dollars (78,3 pour cent) pour l'exercice. Ces baisses proviennent en grande partie de la baisse de l'achalandage de 84,6 pour cent pour le trimestre et de 76,9 pour cent pour l'exercice.

Océan

Aucun produit n'a été généré pour ce service depuis qu'il a cessé ses opérations en mars 2020.

Le service a initialement été interrompu le 14 février en raison des blocages ferroviaires et a repris le 28 février. Il a été de nouveau interrompu le 13 mars et le 6 mai, le service a été suspendu jusqu'à nouvel ordre en raison de la pandémie de COVID-19.

Les produits pour le trimestre ont diminué de 2,6 millions de dollars (100,0 pour cent) et de 10,7 millions de dollars (90,7 pour cent) pour l'exercice. L'achalandage a aussi diminué de 100,0 pour cent pour le trimestre et de 89,5 pour cent pour l'exercice.

Canadien

Le service a initialement été interrompu le 12 février en raison des blocages ferroviaires et a repris le 4 mars. Il a de nouveau été interrompu le 13 mars en raison de la pandémie de COVID-19. Le 6 mai, à la lumière de l'élargissement des limitations de voyages ainsi que des mesures d'éloignement physique et d'isolement, le service a été interrompu jusqu'au 11 décembre 2020, date à laquelle il a repris entre Winnipeg et Vancouver avec une fréquence aller-retour par semaine.

Les produits pour le trimestre sont de 10,7 millions de dollars inférieurs à ceux de l'exercice précédent (presque 100,0 pour cent) et ont diminué de 52,1 millions de dollars (94,4 pour cent) pour l'exercice. L'achalandage a diminué de 98,1 pour cent pour le trimestre et de 92,7 pour cent pour l'exercice.

Liaisons régionales

Les produits générés par les liaisons régionales ont diminué de 0,9 million de dollars (81,8 pour cent) pour le trimestre et de 3,5 millions de dollars (74,5 pour cent) pour l'exercice.

Le service de Jasper à Prince-Rupert a été annulé le 14 février en raison des blocages ferroviaires et a repris le 5 juillet.

Le service de Winnipeg à Churchill a été interrompu au sud de The Pas entre le 15 février et le 28 février en raison des blocages ferroviaires. Depuis le 24 mars et à la suite de la pandémie de COVID-19, le service fonctionne uniquement en classe Économique et demeure le seul service de train de VIA Rail fonctionnant selon l'horaire régulier.

Les services de Montréal-Jonquière et Montréal-Senneterre ont été interrompus entre le 14 février et le 4 mars en raison des blocages ferroviaires. Avec le service Sudbury-White-River (qui n'a pas été touché par les blocages ferroviaires), ils fonctionnent à un tiers de leurs fréquences régulières depuis le 23 mars en raison de la pandémie de COVID-19.

Autres produits

Les autres produits ont diminué de 2,1 millions de dollars (34,4 pour cent) pour le trimestre et de 7,0 millions de dollars (30,4 pour cent) pour l'exercice. Les diminutions sont principalement attribuables à la baisse des produits provenant des gares en raison de la diminution de l'achalandage et de la perte de locataires dans certaines gares et à l'allègement de loyer accordé à certains locataires dans le cadre du programme d'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (AUCLC). Les produits provenant de tiers ont également diminué en raison de la baisse des produits provenant des centres de maintenance de Toronto et de Montréal.

5.3 Charges d'exploitation

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2020	2019	Var \$	Var %	2020	2019	Var \$	Var %
Rémunération et avantages du personnel	53,8	83,2	(29,4)	(35,3 %)	281,9	340,8	(58,9)	(17,3 %)
Exploitation des trains et carburant	17,4	37,9	(20,5)	(54,1 %)	69,9	149,8	(79,9)	(53,3 %)
Gares et autres biens	10,7	10,0	0,7	7,0 %	39,4	39,2	0,2	0,5 %
Marketing et ventes	2,6	8,5	(5,9)	(69,4 %)	15,7	35,0	(19,3)	(55,1 %)
Matériel de maintenance	6,5	10,6	(4,1)	(38,7 %)	30,5	39,4	(8,9)	(22,6 %)
Honoraires professionnels	3,4	7,1	(3,7)	(52,1 %)	10,4	20,7	(10,3)	(49,8 %)
Télécommunications	6,7	6,2	0,5	8,1 %	23,0	22,7	0,3	1,3 %
Amortissements	41,2	37,3	3,9	10,5 %	114,8	115,0	(0,2)	(0,2 %)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	3,9	4,1	(0,2)	(4,9 %)	10,7	6,2	4,5	72,6 %
(Gain net) perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(6,2)	(2,1)	(4,1)	(195,2 %)	2,5	(4,0)	6,5	162,5 %
Autres	9,2	14,7	(5,5)	(37,4 %)	46,8	55,0	(8,2)	(14,9 %)
Total des charges d'exploitation selon les IFRS	149,2	217,5	(68,3)	(31,4 %)	645,6	819,8	(174,2)	(21,2 %)
Ajustements non financés <i>(section 5.1)</i>	(32,0)	(37,4)	5,4	14,4 %	(137,8)	(128,0)	(9,8)	(7,7 %)
Total des charges financées	117,2	180,1	(62,9)	(34,9 %)	507,8	691,8	(184,0)	(26,6 %)

(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)

La Société, dans son objectif de réduire les coûts et de minimiser l'impact de la pandémie sur son déficit, a mis en œuvre diverses mesures de réduction des coûts, notamment :

- o la réduction de certaines de ses charges d'exploitation au prorata du niveau des opérations ;
- o les licenciements et la réduction de salaire pour certains employés qui ne sont pas au travail ;
- o la réduction des activités publicitaires ;
- o la réduction des services dans les gares ainsi que
- o la réduction des coûts administratifs et le report des initiatives non essentielles.

La structure de coûts de VIA Rail comprend une part importante des coûts fixes qui ne peuvent être facilement réduits à court terme, la Société est donc constamment à la recherche de différentes façons de maintenir les coûts fixes au plus bas niveau possible.

Les charges d'exploitation ont diminué de 68,3 millions de dollars (31,4 pour cent) pour le trimestre et de 174,2 millions de dollars (21,2 pour cent) pour l'exercice. Les principales variations s'expliquent par :

Rémunération et avantages du personnel

Les charges ont diminué de 29,4 millions de dollars (35,3 pour cent) pour le trimestre et de 58,9 millions de dollars (17,3 pour cent) pour l'exercice. Ces baisses résultent principalement de la réduction du niveau des opérations causée par la pandémie de COVID-19, ainsi que des licenciements et des réductions de salaire pour certains employés qui ne sont pas au travail.

Exploitation des trains et carburant

Les charges ont diminué de 20,5 millions de dollars (54,1 pour cent) pendant le trimestre et de 79,9 millions de dollars (53,3 pour cent) pour l'exercice. Ces baisses résultent principalement de la réduction du niveau des opérations causée par la pandémie de COVID-19.

Marketing et ventes

Les charges ont diminué de 5,9 millions de dollars (69,4 pour cent) durant le trimestre et de 19,3 millions de dollars (55,1 pour cent) pour l'exercice en raison de la suspension de la plupart des campagnes publicitaires, ainsi que de la baisse des commissions sur les cartes de crédit en raison de la diminution des ventes de billets de train.

Matériel de maintenance

Les charges ont diminué de 4,1 millions de dollars (38,7 pour cent) pour le trimestre et de 8,9 millions de dollars (22,6 pour cent) pour l'exercice. La diminution reflète l'utilisation moindre de l'équipement associée à la réduction du niveau de service.

Honoraires professionnels

Les charges ont diminué de 3,7 millions de dollars (52,1 pour cent) durant le trimestre et de 10,3 millions de dollars (49,8 pour cent) pour l'exercice. Ces diminutions sont attribuables au fait qu'en raison de la pandémie de COVID-19, diverses initiatives nécessitant des services de consultation jugés non essentiels pour les opérations courantes ont été reportées ou annulées.

Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles

Les charges ont diminué de 0,2 million de dollars (4,9 pour cent) pour le trimestre et ont augmenté de 4,5 millions de dollars (72,6 pour cent) pour l'exercice.

L'augmentation pour la période de douze mois est attribuable au fait que pour certains projets en immobilisations, certains actifs remplacés ayant une valeur nette comptable ont été radiés.

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

Un gain net de 6,2 millions de dollars pour le trimestre et une perte nette de 2,5 millions de dollars pour l'exercice comparativement à un gain net de 2,1 millions de dollars pour le trimestre terminé le 31 décembre 2019 et un gain net de 4,0 millions de dollars pour l'exercice. La perte nette de l'exercice terminé le 31 décembre 2020 s'explique par le fait que les prix du marché sont inférieurs aux prix contractuels, ce qui explique une perte nette de 2,5 millions de dollars. Cependant, les prix du marché ont augmenté par rapport à ce qu'ils étaient au 30 septembre 2020, c'est pourquoi il y a un gain au cours du quatrième trimestre.

5.4 Situation financière

(en millions de dollars canadiens)

	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Var \$	Var %
ACTIFS				
Actifs courants	79,0	128,4	(49,4)	(38,5 %)
Avance sur contrat	57,5	63,6	(6,1)	(9,6 %)
Immobilisations corporelles	1 176,9	1 023,2	153,7	15,0 %
Actifs au titre de droits d'utilisation	33,4	32,3	1,1	3,4 %
Immobilisations incorporelles	336,0	345,2	(9,2)	(2,7 %)
Autres	0,9	0,8	0,1	12,5 %
Actifs au titre des avantages du personnel	2,0	4,4	(2,4)	(54,5 %)
Total des actifs	1 685,7	1 597,9	87,8	5,5 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

5.4 Situation financière (suite)

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	31 décembre 2020	31 décembre 2019	Var \$	Var %
PASSIFS				
Passifs courants	159,0	209,2	(50,2)	(24,0 %)
Autres charges à payer	16,8	9,4	7,4	78,7 %
Obligations locatives	32,1	30,3	1,8	5,9 %
Passifs au titre des avantages du personnel	97,8	78,9	18,9	24,0 %
Total des passifs	305,7	327,8	(22,1)	(6,7 %)
Financement en capital reporté	1 538,8	1 407,0	131,8	9,4 %
Capital-actions	9,3	9,3	-	0,0 %
Déficit accumulé au début de la période	(146,2)	(94,9)	(51,3)	(54,1 %)
Résultat net	(16,0)	(10,9)	(5,1)	(46,8 %)
Autres éléments du résultat global	(5,9)	(40,4)	34,5	85,4 %
Déficit accumulé à la fin de la période	(168,1)	(146,2)	(21,9)	(15,0 %)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	1 685,7	1 597,9	87,8	5,5 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

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

Actifs

Le total des actifs a augmenté de 87,8 millions de dollars principalement en raison d'acquisitions d'immobilisations corporelles, partiellement contrebalancé par une diminution des actifs courants principalement causé par une réduction de financement à recevoir du gouvernement du Canada et par une diminution de l'avance sur contrat qui a été transférée dans les projets en cours.

Passifs et financement en capital reporté

Le total des passifs a diminué de 22,1 millions de dollars résultant principalement d'une diminution des passifs courants de 50,2 millions de dollars partiellement contrebalancé par une augmentation des passifs au titre des avantages du personnel de 18,9 millions de dollars en raison de la diminution du taux d'actualisation. Le financement en capital reporté a augmenté de 131,8 millions de dollars principalement dû aux investissements en capital.

5.5 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			
	2020	2019	Var \$	Var %	2020	2019	Var \$	Var %
Solde au début de la période	15,7	10,7	5,0	46,7 %	3,4	14,8	(11,4)	(77,0 %)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	(10,8)	5,3	(16,1)	(303,8 %)	(50,9)	(18,4)	(32,5)	(176,6 %)
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'investissement	8,0	(12,0)	20,0	166,7 %	62,5	9,5	53,0	557,9 %
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	(0,7)	(0,6)	(0,1)	(16,7 %)	(2,8)	(2,5)	(0,3)	(12,0 %)
Solde à la fin de la période	12,2	3,4	8,8	258,8 %	12,2	3,4	8,8	258,8 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Activités d'exploitation

Les fonds nets ont diminué de 16,1 millions de dollars (303,8 pour cent) pour le trimestre et de 32,5 millions de dollars (176,6 pour cent) pour l'exercice. La diminution pour l'exercice est principalement attribuable à la variation de (56,7) millions de dollars des éléments du fonds de roulement, tel que présenté dans la note 26 des états financiers audités. La diminution pour le trimestre est principalement attribuable à la variation de (17,9) millions de dollars des éléments du fonds de roulement.

Activités d'investissement

Les fonds nets ont augmenté de 20,0 millions de dollars pour le trimestre et de 53,0 millions de dollars pour l'exercice. Ces augmentations sont principalement attribuables au fait que les montants de financement gouvernemental reçus au cours du trimestre et pour l'exercice ont été plus élevés que le montant d'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles.

Activités de financement

Les fonds nets sont demeurés stables pour le trimestre et pour l'exercice comparativement à l'exercice précédent. L'application d'IFRS 16 ayant débuté le 1^{er} janvier 2019 rend les chiffres comparables à ceux de l'exercice 2020.

Financement des investissements en immobilisations

Les immobilisations corporelles et incorporelles totalisent 1 512,9 millions de dollars au 31 décembre 2020, ce qui représente une augmentation de 144,5 millions de dollars comparativement au solde au 31 décembre 2019.

Le financement des investissements en immobilisations corporelles et incorporelles a totalisé 252,9 millions pour l'exercice.

Il exclut un montant de 7,4 millions de dollars qui n'est pas à payer immédiatement et donc qui sera demandé au gouvernement du Canada dans les années à venir (voir note 26 des états financiers audités). Les investissements totaux incluent un montant de 2,5 millions de dollars relativement à une avance sur contrat qui a été reçue durant la période et qui sera transférée aux immobilisations corporelles dans les années futures.

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2020	2019	Var \$	Var %	2020	2019	Var \$	Var %
Équipement	13,2	8,0	5,2	65,0 %	35,1	41,6	(6,5)	(15,6 %)
Infrastructure	6,1	10,4	(4,3)	(41,3 %)	12,3	18,4	(6,1)	(33,2 %)
Technologie de l'information	5,9	6,6	(0,7)	(10,6 %)	17,3	19,0	(1,7)	(8,9 %)
Gares	3,9	8,0	(4,1)	(51,3 %)	17,7	22,8	(5,1)	(22,4 %)
Programme de remplacement de la flotte	34,5	82,7	(48,2)	(58,3 %)	161,9	91,7	70,2	76,6 %
Autres	2,3	3,3	(1,0)	(30,3 %)	6,1	11,7	(5,6)	(47,9 %)
Investissements en immobilisations	65,9	119,0	(53,1)	(44,6 %)	250,4	205,2	45,2	22,0 %
Avance sur contrat – Programme de remplacement de la flotte	-	(40,2)	40,2	100,0 %	2,5	63,6	(61,1)	(96,1 %)
Total	65,9	78,8	(12,9)	(16,4 %)	252,9	268,8	(15,9)	(5,9 %)

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Note : au 31 décembre 2019, il y a un montant à payer de 1,1 million 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 plus importants investissements réalisés au cours du trimestre ont été pour les projets relatifs aux équipements tels que le Programme de remplacement de la flotte ainsi que les programmes de reconstruction des équipements AES des longs parcours et du Corridor.

6. Résultats comparés au plan corporatif 2020–2024 ⁽¹⁾

(1) : Le plan corporatif fournit des informations sur les activités financées. Par conséquent, la comparaison entre les résultats réels et prévus est basée sur les activités financées.

La Société continue de travailler pour atteindre les objectifs et les stratégies identifiés dans son plan corporatif, toutefois les résultats financiers du trimestre diffèrent du plan en raison de l'impact des blocages ferroviaires de février et de la pandémie de COVID-19, principalement en raison de la baisse des produits reflétant la forte diminution des déplacements et des réductions de capacité.

En termes d'investissements en immobilisations, les travaux des grands projets stratégiques identifiés dans le plan corporatif progressent, notamment le Programme de remplacement de la flotte, la modernisation des équipements et les rénovations des gares.



En hausse



Stable



En baisse

7. 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 2019.

La pandémie de COVID-19 n'a pas seulement eu des impacts significatifs sur les opérations de VIA Rail pendant le quatrième trimestre et l'exercice, elle a également eu un impact sur plusieurs des principaux risques de la Société.

Risque	Tendance	Situation actuelle
Gouvernement et stratégie		
<p>VIA Rail a des pouvoirs limités en tant que Société d'État non-mandataire et dépend des crédits budgétaires que lui accorde annuellement le gouvernement pour financer ses activités, ses immobilisations et s'acquitter de ses obligations à l'égard des régimes de retraite.</p> <p>Un financement insuffisant constitue un risque dans 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.</p>		<p>VIA Rail a reçu, en juillet 2020, la confirmation des enveloppes de financement pour ses activités, ses immobilisations et pour ses régimes de retraite pour les cinq prochaines années.</p> <p>La pandémie de COVID-19 et les blocages ferroviaires de février 2020 ont cependant eu une incidence importante sur les résultats financiers de VIA Rail, et avec la menace d'une troisième vague de coronavirus, les niveaux de financement courants qui sont approuvés ne seront pas suffisants pour compenser la perte d'exploitation potentielle pour 2020 et 2021. VIA Rail a demandé une enveloppe de financement supplémentaire de 187,5 millions de dollars pour la période d'avril 2020 à mars 2021 et est en discussion avec des représentants de Transports Canada pour régler le problème de financement supplémentaire demandé pour le prochain exercice du gouvernement (avril 2021 à mars 2022).</p>

 En hausse
  Stable
  En baisse

Risque	Tendance	Situation actuelle
Génération de produits		
<p>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.</p> <p>Les défis actuels pour la génération de produits incluent :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ L'environnement économique dégradé (impact de la pandémie de COVID-19, récessions ou autres décisions visant à limiter les déplacements); ○ L'accès aux infrastructures (congestion du fret, problèmes de vitesse, blocages); ○ La réduction de la capacité en raison du vieillissement de la flotte; ○ La concurrence. 		<p>Les niveaux de service de VIA Rail ont été considérablement réduits en raison de la pandémie de COVID-19, avec des répercussions sur les déplacements et les exigences de distanciation sociale. Les niveaux de service actuels de VIA Rail représentent environ 41 pour cent des niveaux normaux et, avec un très faible achalandage, les produits sont nettement inférieurs à la normale. Si la situation se maintient au cours des prochains mois, le niveau de produits budgétés ne sera pas réalisé et même avec des mesures de limitation des coûts, un financement supplémentaire sera nécessaire pour compenser la perte des produits.</p>
Coûts assujettis à des facteurs externes		
<p>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.</p>		<p>En raison de la pandémie de COVID-19, les taux d'actualisation ont diminué, entraînant une perte actuarielle. Cette perte n'a pas eu d'incidence importante sur la situation financière des régimes à prestations définies en raison des solides rendements générés par les actifs en 2020. Cependant, les taux d'actualisation ont commencé à se normaliser depuis des niveaux historiquement bas, un processus qui s'est accéléré au premier trimestre de 2021, qui, s'il est maintenu, devrait entraîner une diminution des obligations des régimes de retraite au cours des prochains trimestres, sous réserve de l'évolution des marchés.</p>



En hausse



Stable



En baisse

Risque

Tendance

Situation actuelle

Qualité, disponibilité et fiabilité du matériel roulant

Le matériel roulant de VIA Rail vieillit, et sa fiabilité s'est détériorée au cours des dernières années, ce qui a entraîné des retards et des coûts d'exploitation supplémentaires.

Les coûts de maintenance pourraient augmenter considérablement au cours des prochaines années, d'ici la mise en service d'une nouvelle flotte alors que la fiabilité du matériel actuel pourrait continuer de se détériorer.



La pandémie de COVID-19 a eu un impact sur le calendrier de rénovation de nos équipements AES dans le cadre du Programme Héritage.

Ces retards pourraient entraîner des coûts supplémentaires ainsi que des problèmes liés à la disponibilité de l'équipement et pourraient avoir un impact sur la capacité disponible.

La direction travaille avec les fournisseurs impliqués dans les divers projets pour atténuer les risques et s'assurer que les délais de livraison seront respectés dans la mesure du possible et que les retards potentiels et les coûts additionnels seront minimisés.

 En hausse
  Stable
  En baisse

Risque	Tendance	Situation actuelle
Sécurité des voyageurs, des employés et du public		
<p>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.</p>		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>En ce qui concerne les nouvelles exigences réglementaires sur les passages à niveau émises par Transports Canada qui prendront effet le 27 novembre 2021, VIA Rail a terminé tous les travaux requis sur ses propres infrastructures. En ce qui concerne les autres infrastructures sur lesquelles circulent les trains de VIA Rail, les propriétaires de l'infrastructure ont commencé certains travaux, mais ne pourront pas respecter la date d'entrée en vigueur pour tous les passages à niveau. Ils sont actuellement en discussion avec Transports Canada pour éventuellement adopter une approche fondée sur les risques qui réduirait le nombre de passages à niveau devant être modifiés avant la date limite.</p>

 En hausse
  Stable
  En baisse

Risque	Tendance	Situation actuelle
Disponibilité, fiabilité et qualité de l'infrastructure		
<p>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.</p>		<p>La ponctualité s'est améliorée par rapport à l'année précédente, cependant, cette amélioration est principalement due au fait que les fréquences sur le Corridor ont été réduites et que le service a été interrompu pendant la majeure partie de l'année sur le <i>Canadien</i>. Il y a un risque que la ponctualité diminue lorsque les fréquences seront réintroduites sur le Corridor et lorsque le <i>Canadien</i> reprendra le service entre Toronto et Vancouver, générant du trafic supplémentaire sur l'infrastructure.</p>
Dépendance à la technologie		
<p>Dans le cadre de ses activités commerciales régulières, la Société recueille, traite et entrepose des données sensibles, y compris des renseignements personnels des passagers, des employés et des partenaires commerciaux. Toute défaillance, interruption ou utilisation abusive du système technologique, faille de sécurité, migration inefficace vers un nouveau système ou non-respect des obligations applicables en matière de confidentialité des données, de sécurité ou d'autres obligations connexes, pourrait nuire à la réputation de VIA Rail. Cela pourrait également exposer la Société à des litiges, des réclamations pour bris de contrat, des amendes, des sanctions ou des frais de réparation, ou avoir une incidence défavorable sur ses opérations. Chacune des situations précédentes pourrait avoir un impact défavorable significatif sur VIA Rail, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.</p>		<p>VIA Rail compte de plus en plus sur la technologie pour exploiter ses activités, notamment pour augmenter ses produits et réduire ses coûts. Les systèmes technologiques sont exposés au risque d'incidents de cybersécurité, et il est généralement admis que les cyberattaques ont augmenté et continueront de croître à la fois en termes d'occurrence et de complexité. La Société investit dans des initiatives de sécurité et des plans de reprise après sinistre, cependant ces initiatives pourraient ne pas avoir du succès ou répondre adéquatement à ce risque en évolution.</p>

 En hausse
  Stable
  En baisse

Risque	Tendance	Situation actuelle
Contribution des employés		
<p>La main-d'œuvre de VIA Rail est plutôt âgée et de nombreux employés pourraient prendre leur retraite au cours des prochaines années dont certains possédant des compétences techniques particulières. Sans une 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.</p>		<p>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.</p>

8. Perspectives

Les résultats du quatrième trimestre ont été, tout comme ceux du trimestre précédent, fortement impactés par la pandémie de COVID-19 et se sont considérablement dégradés par rapport à l'année dernière.

La réduction des niveaux de service de tous les principaux services de train ainsi que les mesures de réduction de coûts mises en place par la direction ont entraîné des économies de coûts, toutefois la perte de produits est si importante qu'elle n'est pas compensée par les économies de coûts.

La situation, en ce qui concerne la pandémie de COVID-19, l'émergence d'une troisième vague de pandémie, de nouvelles variantes potentiellement plus contagieuses du virus et le calendrier de vaccination de la population sont tels qu'il est encore très difficile d'évaluer quand les opérations reviendront à des niveaux plus normaux.

Le potentiel de produits futurs est actuellement inconnu et sera basé sur la capacité d'avoir à la fois des voyages essentiels et non essentiels ainsi que sur le niveau de confiance des voyageurs en ce qui concerne la sécurité des voyages en train. À l'heure actuelle, il est très probable que les résultats financiers de 2021 seront bien inférieurs aux niveaux prévus et à ceux de 2019, entraînant des besoins de financement supplémentaires.

Pendant ce temps, la direction poursuit la mise en œuvre d'initiatives visant à minimiser les coûts d'opération avec des mesures telles que le licenciement temporaire d'une partie de ses effectifs et l'annulation ou le report d'initiatives opérationnelles non essentielles. Les projets stratégiques tels que le Programme de remplacement de la flotte, le Programme Héritage et le nouveau système de réservation ont été maintenus, car ils sont essentiels à la transformation de la Société. La direction continue d'être en étroite communication avec le gouvernement du Canada afin d'évaluer la situation et d'identifier des options de financement supplémentaire durant cette situation sans précédent.



États financiers

Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice terminé le 31 décembre 2020

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, la vérificatrice générale du Canada, a audité les états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020. 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

La chef, Services financiers

Montréal, Canada
24 mars 2021



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 2020, 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 2020, 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 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 la vérificatrice générale du Canada,



Tina Swiderski, CPA auditrice, CA
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 24 mars 2021

États financiers

État de la situation financière

Au 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	12 213 \$	3 355 \$
Clients et autres débiteurs (Note 9)	29 088	87 808
Autres actifs (Note 10)	6 696	5 193
Instruments financiers dérivés (Note 11)	230	834
Stocks (Note 12)	29 703	30 082
Fonds de renouvellement des actifs (Note 13)	1 096	1 096
	79 026	128 368
ACTIFS NON COURANTS		
Avance sur contrat (Note 14)	57 538	63 582
Immobilisations corporelles (Note 15)	1 176 894	1 023 194
Actifs au titre de droits d'utilisation (Note 18)	33 392	32 291
Immobilisations incorporelles (Note 16)	335 952	345 152
Fonds de renouvellement des actifs (Note 13)	873	873
Actifs au titre des avantages du personnel (Note 22)	2 024	4 435
	1 606 673	1 469 527
Total des actifs	1 685 699 \$	1 597 895 \$

État de la situation financière (suite)

Au 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020		2019	
PASSIFS COURANTS				
Fournisseurs et charges à payer (Note 17)	122 594	\$	158 593	\$
Obligations locatives (Note 18)	2 984		2 771	
Provisions (Note 19)	10 437		8 399	
Instruments financiers dérivés (Note 11)	3 489		1 546	
Produits reportés (Note 20)	19 634		37 928	
	159 138		209 237	
PASSIFS NON COURANTS				
Charges à payer (Notes 21 et 26)	16 814		9 404	
Obligations locatives (Note 18)	32 079		30 300	
Passifs au titre des avantages du personnel (Note 22)	97 804		78 878	
	146 697		118 582	
Financement en capital reporté (Note 24)	1 538 752		1 407 023	
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE				
Capital-actions (Note 25)	9 300		9 300	
Déficit accumulé	(168 188)		(146 247)	
	(158 888)		(136 947)	
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	1 685 699	\$	1 597 895	\$

Engagements et éventualités (Notes 29 et 32 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

État du résultat global

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)

	2020		2019	
PRODUITS (Note 6)				
Voyageurs	76 662	\$	387 443	\$
Autres	15 976		23 031	
	92 638		410 474	
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	281 917		340 801	
Exploitation des trains et carburant	69 918		149 842	
Gares et autres biens	39 409		39 159	
Marketing et ventes	15 696		34 986	
Matériel de maintenance	30 537		39 354	
Coûts des fournitures à bord des trains	14 181		28 671	
Taxes d'exploitation	10 173		11 792	
Honoraires professionnels	10 417		20 653	
Télécommunications	22 979		22 687	
Amortissements des immobilisations corporelles (Note 15)	88 289		86 746	
Amortissements des immobilisations incorporelles (Note 16)	22 791		24 967	
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation (Note 18)	3 662		3 335	
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles (Note 15)	10 702		5 033	
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles (Note 16)	(2)		1 119	
Perte nette (gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	2 547		(3 955)	
Perte nette (gain net) réalisé sur les instruments financiers dérivés	11 317	\$	(680)	\$

État du résultat global (suite)

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
CHARGES (suite)		
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	970 \$	952 \$
Autres	10 127	14 335
	645 630	819 797
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	(552 992)	(409 323)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (Note 7)	415 834	280 743
Amortissement du financement en capital reporté (Note 24)	121 189	117 665
Résultat net avant impôts sur le résultat	(15 969)	(10 915)
Charge (recouvrement) d'impôts (Note 23)	-	(26)
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	(15 969)	(10 889)
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 22)	(5 972)	(40 458)
	(5 972)	(40 458)
RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE	(21 941) \$	(51 347) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des variations du déficit de l'actionnaire

Exercice terminé le 31 décembre <i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	2020		2019	
CAPITAL-ACTIONS	9 300	\$	9 300	\$
Déficit accumulé				
Solde au début de l'exercice	(146 247)		(94 900)	
Résultat net de l'exercice	(15 969)		(10 889)	
Autres éléments du résultat global de l'exercice	(5 972)		(40 458)	
Solde à la fin de l'exercice	(168 188)		(146 247)	
Total du déficit de l'actionnaire	(158 888)	\$	(136 947)	\$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre <i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	2020		2019	
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de l'exercice	(15 969)	\$	(10 889)	\$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :				
Amortissements des immobilisations corporelles <i>(Note 15)</i>	88 289		86 746	
Amortissements des immobilisations incorporelles <i>(Note 16)</i>	22 791		24 967	
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation <i>(Note 18)</i>	3 662		3 335	
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles <i>(Note 15)</i>	10 702		5 033	
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles <i>(Note 16)</i>	(2)		1 119	
Montant impayé des passifs au titre des avantages du personnel	39		-	
Amortissement du financement en capital reporté <i>(Note 24)</i>	(121 189)		(117 665)	
Revenu d'intérêts	(441)		(884)	
Intérêts payés	(970)		(952)	
Perte nette (gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	2 547		(3 955)	
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel <i>(Note 22)</i>	39 952		39 239	
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel <i>(Note 22)</i>	(24 626)		(27 640)	
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	970		952	
Variation nette des éléments du fonds de roulement <i>(Note 26)</i>	(56 664)		(17 853)	
Fonds nets (utilisés pour) les activités d'exploitation	(50 909)	\$	(18 447)	\$

État des flux de trésorerie (suite)

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020		2019	
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Notes 9, 24 et 26)	329 962	\$	184 661	\$
Financement en capital reçu pour une avance sur contrat (Note 24)	2 482		63 582	
Retraits effectués du Fonds de renouvellement des actifs (Note 13)	-		2 000	
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Notes 15, 16, 17 et 26)	(267 957)		(178 013)	
Paiement d'une avance sur contrat (Note 14)	(2 482)		(63 582)	
Intérêts reçus	441		884	
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	92		2	
Fonds nets générés par les activités d'investissement	62 538		9 534	
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Remboursement des obligations locatives	(2 771)		(2 555)	
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	(2 771)		(2 555)	
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de l'exercice	8 858		(11 468)	
Solde au début de l'exercice	3 355		14 823	
Solde à la fin de l'exercice	12 213	\$	3 355	\$
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	12 213	\$	3 355	\$
	12 213	\$	3 355	\$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre

1. Autorisation, objectifs et informations générales

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 2021.

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a qualifié l'épidémie d'une souche du nouveau coronavirus (« COVID-19 ») de pandémie, ce qui a entraîné une série de mesures de santé publique et d'urgence mises en place pour lutter contre la propagation du virus. Le 12 mars 2020, en réponse à la pandémie de COVID-19, la Société a imposé des mesures spéciales de santé et de sécurité pour ses passagers et ses employés, et a par la suite réduit les niveaux de service pour la plupart des principaux services ferroviaires. Au cours de l'année, la Société a été confrontée à une baisse sévère et brutale des services et à une baisse correspondante de ses produits en raison de la pandémie de COVID-19. L'impact de la pandémie COVID-19 a commencé à se faire sentir à la fin du premier trimestre. Ces impacts comprennent une hausse drastique de la perte d'exploitation et une diminution significative des flux de trésorerie d'exploitation, augmentant la nécessité d'obtenir du financement du gouvernement du Canada. Avec une visibilité limitée sur la demande des déplacements, la Société ne peut prédire le plein impact de la pandémie et surveille activement la situation.

1. Autorisation, objectifs et informations générales (suite)

La Société, dans son objectif de réduire les coûts et de minimiser l'impact de la pandémie sur son déficit, a mis en œuvre diverses mesures de réduction des coûts, notamment :

- la réduction d'une portion de ses charges d'exploitation au prorata du niveau des opérations ;
- les licenciements et la réduction de salaire pour certains employés qui ne sont pas au travail ;
- la réduction des activités publicitaires ;
- la réduction des services dans les gares ainsi que
- la réduction des coûts administratifs et le report des initiatives non essentielles.

Au moment de l'approbation de ces états financiers, les administrateurs s'attendent raisonnablement à ce que la Société reçoive le financement supplémentaire du gouvernement du Canada et dispose de ressources adéquates pour continuer à exploiter dans un avenir prévisible. Ainsi, ils continuent d'adopter le principe de la continuité d'exploitation lors de la préparation des états financiers.

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

Outre ceux divulgués dans la note 4 des états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020, de nouvelles normes, modifications et interprétations ont été publiées par l'IASB ou le comité d'interprétation qui pourraient avoir un impact sur la Société dans le futur. L'IASB a publié des modifications aux normes suivantes, qui sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2022. L'adoption anticipée est autorisée.

Modifications à IAS 1 – *Classement des passifs en tant que passifs courants et non courants*

Modifications à IFRS 3 – *Regroupements d'entreprises concernant la Référence au Cadre Conceptuel*

Modifications à IAS 16 – *Immobilisations corporelles – Produit antérieur à l'utilisation prévue*

Modifications à IAS 37 – *Contrats déficitaires – Coût d'exécution du contrat*

Améliorations annuelles (cycle 2018-2020) visant les normes suivantes : *IFRS1 – Première application des Normes internationales d'information financière et IFRS 9 – Instruments financiers.*

La direction évalue actuellement l'incidence de l'adoption de ces modifications sur les états financiers de la Société.

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 le programme de fidélisation 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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) Produits tirés d'autres sources

Produits d'intérêts et de tiers

Les produits d'intérêts sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. Pour les produits de tiers, 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.

Produits de location et autres

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. Pour 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 de location. La variation de la juste valeur des instruments financiers évalués à la JVB RN qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les autres produits.

4. Conventions comptables importantes (suite)

c) Stocks

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

d) Immobilisations corporelles

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

4. Conventions comptables importantes (suite)

Les durées d'utilité estimées sont les suivantes :

	Années
Matériel roulant	5 à 58
Bâtiments de maintenance	10 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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.

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	3 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 « (Gains) pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles » dans l'état du résultat global.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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, les actifs au titre de droits d'utilisation et les 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 dans l'état du résultat global.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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.

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 qu'il y a une modification de l'évaluation concernant l'exercice d'une option d'achat, auxquels 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, auxquels 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 4b) Constatation des produits, ii) Produits de location et autres.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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 leur donnant droit à ces cotisations.

Les obligations de la Société relativement à la composante à prestations définies des régimes de retraite ainsi qu'aux autres avantages postérieurs à l'emploi sont déterminées par calculs actuariels à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et des hypothèses les plus probables formulées par la direction. La valeur actuelle des obligations au titre des prestations constituées est calculée à l'aide des taux d'actualisation déterminés à l'aide d'une courbe de taux d'intérêt qui représente les rendements d'obligations des sociétés cotées AA. Le modèle de calcul de l'ICA établit les taux d'actualisation pour les échéances plus longues par extrapolation de la courbe de rendement à échéance des obligations de sociétés cotées AA en fonction de la relation observée entre les rendements des obligations de sociétés cotées AA ou de sociétés cotées A et celles des provinces cotées AA dans la plage d'échéances à moyen terme. Cette relation est ensuite transposée à l'univers des obligations des provinces cotées AA assorties d'échéances plus longues pour établir, par extrapolation, les taux de rendement d'obligations des sociétés cotées AA.

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

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

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

ii) Avantages 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

l) 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

Actifs financiers au coût amorti

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

- L'actif financier est détenu dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels et,
- Les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.

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

Les actifs financiers de la Société au coût amorti incluent la trésorerie, les clients et autres débiteurs, les avances courantes à des tiers 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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, tels 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

Dépréciation des actifs financiers

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

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

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

ii) Passifs financiers

Classement et évaluation initial

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

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

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

4. Conventions comptables importantes (suite)

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.

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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

iii) Instruments financiers dérivés

Comptabilisation initiale et évaluation ultérieure

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

Les dérivés sont initialement comptabilisés à la juste valeur à la date à laquelle un contrat de dérivé débute et sont ensuite réévalués à la juste valeur à chaque date de clôture. Les dérivés sont comptabilisés en tant qu'actifs financiers lorsque la juste valeur est positive et en tant que passifs financiers lorsque la juste valeur est négative. Toute variation de la juste valeur est immédiatement comptabilisée au résultat net sur la ligne « Perte nette (gain net) non 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ Trésorerie ○ Clients et autres débiteurs ○ Avances courantes à des tiers ○ 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 produits et charges ainsi que les actifs et passifs, et sur la présentation des éléments de passifs éventuels à la date de clôture. Ils sont revus sur une base régulière. 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.

D'autres informations concernant l'exposition de la Société aux risques et incertitudes sont présentées dans les Risques financiers (Note 28).

Jugements

Dans le processus d'application des conventions comptables de la Société, la direction a émis les jugements suivants qui ont l'impact le plus significatif sur les montants comptabilisés dans les états financiers.

a) Déterminer la durée du contrat de location avec des options de prolongation et de résiliation

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'intérêts sur l'obligation locative.

Voir à la note 18 pour obtenir des informations sur 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.

b) 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.

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

Estimations et hypothèses

Les principales hypothèses concernant l'avenir et les principales sources d'incertitude d'estimations à la date de clôture, qui présentent un risque important de provoquer un ajustement significatif de la valeur comptable des actifs et des passifs au cours du prochain exercice, sont décrites ci-dessous. La Société a fondé ses hypothèses et estimations sur les paramètres disponibles lors de la préparation des états financiers. Ces estimations et hypothèses 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. Toutefois, les circonstances existantes et les hypothèses concernant les développements futurs peuvent changer en raison de changements sur le marché ou de circonstances indépendantes de la volonté de la Société.

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 2020, 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 de fidélisation VIA Préférence

Le programme de fidélisation 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. La juste valeur des points de récompense comptabilisée dans les produits reportés est déterminée en tenant 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. Tout changement important dans les habitudes d'échange des clients aura un impact sur le taux d'échange estimé. 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.

La Société estime également le prix de vente des points de récompense attribués dans le cadre du programme de fidélisation VIA Préférence. Les points émis dans le cadre du programme n'étant pas vendus à des tiers, les estimations du prix de vente sont sujettes à une incertitude importante. La « valeur » d'un point de récompense attribué est basée sur la moyenne des points échangés par billet de train ainsi que sur la moyenne des tarifs.

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

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. Toutes ces hypothèses sont revues à chaque date de clôture. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimés d'après les hypothèses.

Le paramètre le plus susceptible de changer est le taux d'actualisation. Pour déterminer le taux d'actualisation approprié, la direction prend en compte le marché des obligations d'entreprises de haute qualité, cotées AA ou mieux, tel qu'établi par une agence de notation reconnue internationalement, et extrapolé au besoin le long de la courbe de rendement pour correspondre à la durée prévue de l'obligation au titre des prestations définies. Les obligations sous-jacentes font l'objet d'un examen concernant la qualité des obligations.

Le taux de mortalité est basé sur des tables de mortalité accessibles au public. Ces tables de mortalité ont tendance à ne changer qu'à intervalles en réponse aux changements démographiques.

Les augmentations futures de salaires et de pension sont basées sur les taux d'inflation futurs attendus.

Une analyse de sensibilité des principales hypothèses est présentée à la Note 22.

d) Impôts sur le résultat

La direction s'appuie sur le jugement et des estimations pour déterminer les taux et les montants appropriés d'impôts sur les résultats différés comptabilisés, tenant compte du moment et de la probabilité de leur réalisation. Les impôts réels pourraient être très différents de ces estimations en raison de divers facteurs, notamment des événements qui ne se sont pas encore produits, une évolution des lois de l'impôt ou de l'issue des contrôles fiscaux et appels connexes.

La Société n'a pas comptabilisé les actifs d'impôts différés de ses différences temporelles déductibles ni de ses pertes fiscales non utilisées puisqu'elle a jugé improbable qu'un bénéfice imposable soit disponible pour ces éléments. L'élimination de ces incertitudes et les impôts définitifs connexes peuvent donner lieu à des ajustements des actifs et passifs d'impôts exigibles et différés de la Société.

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

e) Dépréciation des actifs non financiers

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

f) Provisions

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

g) Obligations locatives : 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 ses contrats de location, elle utilise donc son taux marginal d'emprunt pour évaluer ses obligations locatives. Le taux d'emprunt marginal est le taux d'intérêt que le preneur aurait à payer pour emprunter, pour une durée et avec une garantie similaire, les fonds nécessaires pour se procurer un bien de valeur similaire à l'actif au titre de droit d'utilisation dans un environnement similaire. 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'intérêts sur l'obligation locative. La Société estime le taux d'emprunt marginal en utilisant des données observables (comme les taux d'intérêts du marché) lorsqu'elles sont disponibles et est tenue de faire certaines estimations propres à l'entité.

6. Produits

Le tableau suivant détaille les produits par principales sources :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
PRODUITS		
Transport et accommodation	74,8	375,7
Nourritures et breuvages	1,5	10,4
Autres produits <i>(note 1)</i>	0,3	1,4
Produits voyageurs	76,6	387,5
Intérêts	0,4	0,9
Tiers	6,6	9,5
Location et autres <i>(Note 18)</i>	9,0	12,6
Produits d'autres sources	16,0	23,0
Total des produits	92,6	410,5

Note 1 : *inclus des commissions de vente et de produits de bagages.*

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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	553,0	409,3
Postes nécessitant des fonds d'exploitation :		
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	-	-
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :		
Amortissements des immobilisations corporelles	(88,3)	(86,7)
Amortissements des immobilisations incorporelles	(22,8)	(25,0)
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation	(3,7)	(3,3)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	(10,7)	(5,0)
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles	-	(1,1)
Excédent des cotisations sur la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	(15,3)	(11,6)
(Perte nette) gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(2,5)	4,0
Transactions sans effet sur la trésorerie liées aux obligations locatives	3,7	3,5
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	(1,0)	(1,0)
Ajustement pour les courus de rémunération	2,7	(1,7)
Ajustement pour VIA Préférence	(0,3)	(0,1)
Autres	1,0	(0,6)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	415,8	280,7

8. Classement des instruments financiers

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	Coût amorti	
Actifs financiers :			
Trésorerie	-	12,2	12,2
Clients et autres débiteurs	-	11,0 ⁽¹⁾	11,0
Avances courantes à des tiers	-	2,0	2,0
Instruments financiers dérivés	0,2 ⁽²⁾	-	0,2
Fonds de renouvellement des actifs	-	2,0	2,0
Total	0,2	27,2	27,4
Passifs financiers :			
Fournisseurs et charges à payer	-	112,8 ⁽³⁾	112,8
Obligations locatives courantes	-	3,0	3,0
Instruments financiers dérivés	3,5 ⁽²⁾	-	3,5
Charges à payer	-	16,8	16,8
Obligations locatives non courantes	-	32,1	32,1
Total	3,5	164,7	168,2

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.

8. Classement des instruments financiers (suite)

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

	2019		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	Coût amorti	
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>			
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

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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Clients	1,8	3,5
Autres débiteurs	9,5	4,3
Ajustement pour perte de valeur	(0,3)	(0,2)
Clients et autres débiteurs classés au Coût amorti	11,0	7,6
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement d'exploitation	47,0	36,1
Montant à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada – Financement en capital <i>(Note 26)</i>	(36,5)	43,0
Total à recevoir du gouvernement du Canada	10,5	79,1
Taxes à la consommation	7,6	1,1
Total clients et autres débiteurs	29,1	87,8

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

La valeur nette comptable des créances en souffrance de la Société est de 1,1 million de dollars (31 décembre 2019 : 1,5 million de dollars) à la date de clôture. L'échéance de ces créances est détaillée dans le tableau suivant :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Non dépréciées et échues par :		
0 à 30 jours	0,9	1,1
31 à 60 jours	0,2	0,3
61 à 90 jours	-	-
Plus de 90 jours	-	0,1
Total	1,1	1,5

La Société a comptabilisé au cours de l'exercice un montant de 0,2 million de dollars de perte de valeur découlant de contrats avec des clients et d'autres débiteurs, qui est présenté à la ligne « Autres » à l'état du résultat global (31 décembre 2019 : 0,7 million de dollars).

10. Autres actifs

Les autres actifs incluent les éléments suivants :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Frais payés d'avance	4,7	4,1
Avances à des tiers	2,0	1,1
Total autres actifs	6,7	5,2

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.

À la fin de l'exercice, les justes valeurs des instruments financiers dérivés sont les suivantes :

	2020		2019	
	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Swaps de marchandises				
Actifs	3 528	0,2	10 584	0,8
Passifs	7 056	3,5	7 560	1,5

Au 31 décembre 2020, les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 1,735 et 2,651 en dollars canadiens (31 décembre 2019 : entre 2,374 et 3,040 dollars canadiens). Les dates de maturité varient respectivement de 2021 à 2022 (31 décembre 2019 : 2020 à 2021). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

12. Stocks

Les stocks incluent les éléments suivants :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Pièces de rechange	32,7	31,4
Provision pour désuétude	(4,0)	(3,4)
Pièces de rechange nettes	28,7	28,0
Fournitures à bord des trains	0,8	1,8
Carburant	0,2	0,3
Total stocks	29,7	30,1

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 32,9 millions de dollars, incluant un montant de 6,3 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles (31 décembre 2019 : 40,1 millions de dollars, incluant un montant de 7,4 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles). La Société a comptabilisé une charge de 0,6 million de dollars liée à une dépréciation de la valeur des stocks en 2020 (31 décembre 2019 : 0,3 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 2019 : 1,1 million 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 2019 : 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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Solde au début de l'exercice	2,0	4,0
Moins : Retraits effectués pendant l'exercice <i>(Note 1)</i>	-	(2,0)
Solde à la fin de l'exercice	2,0	2,0

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

Au 31 décembre 2020, 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 2021 (31 décembre 2019 : 1,1 million de dollars).

14. Avance sur contrat

Au 31 décembre 2020, une avance sur contrat de 57,5 millions de dollars (31 décembre 2019 : 63,6 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	Projets en cours de réalisation	Total
Coût :											
1 ^{er} janvier 2020	17,0	958,1	173,2	165,0	307,2	95,8	33,9	48,5	9,3	178,6	1 986,6
Additions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	252,8	252,8
Dispositions	-	(15,4)	(1,7)	(0,5)	(2,6)	-	(0,1)	(4,3)	(0,2)	(9,8)	(34,6)
Transferts	-	33,6	3,2	21,7	14,4	1,5	4,0	8,1	0,7	(87,2)	-
Coût total	17,0	976,3	174,7	186,2	319,0	97,3	37,8	52,3	9,8	334,4	2 204,8
Amortissement et dépréciation cumulés :											
1 ^{er} janvier 2020	-	586,1	108,9	54,4	105,4	53,1	19,6	32,4	3,5	-	963,4
Additions	-	55,3	2,6	7,2	10,1	3,9	2,0	6,6	0,6	-	88,3
Dispositions	-	(15,0)	(1,7)	(0,6)	(1,9)	-	(0,1)	(4,3)	(0,2)	-	(23,8)
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	-	626,4	109,8	61,0	113,6	57,0	21,5	34,7	3,9	-	1 027,9
Valeur nette comptable	17,0	349,9	64,9	125,2	205,4	40,3	16,3	17,6	5,9	334,4	1 176,9

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	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)

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 4,7 millions de dollars (31 décembre 2019 : 6,2 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 matériels roulants 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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 et après
Augmentation (diminution) de la dépense d'amortissement	14,9	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	(20,7)
Augmentation (diminution) de l'amortissement du financement en capital reporté	14,9	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	(20,7)

16. Immobilisations incorporelles

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Logiciels externes	Logiciels développés à l'interne	Droits d'accès aux infrastructures	Autres	Projets en cours de réalisation	Total
Coût :						
1 ^{er} janvier 2020	109,5	7,8	438,2	5,4	6,8	567,7
Additions	-	-	-	-	13,6	13,6
Dispositions	(0,1)	-	-	-	-	(0,1)
Transferts	4,6	-	0,1	-	(4,7)	-
Coût total	114,0	7,8	438,3	5,4	15,7	581,2
Amortissement et dépréciation cumulés :						
1 ^{er} janvier 2020	87,1	7,8	124,6	3,0	-	222,5
Additions	10,6	-	11,6	0,6	-	22,8
Dispositions	(0,1)	-	-	-	-	(0,1)
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	97,6	7,8	136,2	3,6	-	245,2
Valeur nette comptable	16,4	-	302,1	1,8	15,7	336,0

16. Immobilisations incorporelles (suite)

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Logiciels externes	Logiciels développés à l'interne	Droits d'accès aux infrastructures	Autres	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

17. Fournisseurs et charges à payer

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Salaires à payer et courus	40,6	46,5
Fournisseurs et charges à payer – Autres	26,4	38,9
Fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	45,8	63,3
Fournisseurs et charges à payer classés au Coût amorti	112,8	148,7
Taxes sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	7,6	6,9
Déductions à la source	2,2	3,0
Total fournisseurs et charges à payer	122,6	158,6

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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Terrains	Espaces de bureaux	Gares et installations	Matériel informatique	Total
Coût :					
1 ^{er} janvier 2020	0,5	10,0	23,4	1,7	35,6
Additions	-	4,7	0,1	-	4,8
Coût total	0,5	14,7	23,5	1,7	40,4
Amortissement cumulé :					
1 ^{er} janvier 2020	-	1,7	1,1	0,5	3,3
Additions	0,1	1,8	1,1	0,7	3,7
Total de l'amortissement cumulé	0,1	3,5	2,2	1,2	7,0
Valeur nette comptable	0,4	11,2	21,3	0,5	33,4

18. Locations (suite)

(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 :					
1 ^{er} janvier 2019	-	-	-	-	-
Additions	-	1,7	1,1	0,5	3,3
Total de l'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)

	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Charge relative aux contrats de location à court terme	2,6	1,8
Charge relative aux actifs de faible valeur	0,1	0,1

18. Locations (suite)

Le total des sorties de fonds est de 6,4 millions de dollars (31 décembre 2019 : 5,4 millions de dollars).

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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Solde au début de l'exercice	33,1	35,0
Additions	4,8	0,6
Accroissement d'intérêts	0,9	1,0
Paielements	(3,7)	(3,5)
Solde à la fin de l'exercice	35,1	33,1
Courantes	3,0	2,8
Non courantes	32,1	30,3
Total obligations locatives	35,1	33,1

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.

18. Locations (suite)

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 2020	Nombre de contrats de location	Paiements fixes (%)	Paiements variables (%)
Locations de terrains avec paiements en fonction de l'inflation	1	-	1,2
Locations d'espaces de bureaux avec paiements fixes	4	32,4	-
Locations de gares et d'installations avec paiements en fonction de l'inflation	3	-	3,1
Locations de gares et d'installations avec paiements fixes	11	61,3	-
Locations de matériel informatique avec paiements fixes	3	2,0	-
Total	22	95,7	4,3

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 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 7,3 millions de dollars (31 décembre 2019 : 10,9 millions de dollars).

18. Locations (suite)

Les loyers minimaux à recevoir en vertu de contrats de location simple non résiliables au 31 décembre 2020 sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)

Année 1	3,7
Année 2	3,1
Année 3	1,8
Année 4	1,3
Année 5	0,9
Année 6 et suivantes	2,3
Total	13,1

19. Provisions

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2020	Provisions supplémentaires	Provisions utilisées	Renversement des montants inutilisés	31 décembre 2020
Coûts environnementaux	0,6	0,8	-	-	1,4
Litiges et réparations d'équipement (Note 1)	7,8	5,5	(2,9)	(1,4)	9,0
Total provisions	8,4	6,3	(2,9)	(1,4)	10,4

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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Ventes de billets à l'avance	3,9	21,4
Programme de fidélisation VIA Préférence	11,5	11,2
Opérations non monétaires	1,6	1,5
Cartes-cadeaux	1,7	1,8
Autres	0,9	2,0
Total produits reportés	19,6	37,9

Les ventes de billets à l'avance, qui représentent des passifs sur contrats, sont relatives 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 6,3 millions de dollars ont été comptabilisés en produits de l'exercice relativement aux ventes de billets à l'avance (31 décembre 2019 : 20,3 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.

Au cours de l'exercice, des produits de 2,6 millions de dollars ont été comptabilisés au titre de l'obligation de performance relativement au programme de fidélisation 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 2019 : 9,9 millions de dollars). La direction s'attend à ce que 20 pour cent de l'obligation de performance non satisfaite du programme de fidélisation VIA Préférence soient comptabilisés en tant que produits au cours du prochain exercice financier.

Au cours de l'exercice, un montant de 0,2 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 2019 : 0,6 million de dollars). La direction s'attend à ce que 20 pour cent de l'obligation de performance liée aux cartes-cadeaux soit constatée à titre de produits au cours du prochain exercice financier.

21. Charges à payer

Le solde des charges à payer représente un montant à payer en lien avec un projet en cours de réalisation qui n'est pas dû au fournisseur au 31 décembre 2020. La Société demandera donc le financement au gouvernement du Canada dans l'exercice au cours duquel le montant à payer sera déboursé.

22. 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.

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.

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

Employés ayant droit au régime à cotisations définies

Les cotisations des participants à la composante à cotisations définies sont obligatoires et représentent 4 pour cent de leur salaire. Des cotisations facultatives à la composante à cotisations définies peuvent être faites par les participants jusqu'à un maximum de 3 pour cent de leur salaire. La cotisation de la Société est égale à 100 pour cent des cotisations des participants.

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

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

Évaluations actuarielles

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

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 2019	31 décembre 2020
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2020	31 décembre 2021
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2019	31 décembre 2020
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2020	31 décembre 2021
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 2020	31 décembre 2021

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

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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieures à l'emploi	
	2020	2019	2020	2019
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES				
Solde au début de l'exercice	2 535,3	2 284,0	26,1	22,1
Coût des services	30,0	27,8	0,3	0,3
Coût des services passés	-	-	-	0,2
Charge d'intérêts	77,8	88,0	0,8	0,9
Cotisations des employés	12,2	14,1	-	-
Prestations versées	(138,1)	(135,1)	(0,8)	(0,7)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	(1,2)	(0,5)	-
Effet des changements aux hypothèses financières	227,1	257,7	2,4	3,2
Effet du transfert d'employés	1,4	-	-	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	0,7	-	(0,2)	0,1
Solde à la fin de l'exercice	2 746,4	2 535,3	28,1	26,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	2 506,4	2 301,4	-	-
Produit d'intérêts	76,3	87,8	-	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le produit d'intérêts)	223,5	219,3	-	-
Cotisations de l'employeur	17,7	21,1	0,8	0,7
Cotisations des salariés	12,2	14,1	-	-
Prestations versées	(138,1)	(135,1)	(0,8)	(0,7)
Effet du transfert d'employés	1,4	-	-	-
Charges administratives	(2,8)	(2,2)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	2 696,6	2 506,4	-	-
Passif net au titre des prestations définies	49,8	28,9	28,1	26,1

22. 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)	2020				2019			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4,3	0,1	-	4,4	5,6	0,4	-	6,0
Actions	20,2	-	-	20,2	18,2	-	-	18,2
Obligations	-	18,4	0,9	19,3	-	22,9	1,0	23,9
Part de fonds communs de placement	6,4	29,8	19,9	56,1	5,8	26,5	19,6	51,9
	30,9	48,3	20,8	100,0	29,6	49,8	20,6	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 postérieures à l'emploi
	2021	2021
Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant	16,6	0,9

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 14,3 années (31 décembre 2019 : 13,5 années).

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

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieures à l'emploi	
	2020	2019	2020	2019
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRES :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	2,50 %	3,10 %	2,60 %	3,10 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %*	3,25 %*
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	5,80 %	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	3,10 %	3,90 %	3,10 %	4,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	2,75 % - 3,00 %	3,25 %*	3,00 %*
Taux de croissance de la pension	1,00 %	1,00 %	-	-
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

* Applicable aux membres de la haute direction seulement.

22. 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 :

2020	2019
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 postérieures à l'emploi :

2020	2019
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 :

2020	2019
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 postérieures à l'emploi :

2020	2019
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.

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

Risques associés aux régimes à prestations définies

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

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

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

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

22. 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 :

	Obligation au titre des prestations définies Augmentation / (diminution)	
	2020	2019
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>		
Régimes de retraite - composante à prestations définies :		
Taux d'inflation		
Augmentation de 25 points de base	50,3	45,2
Diminution de 25 points de base	(49,5)	(44,2)
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(94,9)	(83,3)
Diminution de 25 points de base	100,7	87,9
Paielements de prestation		
Augmentation de 25 points de base	41,6	37,0
Diminution de 25 points de base	(40,6)	(36,4)
Taux d'augmentation salariale		
Augmentation de 25 points de base	6,8	6,1
Diminution de 25 points de base	(7,1)	(6,3)
Table de mortalité		
1 an plus jeune	80,2	73,0
1 an plus vieux	(80,1)	(73,3)
Avantages postérieurs à l'emploi :		
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(1,2)	(1,1)
Diminution de 25 points de base	1,3	1,1

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

Dans les analyses de sensibilité présentées à la page précédente, 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 2020 de la composante à cotisations définies du régime de retraite est de 1,4 million de dollars (31 décembre 2019 : 1,0 million de dollars). Les cotisations de l'employeur estimatives à verser sont de 1,5 million de dollars en 2021.

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

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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	19,2	17,3
Coût des services	3,8	3,5
Charge d'intérêts	0,6	0,6
Prestations versées	(4,2)	(5,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	0,8
Effet des changements aux hypothèses financières	1,1	(2,2)
Effet des changements reliés à l'expérience	(2,9)	4,6
Solde à la fin de l'exercice	17,6	19,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	4,2	5,4
Prestations versées	(4,2)	(5,4)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	17,6	19,2

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2021
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	4,1

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

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	2020	2019
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL :		
Taux d'actualisation	2,20 %	2,90 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,00 %	2,75 % - 3,25 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	4,80 %	4,90 %
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 %
Table de mortalité	Ontario WSIB Indemnisations des accidents du travail 2013-2017 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 générationnelle pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2019 du CIA pour les autres avantages du personnel
COÛT DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
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 %
Table 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

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

Analyse de sensibilité

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Passif au titre des avantages du personnel à long terme	
	Augmentation / (diminution)	
	2020	2019
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(0,4)	(0,4)
Diminution de 25 points de base	0,4	0,4

d) Autres avantages du personnel à long terme

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de l'exercice	0,3	0,4
Coût des services	2,0	0,3
Prestations versées	(2,0)	(0,4)
Solde à la fin de l'exercice	0,3	0,3
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	2,0	0,4
Prestations versées	(2,0)	(0,4)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	0,3	0,3

22. 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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	2,0	4,4
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	51,8	33,3
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	28,1	26,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	17,6	19,2
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,3	0,3
Total passifs	97,8	78,9

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Charges d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	34,3	30,2
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	1,1	1,4
Régimes d'avantages du personnel à long terme	2,6	7,3
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	2,0	0,3
Total	40,0	39,2

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

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	(4,3)	(37,2)
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	(1,7)	(3,3)
Total	(6,0)	(40,5)

23. Impôts sur le résultat

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Exigibles	-	-
Différés	-	-
Charge (recouvrement) 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 24,78 pour cent (31 décembre 2019 : 24,68 pour cent) sur le résultat avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Résultat net avant impôts sur le résultat	(16,0)	(10,9)
Recouvrement d'impôts sur le résultat calculé - taux réglementaires	(4,0)	(2,7)
Impôt minimum des sociétés de l'Ontario	-	-
Charges comptables non déductibles et autres	0,4	0,6
Effet des attributs fiscaux non reconnus	5,1	2,5
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés sur le résultat	(1,5)	(0,4)
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	-	-

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 inscrits aux états financiers et les montants servant au calcul des impôts sur le résultat.

23. Impôts sur le résultat (suite)

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

Impôts différés au 31 décembre 2020 <i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Solde au début	Comptabilisé au résultat net	Solde à la fin
Actifs (passifs) d'impôts différés :			
Gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,2)	0,1	(0,1)
Actifs au titre de droits d'utilisation	(8,0)	(0,2)	(8,2)
Actifs au titre des avantages du personnel	(1,0)	0,5	(0,5)
Total des passifs d'impôts différés	(9,2)	0,4	(8,8)
Pertes fiscales reportées prospectivement	9,2	(0,4)	8,8
Actifs (passifs) d'impôts différés	-	-	-

Impôts différés au 31 décembre 2019 <i>(en millions de dollars canadiens)</i>	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	-	-	-

23. Impôts sur le résultat (suite)

La Société a 48,3 millions de dollars (31 décembre 2019 : 53,9 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales et des autres provinces et 50,8 millions de dollars (31 décembre 2019 : 56,4 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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Fédéral et autres provinces :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	80,8	90,6
Provisions et autres passifs	62,4	42,6
Obligations locatives	35,1	33,1
Passifs au titre des avantages du personnel	97,8	78,9
Pertes fiscales reportées prospectivement	12,5	16,3
Total	288,6	261,5
Québec :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	462,4	472,3
Provisions et autres passifs	14,7	10,8
Obligations locatives	35,1	33,1
Passifs au titre des avantages du personnel	97,8	78,9
Pertes fiscales reportées prospectivement	15,2	18,9
Total	625,2	614,0

24. 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.

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Solde au début de l'exercice	1 407,0	1 257,0
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	250,4	204,1
Financement gouvernemental pour une avance sur contrat	2,5	63,6
Total du financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles, incorporelles et avance sur contrat	252,9	267,7
Amortissement du financement en capital reporté	(121,2)	(117,7)
Solde à la fin de l'exercice	1 538,7	1 407,0

25. 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 produits, ses charges, 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.

26. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments du fonds de roulement :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Clients et autres débiteurs	(20,8)	(19,4)
Autres actifs	(1,5)	0,9
Stocks	0,4	(1,3)
Fournisseurs et charges à payer	(18,5)	2,0
Provisions	2,0	(1,0)
Produits reportés	(18,3)	0,9
Total	(56,7)	(17,9)

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 79,5 millions de dollars (31 décembre 2019 : (19,4) 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 (17,5) millions de dollars (31 décembre 2019 : 27,2 millions de dollars) lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant est lié aux activités d'investissement.

26. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (suite)

Informations supplémentaires sur les activités d'investissement :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(266,4)	(213,5)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles financées par le Fond de renouvellement des actifs	-	(1,1)
Total des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(266,4)	(214,6)
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles n'affectant par la trésorerie car elles ont été payées via l'avance sur contrat	8,5	-
Variation des fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	(17,5)	27,2
Variation des charges à payer	7,4	9,4
Montant total payé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(268,0)	(178,0)
Financement en capital facturé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	250,4	204,1
Variation du montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement en capital	79,6	(19,4)
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	330,0	184,7

Le montant total de 266,4 millions de dollars (31 décembre 2019 : 213,5 millions de dollars) d'acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles excède le montant total de 250,4 millions de dollars (31 décembre 2019 : 204,1 millions de dollars) de financement du gouvernement reçu au cours de l'exercice d'un montant de 16,0 millions de dollars (31 décembre 2019 : 9,4 millions de dollars). En effet, un montant de 7,4 millions de dollars (31 décembre 2019 : 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 et qu'un montant de 8,5 millions de dollars a été payé dans un exercice précédent.

27. 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 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

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.

28. 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 pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant. 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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Actifs :		
Trésorerie	0,6	0,9
Clients et autres débiteurs	-	0,6
Passifs :		
Fournisseurs et charges à payer	2,8	2,4

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.

28. Risques financiers

c) Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 27,4 millions de dollars (31 décembre 2019 : 13,8 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 2020, environ 7,6 pour cent (31 décembre 2019 : 8,6 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 78,2 pour cent (31 décembre 2019 : 71,8 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2020, l'ajustement pour perte de valeur s'élevait à 0,3 million de dollars (31 décembre 2019 : 0,2 million de dollars). L'ajustement pour perte de valeur est un modèle de pertes de crédit attendu basé sur les expériences passées du débiteur ajustée le cas échéant pour refléter la situation actuelle et les estimations des conditions économiques futures.

d) Risque lié au prix du carburant

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant, 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.

28. Risques financiers (suite)

Les passifs financiers énoncés ci-dessous, qui s'élèvent à 168,2 millions de dollars (31 décembre 2019 : 192,7 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 2020 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	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	111,8	-	-	-	1,0	112,8
Obligations locatives	0,8	0,8	1,4	2,6	29,5	35,1
Passifs financiers dérivés	0,8	0,7	1,4	0,6	-	3,5
Charges à payer	-	-	-	-	16,8	16,8
Total	113,4	1,5	2,8	3,2	47,3	168,2

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	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
Obligations 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

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 2020 ainsi qu'au 31 décembre 2019, 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.

29. Engagements

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

	2020				2019
	Total des engagements	À moins de 1 an	De 1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total des engagements
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>					
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux non résiliables : Preneur	10,6	2,4	6,5	1,7	13,1
Services techniques	356,1	-	39,5	316,6	356,1
Total	366,7	2,4	46,0	318,3	369,2
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :					
Matériel roulant	763,9	120,0	643,9	-	935,2
Bâtiments de maintenance	1,0	1,0	-	-	0,2
Gares et installations	7,2	7,2	-	-	4,7
Infrastructures (propriété de la Société)	7,3	7,3	-	-	6,3
Logiciels	19,2	13,1	6,1	-	5,1
Matériel informatique	2,7	2,7	-	-	3,1
Total	801,3	151,3	650,0	-	954,6
Total des engagements	1 168,0	153,7	696,0	318,3	1 323,8

- a) Tel que mentionné à la Note 1, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Aucun montant n'est inclus dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagement fluctuent en fonction de l'utilisation annuelle des voies.
- b) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution financière d'une valeur totale approximative de 23,4 millions de dollars (31 décembre 2019 : 24,2 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

30. 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.

En 2019, la Société et la Banque de l'infrastructure du Canada, une partie liée, ont mis sur pied une entreprise commune concernant le projet de train à grande fréquence.

Les charges encourues pour cette opération conjointe pour les exercices terminés au 31 décembre 2020 et 2019 sont les suivantes :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Rémunérations et avantages du personnel à court terme	1,0	-
Honoraires professionnels	0,5	-
Dépenses de location	0,1	0,2
Total	1,6	0,2

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 :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2020	2019
Rémunérations et avantages du personnel à court terme	3,8	4,1
Indemnités de fin d'emploi	0,6	-
Avantages postérieurs à l'emploi	1,5	1,4
Total	5,9	5,5

30. Opérations entre apparentés (suite)

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 terminés le 31 décembre 2020 et le 31 décembre 2019.

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

31. Opérations non monétaires

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 0,5 million de dollars au 31 décembre 2020 (31 décembre 2019 : 2,1 millions de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état du résultat global. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant approximatif de 0,6 million de dollars (31 décembre 2019 : 1,7 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.

32. Éventualités

a) Environnement

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

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

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une provision est comptabilisée basée sur les frais futurs anticipés (voir Note 19).

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

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

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

b) Mise hors services des immobilisations

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



Annuaire de la Société

Administratrice principale, VIA Rail Canada

Françoise Bertrand
Montréal, Québec

Membres du conseil d'administration

Cynthia Garneau
Montréal, Québec

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

Marie-Claude Cardin
Chef, Services financiers

Sonia Corriveau
Chef, Transformation des affaires

Ben Marc Diendéré
Chef, Affaires publiques et communications

Martin R Landry
Chef, Affaires commerciales

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

Dominique Lemay
Chef de l'exploitation

Martine Rivard
Chef, Expérience employé

Secrétariat corporatif

Arden Furlotte
Secrétaire corporatif

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

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

Cet annuaire reflète la structure de VIA Rail 2021 en date de la publication du présent rapport annuel.

Collaborateurs au Rapport annuel 2020

Éditeur

Paul Molpeceres

Communications de
l'entreprise, VIA Rail

Collaborateurs

Ben Marc Diendéré

Chef, Affaires publiques
et communications



@viarailcanada



@VIA_Rail



viarailcanada



VIARailCanadaInc



VIA Rail Canada

Rédacteur

Rick Petersen

BLU Communications

Design graphique

Gauthier Designers

