

Rapport annuel
2021

— Le moment est venu



Table des matières



— VIA Rail en un coup d’œil	03
— Message de la présidente du Conseil d’administration	08
— Message de la présidente et chef de la direction	10
— Bilan des activités	17
— Indicateurs clés de performance	71
— Gouvernance et responsabilité	74
— Commentaires et analyse de la direction	87
— États financiers	116
— Annuaire de la Société	197





VIA Rail

en un coup d'œil

Qui nous sommes

→ **Employés**
2 763
employés actifs et 665 inactifs
à la fin de l'année civile

↓ **Diversité**
(employés actifs seulement)

16 %
sont des minorités visibles

1 %
ont des handicaps

33 %
de nos employés sont des femmes



VIA Rail exploite le service ferroviaire voyageurs national au nom du gouvernement du Canada et répond, à ce titre, aux besoins de la clientèle pour les voyages intervilles, régionaux et vers les collectivités éloignées. Société d'État indépendante créée en 1977, VIA Rail fournit un service sécuritaire, accessible, fiable, abordable et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre, et ce, dans les deux langues officielles.

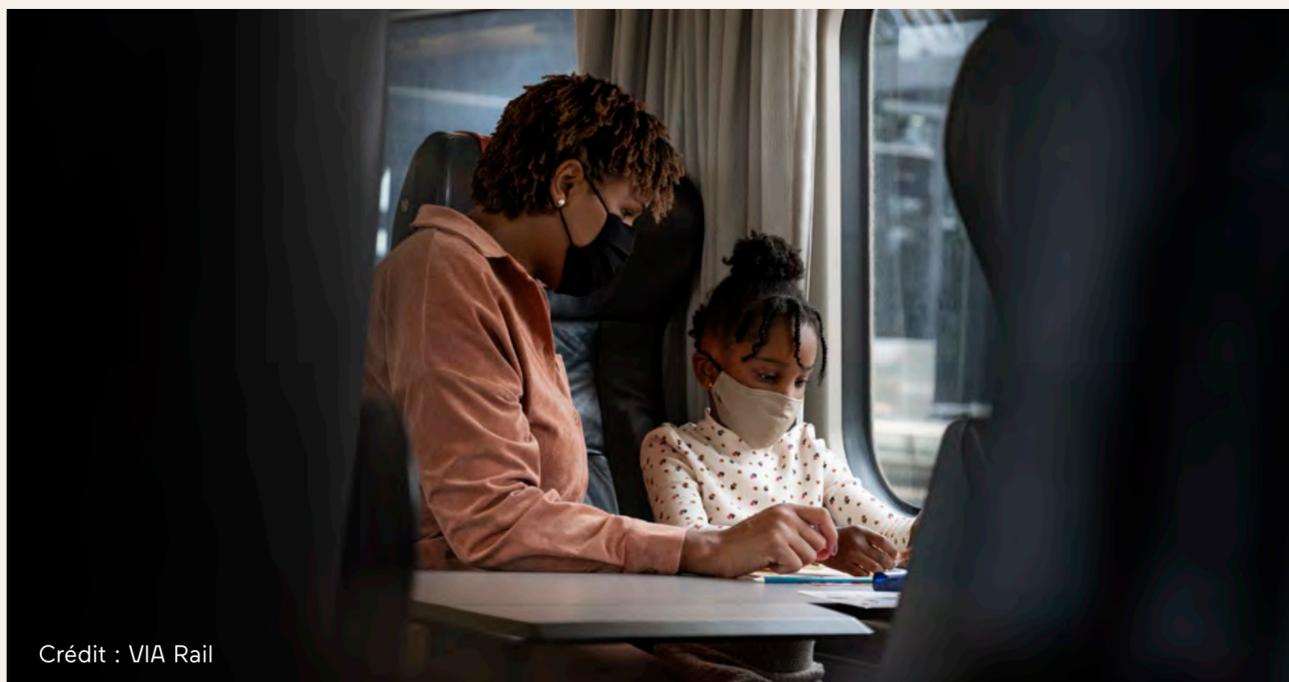
2 %
sont des Autochtones

2 %
sont des vétérans

Passagers

→ **1,5 M**

de déplacements de passagers couvrant près de 227 millions de kilomètres à travers le Canada, dont :
96 % sont des voyages interurbains, 2 % des voyages longue distance et 2 % des voyages régionaux.



Crédit : VIA Rail

Déplacements selon les liaisons

→ **96 %**

des déplacements sont des liaisons intervilles (dans le Corridor)
96 % liaisons intervilles
2 % liaisons longs parcours
2 % liaisons régionales

Produits voyageurs selon les liaisons

→ **93 %**

des produits voyageurs proviennent des liaisons intervilles (dans le Corridor)
93 % liaisons intervilles
6 % liaisons longs parcours
1 % liaisons régionales

Bâtiments

→ **114**

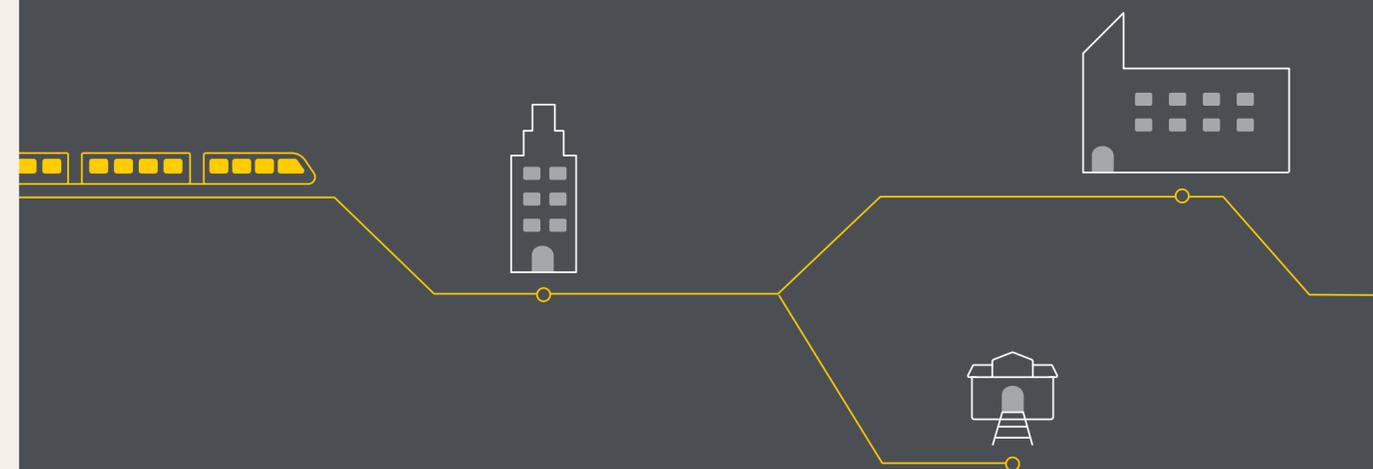
gares dont 48 sont des édifices du patrimoine

→ **4**

centres de maintenance
— Montréal
— Toronto
— Winnipeg
— Vancouver

→ **7**

bureaux
1 siège social
6 bureaux régionaux



Flotte

→ **371**

voitures
(en service et hors service)

→ **74**

locomotives

Nos services

Les activités de VIA Rail sont à l'image de notre grand pays : la flotte de locomotives et de voitures, les gares, les centres de maintenance, les immeubles de bureaux et la main-d'œuvre de la Société sont tous mis à profit pour assurer les déplacements de la population canadienne d'est en ouest, du nord au sud, d'arrêt en arrêt.



- **Déplacements intervilles (le long du Corridor)**
Dans le corridor densément peuplé qui relie la ville de Québec, au Québec, et Windsor, en Ontario, les trains de VIA Rail assurent un transport entre les centres-villes des grands centres urbains et entre les banlieues et les collectivités.
- **Liaisons longs parcours et tourisme**
Dans l'ouest et l'est du Canada, les trains de VIA Rail stimulent l'industrie touristique en attirant des voyageurs des quatre coins du monde. Le train transcontinental de l'ouest, le *Canadien*, assure le service entre Vancouver et Toronto. Dans l'est, l'*Océan* circule entre Montréal et Halifax.
- **Liaisons régionales**
VIA Rail fournit un service voyageurs dans plusieurs régions rurales et éloignées du Canada. Requis par le gouvernement du Canada, ce service de trains répond à des besoins essentiels, desservant de nombreuses collectivités où l'accès à d'autres moyens de transport à l'année est limité ou inexistant.

Notre vision, notre mission et nos valeurs

VIA Rail tient à ce que sa vision, sa mission et ses valeurs reflètent fidèlement ses aspirations et le mandat qui lui a été confié par le gouvernement du Canada, soit de consacrer ses activités au service de la population canadienne, d'un océan à l'autre.

Notre vision : être une voie sensée pour les voyageurs

Nous aspirons à avoir un impact positif sur la vie de ceux qui nous entourent : les passagers, employés, partenaires et communautés que nous déplaçons. VIA Rail offre un service ferroviaire voyageurs durable, efficient et efficace, et notre programme intègre des considérations environnementales, sociales, économiques et éthiques dans notre stratégie et nos activités quotidiennes.

Gare d'Ottawa

Crédit : VIA Rail



Notre mission : les passagers avant tout

Nos passagers sont notre priorité. Nous travaillons à améliorer nos services et à redéfinir VIA Rail afin d'offrir à nos passagers l'expérience de voyage la plus agréable possible, et de trouver de meilleures façons de relier les communautés canadiennes. La sécurité est et restera primordiale.

Nos valeurs

Aller plus loin ensemble

Nous collaborons pour obtenir de meilleurs résultats. Nous sommes unis dans nos efforts. Nous sommes responsables de nos actions visant à obtenir et maintenir la confiance de notre actionnaire, de nos clients et de nos collègues.

Agir aujourd'hui pour un avenir meilleur

Nous comprenons que les actions posées aujourd'hui affecteront le monde dans lequel nous vivrons demain. Nous intégrons le développement durable comme un critère important dans nos décisions. Nous repensons nos méthodes et nous remettons en question le statu quo. Nous réimaginons le possible.

Nous dépasser

Nous plaçons le client au centre de nos prises de décisions. Nous nous mettons à la place de nos passagers et de nos collègues. Nous créons des expériences positives pour nos clients et nos collègues afin qu'ils restent à bord.



Crédit : VIA Rail



Message de la présidente du Conseil d'administration

Françoise Bertrand, o.c., c.q.

Présidente du Conseil d'administration, VIA Rail

À VIA Rail, nous sommes animés par la volonté d'offrir à nos passagers une expérience de voyage agréable, fiable et accessible et la volonté de relier les communautés canadiennes. Malgré les bouleversements provoqués par la pandémie et l'année exigeante que nous avons connue, nous sommes résolument tournés vers la modernisation de l'organisation. C'est en grande partie grâce à l'engagement, au talent et au soutien de ses membres que nous avons su relever les défis qui se sont présentés. Nous avons ainsi repris graduellement nos trajets et nos fréquences pour répondre à la demande progressive de nos passagers.

Nous avons parcouru beaucoup de chemin en cette dernière année. Parallèlement à l'adaptation de nos opérations et de nos façons de faire pour assurer un service sécuritaire pour nos passagers et notre personnel, nous avons poursuivi nos initiatives stratégiques grâce à un effort de mobilisation de toute l'équipe et de nos partenaires. Nous nous sommes engagés dans une approche ESG exigeante et nous dévoilons à cet égard notre ambitieux plan dans le rapport de développement durable inclus dans le présent document.

L'accomplissement d'importants jalons en 2021

La dernière année a vu l'arrivée du premier de nos 32 nouveaux trains dans le cadre du programme de remplacement de la flotte du Corridor et l'avancement notable de l'implantation de notre nouveau système de réservation. Nous sommes heureux d'avoir franchi cette étape cruciale qui nous permettra d'avoir une toute nouvelle flotte sur les rails d'ici 2025. Cet accomplissement sera le symbole d'une grande fierté pour nos équipes et surtout le gage d'une expérience de voyage plus fluide, autonome et personnalisée pour nos passagers.

À la suite du dépôt du budget fédéral 2021, l'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports, a sillonné plusieurs municipalités afin d'annoncer les premières étapes de préparation du processus d'approvisionnement du projet TGF soit le train à grande fréquence qui créerait un nouveau service ferroviaire dans le corridor Toronto-Québec. VIA Rail a présenté la proposition initiale du projet en 2016 en vue de moderniser le service intervilles et de connecter encore plus de collectivités de manière écoresponsable, en construisant des voies ferrées dédiées au transport de passagers. Inspiré par les plus hautes exigences d'accessibilité, d'efficacité et de confort, ce projet structurant améliorerait grandement la façon de voyager au Canada, tout en générant des retombées environnementales, économiques et sociales pour la région et l'ensemble du pays.

Au nom du conseil d'administration, je tiens à remercier Transports Canada pour sa confiance et l'ouverture accordées à VIA Rail cette année, alors que nous partageons la même conviction

que le train de passagers est porteur d'avenir, avec sa capacité à relier les collectivités et de participer activement aux objectifs de développement durable.

Nous désirons exprimer toute notre gratitude aux membres du personnel et gestionnaires pour leur ténacité, courage et volonté de constamment se dépasser au bénéfice de nos passagers. Tous ont redoublé d'efforts et ont relevé les défis causés par la COVID-19.

Il nous faut souligner le travail infatigable de l'équipe de la haute direction qui a su par son agilité, diriger les équipes vers les adaptations nécessaires à la reprise graduelle du service tout en gardant le cap sur les actions essentielles à la progression des projets phares de l'organisation.

Je tiens à remercier tout particulièrement les membres du conseil d'administration pour leur soutien indéfectible et leur diligence à mettre leur savoir-faire et leur expertise au service de la réalisation des objectifs poursuivis.

Le moment est venu de moderniser le transport ferroviaire au Canada : après une année semée d'embûches et de succès, mais forts de l'expérience acquise, nous entamons 2022 avec la conviction de suivre la voie qu'on aime, animés par la volonté de demeurer le choix privilégié des Canadiens pour contribuer à une plus grande mobilité durable.



Message de la présidente et chef de la direction

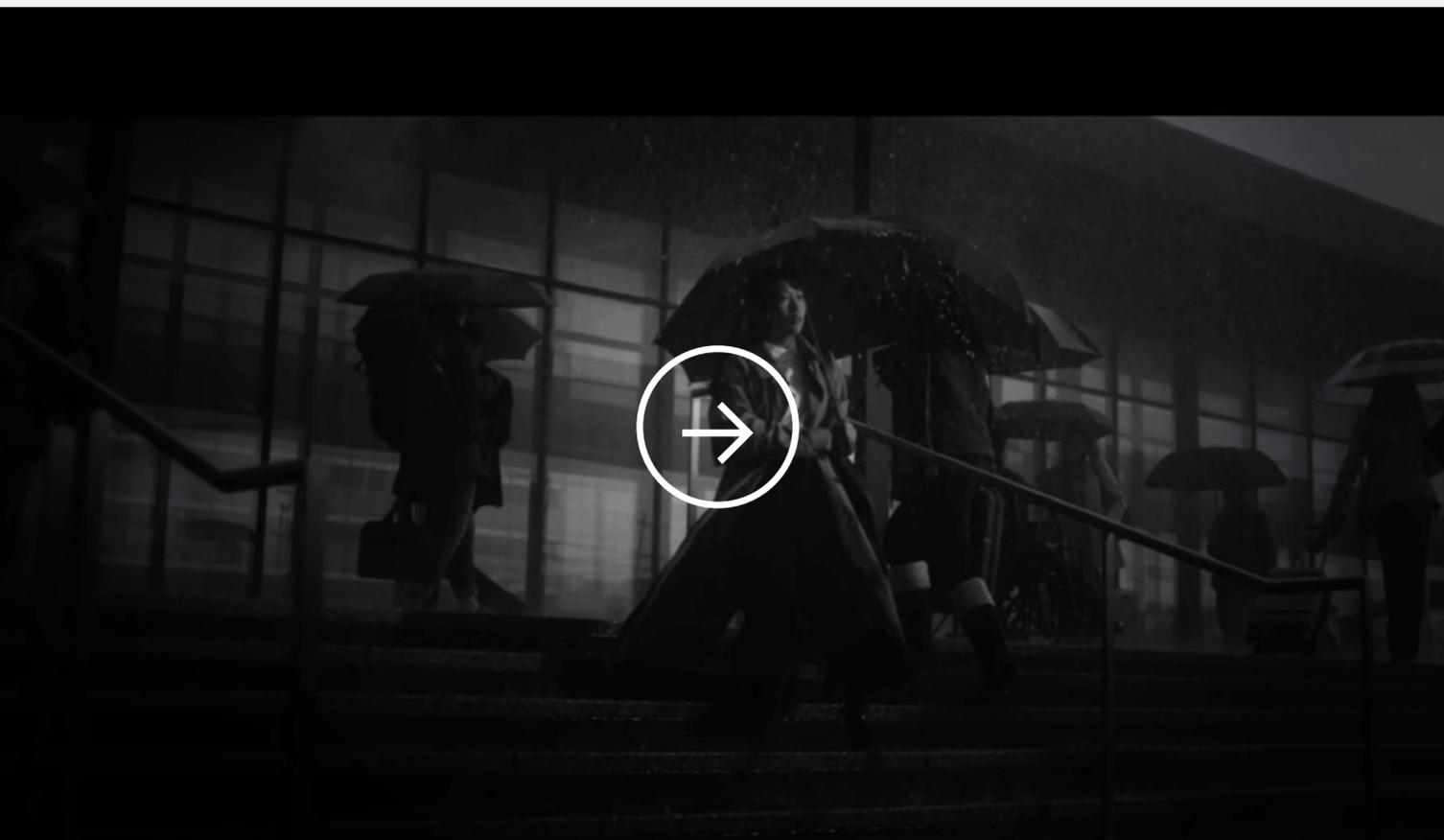
Cynthia Garneau

Présidente et chef de la direction, VIA Rail



Je suis vraiment fier de ce que toute l'équipe de VIA Rail a réussi à accomplir cette dernière année. Malgré les incertitudes et changements incessants dus à la persistance de la COVID-19 qui a complètement perturbé nos stratégies, nos plans d'affaires ainsi que nos vies, 2021 a été une année surprenante, où nous nous sommes dépassés. Grâce à notre culture, nos valeurs et nos talents, j'ai la ferme conviction que chacun de nous à VIA Rail va tirer profit de cette expérience en utilisant ces nouveaux acquis pour aller plus loin encore.

Depuis mon arrivée à VIA Rail, mon objectif était d'avoir un impact en exécutant nos projets de modernisation, tout en mobilisant nos parties prenantes en soutien au lancement du projet du train à grande fréquence (TGF), en inspirant les Canadiens en se dotant d'un plan de développement durable robuste et en inspirant nos employés à travers une culture d'entreprise qui mise sur des valeurs de collaboration, de travail d'équipe et de bienveillance. Tout ceci supportant notre vision : celle de transformer VIA Rail d'une société de transport traditionnelle en un véhicule de changement durable pour les Canadiens.



La modernisation s'exécute

Tout au long de la pandémie, de plus en plus de pays ont démontré que le transport ferroviaire de passagers répond à un certain nombre de tendances convergentes : des préoccupations relatives aux changements climatiques à la frustration liée à la congestion routière, en passant par la demande toujours croissante de mobilité durable. Nous avons donc pris la décision stratégique de continuer à mettre l'accent sur notre programme de modernisation et d'y travailler d'arrache-pied afin de nous assurer que lorsque nous sortirons enfin de cette pandémie, afin que les Canadiens bénéficient un jour d'un service plus rapide, plus fréquent et plus fiable.

Au cours de la dernière année, nous avons réalisé des progrès décisifs vers la modernisation du transport ferroviaire dans notre pays. Le dévoilement de notre premier train de la nouvelle flotte du corridor Québec-Windsor témoigne de notre capacité à exécuter selon les échéanciers, les budgets et les requis techniques, et ce, malgré toutes les perturbations que nous traversons. En novembre dernier, j'ai eu l'honneur de présider ce moment historique pour VIA Rail, en présence de plusieurs parties prenantes et partenaires clés, à notre belle gare d'Ottawa toute rénovée, la première gare de VIA Rail à obtenir une certification LEED. En plus de constituer l'une des flottes les plus écoresponsables en Amérique du Nord, nos nouveaux trains offriront une expérience de voyage inégalée, sans obstacle et entièrement accessible.

Le projet de train à grande fréquence franchit une autre étape

Le train à grande fréquence serait le plus grand projet d'infrastructure de transport que le Canada ait connu depuis des décennies. VIA Rail a initialement proposé cet ambitieux projet en 2016, un projet qui permettrait des avantages environnementaux importants, puisque la majeure partie du parcours serait électrifiée, et profiterait grandement aux voyageurs grâce à l'amélioration du service.

Après l'octroi de près de 500 millions de dollars dans le dernier budget fédéral pour des travaux qui permettront de réduire les goulots d'étranglement et d'améliorer la connectivité et la fluidité, le gouvernement a annoncé une étape importante pour le train à grande fréquence en mars 2022, soit le lancement de la demande d'expression d'intérêt comme première étape du processus d'approvisionnement.

Il n'y a absolument aucun doute dans mon esprit que ce projet d'envergure, générateur de croissance et respectueux de l'environnement est crucial pour l'avenir de la mobilité durable et le développement d'un écosystème intégré de transport public adapté aux besoins des communautés de la région la plus densément peuplée du pays. En d'autres termes, le TGF est un projet durable, unificateur et socialement équitable, et le résultat d'une planification poussée, éclairée par les quelque 45 années d'expertise de VIA Rail en matière de service ferroviaire voyageurs. Le gouvernement fédéral peut assurément continuer de compter sur notre étroite collaboration alors que nous progressons vers la réalisation du TGF tant attendu par les Canadiens.

L'ESG et l'accessibilité universelle, des fondations de notre transformation

Nous voulons donner aux Canadiens une autre source de fierté à l'égard de notre service ferroviaire voyageurs national en proposant des solutions de mobilité améliorées et en apportant une contribution importante à la lutte contre les changements climatiques, maintenant et pour les générations à venir. Il était donc primordial à mes yeux que VIA Rail se dote de plans d'actions et d'objectifs ambitieux en matière d'ESG (Environnement, Société, Gouvernance) et d'accessibilité. Je suis donc particulièrement fière que notre premier plan de développement durable ait été adopté et de pouvoir vous le dévoiler pour la première fois à travers ce rapport. Nous avons également choisi de souscrire aux standards internationaux émis par la *Global Reporting Initiative*, une référence mondiale en reddition de comptes en développement durable.

Les Canadiennes et les Canadiens pourront donc suivre nos réalisations et progrès de façon régulière, présentés de façon crédible et transparente.

Au chapitre de l'accessibilité, nous avons poursuivi l'exécution de notre plan triennal qui vise à offrir une expérience de voyage exempt d'obstacle aux personnes en situation de handicap, qui ont droit à des déplacements autonomes, confortables et sécuritaires. L'exécution de nos initiatives pour l'accessibilité tant dans nos gares, nos systèmes électroniques que sur le web est également une véritable source de fierté pour moi. Je vous invite à découvrir nos actions.

La force de nos équipes

Grâce à la collaboration, à la bienveillance et au professionnalisme de l'équipe de VIA, nous avons pu faire avancer nos projets les plus ambitieux au cours de la dernière année. Merci pour votre engagement, votre persévérance et votre contribution au quotidien. Même à distance, il était primordial pour moi et tous nos dirigeants que nous puissions, plus que jamais, mettre l'accent sur l'écoute et la communication auprès de nos collègues. Cette approche consultative nous a permis de mettre en œuvre les meilleures pratiques en soutien à la santé mentale et au bien-être de notre personnel, et d'encourager la diversité, l'inclusion et l'égalité des chances. L'engagement de tous nos employés à travailler ensemble dans cet esprit a grandement contribué à nous faire gagner en agilité dans la mise en œuvre de nos stratégies. La reconnaissance obtenue avec l'obtention du prestigieux Prix Canada pour l'excellence dans la catégorie *Santé mentale au travail* nous encourage à poursuivre sur la voie de l'écoute active, de la collaboration et de l'ouverture. Je crois que cette culture saura inspirer nos employés, ceux d'aujourd'hui et de demain, à contribuer au futur de VIA Rail tout en se réalisant pleinement et en développant expertise et talents qui sont si précieux en ces temps où les sociétés se redéfinissent.

Je tiens également à remercier notre comité de direction et notre conseil d'administration pour leur soutien indéfectible, ainsi que nos précieux clients pour leur confiance et leur fidélité constantes.

La reprise graduelle de nos opérations

Les résultats opérationnels et financiers présentés dans ce rapport sont à l'image de l'industrie du transport partout dans le monde. Malheureusement, les vagues successives de la pandémie ont eu raison des reprises timides qui s'annonçaient au début de l'année 2021. J'estime encore cette année que nous avons fait face à la crise avec agilité, efficacité et célérité tout en gérant les importantes répercussions financières avec prudence et de façon avisée et responsable. La situation nous permet aujourd'hui d'offrir du service sur toutes nos routes et nous continuons, à travers la reprise graduelle, de travailler avec nos partenaires et employés afin d'augmenter des services et des fréquences lorsque possible.

Le moment est venu

Malgré les bouleversements créés par la pandémie, et alors que nous nous ajustons à l'écosystème d'après pandémie qui se dessine, j'ai beaucoup d'espoir quant à la contribution de VIA Rail à l'avenir du Canada. J'ai également confiance qu'il nous est possible d'accomplir la vision que nous avons pour VIA Rail d'être la façon sensée de voyager au Canada, car nous l'avons prouvé en 2021! Je suis donc convaincue que le moment est venu de moderniser le service public de transport ferroviaire voyageurs au Canada, de mettre à niveau la façon dont voyagent les Canadiennes et les Canadiens, à partir du moment où ils réservent leur billet jusqu'à l'arrivée à leur destination. Le moment est venu pour faire du Canada un pays où l'on peut se déplacer de façon plus accessible, plus fréquente, plus inclusive, mais surtout, plus durable.



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.

	2021	2020	2019	2018	2017
INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉ (en millions de dollars)					
Produits voyageurs ⁽¹⁾	118,2	76,0	388,0	369,0	342,6
Produits totaux ⁽¹⁾	133,5	92,0	411,1	392,6	365,7
Charges d'exploitation ⁽¹⁾	479,0	482,0	663,4	633,4	592,6
Contributions pour avantages sociaux des employés ⁽¹⁾	25,0	25,8	28,4	31,8	38,4
Charges d'exploitation totales ⁽¹⁾	504,0	507,8	691,8	665,2	631,0
Perte d'exploitation	370,5	415,8	280,7	272,6	265,3
Dépenses en immobilisations	226,4	252,9	268,8	123,8	88,4
Financement total requis	596,9	668,7	549,5	396,4	353,7
Financement d'exploitation par le gouvernement	370,5	415,8	280,7	272,6	265,3
Financement en capital par le gouvernement	126,2	88,5	112,4	121,8	88,4
Financement en capital par le gouvernement – renouvellement de la flotte du Corridor	100,2	164,4	155,3	0,0	0,0
Financement total par le gouvernement	596,9	668,7	548,4	394,4	353,7
Fonds de renouvellement des actifs	0,0	0,0	1,1	2,0	0,0
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS ⁽²⁾					
Nombre de voyageurs-milles (en millions)	327	227	1 055	992	954
Nombre de voyageurs (en milliers)	1 512	1 147	5 008	4 745	4 392
Total de sièges-milles (en millions)	668	508	1 772	1 745	1 662
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (en cents)	113,3	183,2	26,6	27,5	27,8
Rendement (cents par voyageur-mille)	35,4	31,2	35,9	36,4	35,0
Trains-milles parcourus (en milliers)	3 647	2 870	6 933	6 825	6 720
Voitures-milles parcourus (en milliers)	18 472	14 583	43 661	44 766	43 604
Coefficient d'occupation moyen (%)	49	45	60	57	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	90	79	152	145	142
Ponctualité (%)	72	71	68	71	73
<i>Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période</i>	2 370	2 825	3 308	3 207	3 011

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

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

L'année en chiffres (suite)

Les statistiques d'exploitation pour 2021 reflètent l'impact continu de la pandémie de COVID-19 sur les résultats de la Société. Bien que la situation se soit améliorée depuis 2020, les résultats reflètent une détérioration continue par rapport à 2019. Les statistiques d'exploitation comparatives des années 2020 et 2019 sont présentées aux pages 15 et 16.

STATISTIQUE D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2021 (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	78 551	\$	226 736	\$	148 185	\$	180,60	\$	0,70	\$	15 779	820 506
Québec – Montréal – Ottawa	21 157		80 852		59 695		187,07		1,28		6 137	319 112
Corridor Est	99 708	\$	307 588	\$	207 880	\$	182,41	\$	0,80	\$	21 916	1 139 618
Toronto – London – Sarnia – Windsor	18 531		73 182		54 651		171,54		1,36		6 127	318 589
Toronto – Niagara	0		0		0		s.o		s.o		0	0
Sud-Ouest de l'Ontario	18 531	\$	73 182	\$	54 651	\$	171,54	\$	1,36	\$	6 127	318 589
Corridor	118 239	\$	380 770	\$	262 531	\$	180,04	\$	0,88	\$	28 042	1 458 207
Montréal – Halifax	2 100		16 345		14 245		1 487,73		2,55		184	9 575
Toronto – Vancouver	9 607		56 436		46 829		3 228,70		2,87		279	14 504
Longs parcours	11 707	\$	72 781	\$	61 074	\$	2 536,40	\$	2,79	\$	463	24 079
Montréal – Gaspé	0		0		0		s.o		s.o		0	0
Montréal – Jonquière	173		4 479		4 306		1 043,12		6,92		79	4 128
Montréal – Senneterre	132		4 878		4 746		1 713,98		9,29		53	2 769
Sudbury – White River	110		3 420		3 310		1 341,17		8,71		47	2 468
Winnipeg – Churchill	2 892		28 151		25 259		1 491,17		6,08		326	16 939
Jasper – Prince Rupert	208		6 344		6 136		1 811,63		7,29		65	3 387
Collectivités éloignées	3 515	\$	47 272	\$	43 757	\$	1 473,75	\$	6,72	\$	571	29 691
The Pas et Pukatawagan ⁽¹⁾	s.o		3 159		3 159		s.o		s.o		s.o	s.o
Réseau	133 461	\$	503 982	\$	370 521	\$	245,06	\$	1,13	\$	29 076	1 511 977

(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 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
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
Montréal – Gaspé	0		0		0		s.o.		n/a		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.

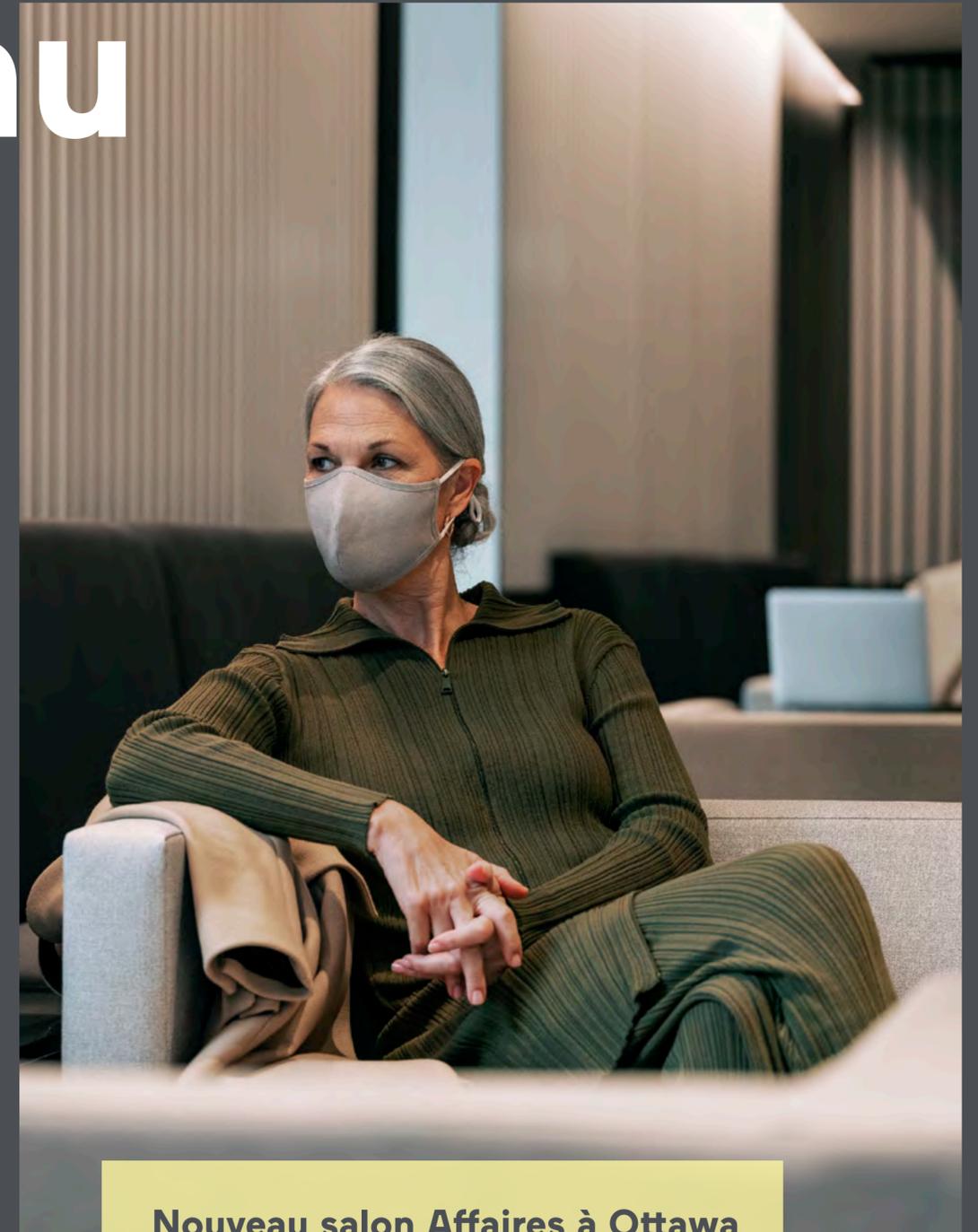
Bilan des activités

— Le moment est venu	18
— Affaires commerciales	20
— Modernisation	29
— Nos gens	42
— Accessibilité	57
— Développement durable	63



Le moment est venu

Bien des choses ont été hors de notre contrôle en cette pandémie, mais à VIA Rail, nous avons maintenu le cap sur nos plans de modernisation et de transformation et pour devenir une figure de proue de la mobilité durable au Canada. En effet, devant la crise climatique et la hausse sans précédent de la demande pour une mobilité durable, les services ferroviaires voyageurs n'ont jamais été aussi pertinents dans le monde. Pourquoi? Parce que le moment est venu d'adopter un moyen sensé de voyager.



Nouveau salon Affaires à Ottawa

Crédit : VIA Rail



Crédit : VIA Rail

Préparer le VIA Rail de l'avenir

Après une année qui a mis notre courage à rude épreuve, fait ressortir notre résilience et prouvé notre agilité, notre objectif en 2021 était de nous concentrer sur notre point de mire : notre programme de modernisation. Ce projet vise à transformer intégralement les services ferroviaires voyageurs, de la réservation à l'arrivée à destination, par l'amélioration de l'expérience client, de notre bilan environnemental et de la mobilisation du personnel, sans négliger ni notre mandat, qui est d'exploiter le service ferroviaire voyageurs national, ni notre mission, qui est d'accorder la priorité aux passagers.

Grâce au dévouement de notre personnel et de nos partenaires, le premier train de la nouvelle flotte du corridor Québec – Windsor a été livré à temps pour la phase d'essai. Les objectifs des projets de modernisation de la flotte Héritage et des gares ont été atteints, et le travail sur notre nouveau système de réservation s'est poursuivi. Le Projet de train à grande fréquence, projet écologique et porteur de croissance, a également franchi des étapes décisives en 2021. Enfin, notre nouveau plan de développement durable permettra à VIA Rail de demeurer l'un des moyens les plus sensés et durables de rapprocher les gens.

Pour l'avenir, il est également crucial pour VIA Rail de continuer à protéger ses droits d'accès au réseau ferroviaire de tiers. C'est pourquoi VIA Rail s'efforce de développer ses relations avec les chemins de fer hôtes sur lesquels nous exploitons actuellement 97,5 % de nos itinéraires. À cette fin, nous avons entrepris en 2021 la renégociation de certaines de nos principales ententes d'accès afin de moderniser les modalités de nos droits d'accès. Et ce, tout en essayant de garantir un accès sûr et efficace à l'ensemble du réseau ferroviaire. Comme VIA Rail partage son accès au réseau avec de nombreux transporteurs de marchandises, l'ajout de fréquences demeure un défi, car le contrôle de nos heures de départ, d'arrivée et temps de déplacement dépend en grande partie de la performance du chemin de fer hôte. Notre approche consiste à essayer d'appliquer les meilleures pratiques afin de conclure une entente fondée sur la gestion de la capacité et de la ponctualité, une approche que VIA Rail juge propice à l'amélioration de la performance pour les compagnies ferroviaires hôtes et, surtout, pour nos passagers.



Développement durable

Le présent rapport annuel rend aussi compte des nouvelles priorités et des progrès de la Société quant à son nouveau plan de développement durable. Un résumé est présenté à la page 63, et il en est question ici et là dans l'ensemble du rapport.



Affaires commerciales

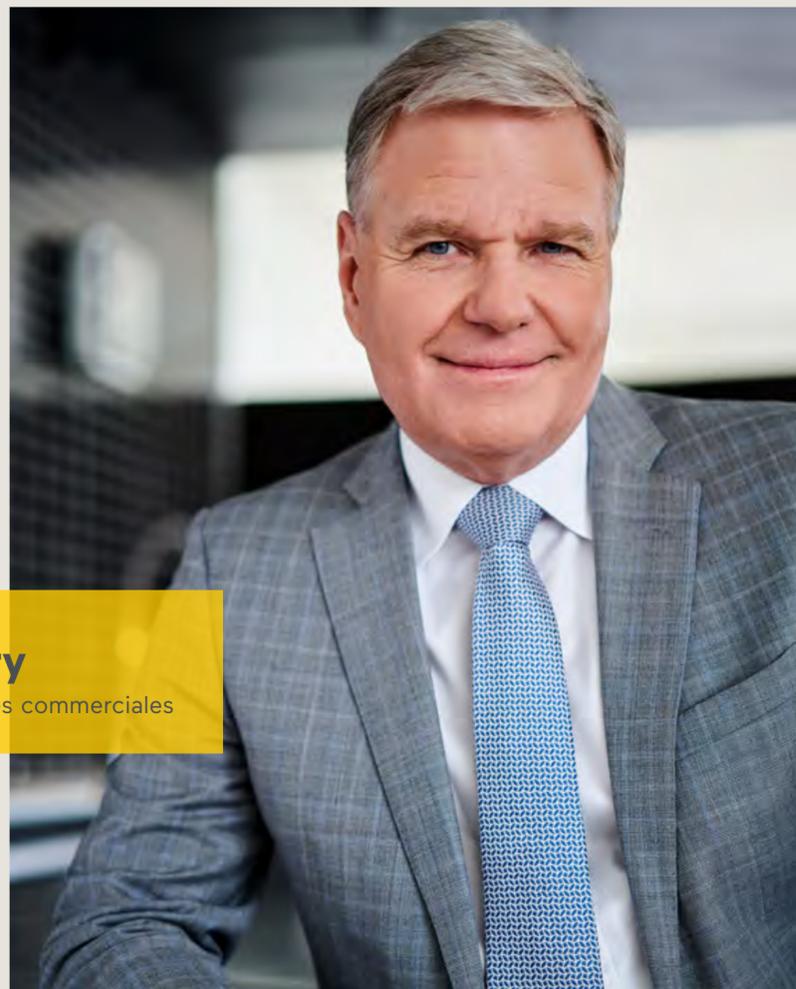
Affaires commerciales

Le moment est venu de reprendre du service



Crédit : VIA Rail

— Le moment est venu de reprendre du service	22
— Le moment est venu de voyager	23
Rétablissement du service	24
Santé et sécurité	26
Commentaires de la clientèle	27
Sécurité	28

**Martin R Landry**

Chef de la direction, Affaires commerciales

« Dans notre vision de l'expérience de la clientèle, tout le monde peut définir et choisir chaque attribut du voyage selon ses besoins et ses goûts personnels, d'une manière simple et harmonieuse. Ainsi, les passagers pourront voyager dans leur propre classe personnalisée. »

Martin R Landry, chef de la direction, Affaires commerciales

Le moment est venu de reprendre du service

« Il y a de la lumière au bout du tunnel » : voilà un adage qui représente parfaitement notre situation en 2021, année où notre réseau a progressivement repris ses services.

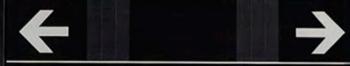
VIA Rail, pour protéger la santé et le bien-être de ses passagers et de son personnel et remplir son mandat, a petit à petit repris ses activités dans son réseau, selon l'amélioration des conditions de santé publique.

Si la majeure partie de notre travail consistait à gérer les détails du retour en service dans un environnement complexe, nous avons également consacré bon nombre de ressources pour « mettre la table » pour les projets de modernisation emballants à venir. Par exemple, des trains neufs et rénovés permettront un niveau de confort et de commodité plus élevé aux passagers et leur donneront l'assurance d'avoir des voitures du même âge et du même type chaque jour, dans chaque segment.

L'expérience de la clientèle avant, pendant et après le voyage se verra également transformée avec l'arrivée de notre nouveau système de réservation en ligne, qui promet une expérience plus harmonieuse, commode, personnalisée et autonome. Du reste, nous gardons le cap sur notre objectif de faire de nos services une solution de transport exempte d'obstacles et accessible à tout le monde; nous avons fait de grands progrès en ce sens en 2021, en adoptant des solutions novatrices tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de nos trains.

Le fruit de nos efforts des dernières années est reconnu : VIA Rail figure au palmarès des marques de confiance du Canada selon l'indice Gustavson, présenté par l'école de commerce Gustavson de l'Université de Victoria. Pour une troisième année consécutive, nous arrivons premiers dans la catégorie des transports.

Le moment est venu de voyager



Rétablissement du service



Lise Fougere

Agente de vente au comptoir –
Bathurst (Nouveau-Brunswick)

Ça fonctionne

« Je travaille dans une petite gare de Bathurst, au Nouveau-Brunswick, où je fais un peu de tout : réservations, manutention des bagages, paie, ménage. En 2020, personne ne savait à quoi s'attendre, et la peur était omniprésente. Comme beaucoup d'autres, nous écoutions les nouvelles pendant que nos enfants restaient à la maison ; et même si nous avons été plutôt chanceux ici, au Nouveau-Brunswick, tout a changé.

Néanmoins, nous nous en sommes sortis, grâce à VIA Rail qui était là pour nous. La Société nous a offert du soutien, nous a fourni des outils et des services en ligne, et surtout, nous a tenus au courant de ce qui se passait même si elle n'avait pas toutes les réponses. Elle était toujours disponible et, comme d'habitude, toujours près de son personnel – mon supérieur connaît même le nom de mon mari et de mes enfants!

Maintenant, c'est incroyable de voir la vitesse à laquelle les affaires reprennent. Les gens souhaitent de tout cœur revoir leurs petits-enfants. Les voyages de l'Océan ont repris, et nos projets de modernisation, comme celui du nouveau système de réservation, vont bon train. Étant une "super-utilisatrice" pour ce projet, je participe à sa mise à l'essai et je peux vous dire que ce système est formidable! »

Lise Fougere, agente de vente au comptoir, Bathurst (Nouveau-Brunswick)

Sur la bonne voie

Avant la pandémie, VIA Rail exploitait plus de 450 trains par semaine partout au Canada, transportant cinq millions de passagers dans un réseau d'environ 12 500 kilomètres. Au début de 2020, nos activités se sont pratiquement retrouvées au point mort, puis le volume a graduellement augmenté pour atteindre 1,1 million de passagers, pour un total de 227 millions de voyageurs-milles à la fin de l'année. À la fin de 2021, nous avons pu accueillir un nombre croissant de passagers qui a fini par atteindre 1,5 million, pour un total de 327,1 millions de voyageurs-milles, tout en maintenant des mesures sanitaires strictes dans l'ensemble du réseau.

Fortes de l'expérience acquise en matière d'exploitation dans des conditions de pandémie et des lignes directrices révisées en matière de transport, nous avons poursuivi en 2021 la mise en œuvre de notre plan de reprise graduelle du service. Ce plan prévoit une approche équilibrée pour remplir notre important mandat en tant que service public – nous laissant la latitude nécessaire pour nous adapter aux grands changements provoqués par la pandémie –, tout en gérant de manière proactive les répercussions financières sur nos activités.

- Les départs dans le Corridor ont été ajustés pour répondre à la demande du marché.
- Les services des liaisons régionales, bien que réduits, se sont poursuivis.

- Tous les départs ont été maintenus sur la liaison Churchill – Winnipeg.
- La populaire liaison de l'Océan de Montréal à Halifax, qui avait été suspendue, a repris du service en décembre à raison de deux trajets par semaine.
- L'emblématique *Canadien* continuera d'effectuer un seul voyage de Toronto à Vancouver jusqu'à mai 2022, moment où nous planifions la reprise d'un deuxième trajet.

Globalement, le cadre de reprise du service est conçu pour offrir des services sécuritaires, fiables et agréables maintenant et jeter des bases opérationnelles solides pour le lancement de divers éléments du plan de modernisation. Jusqu'à présent, nous sommes sur la bonne voie.

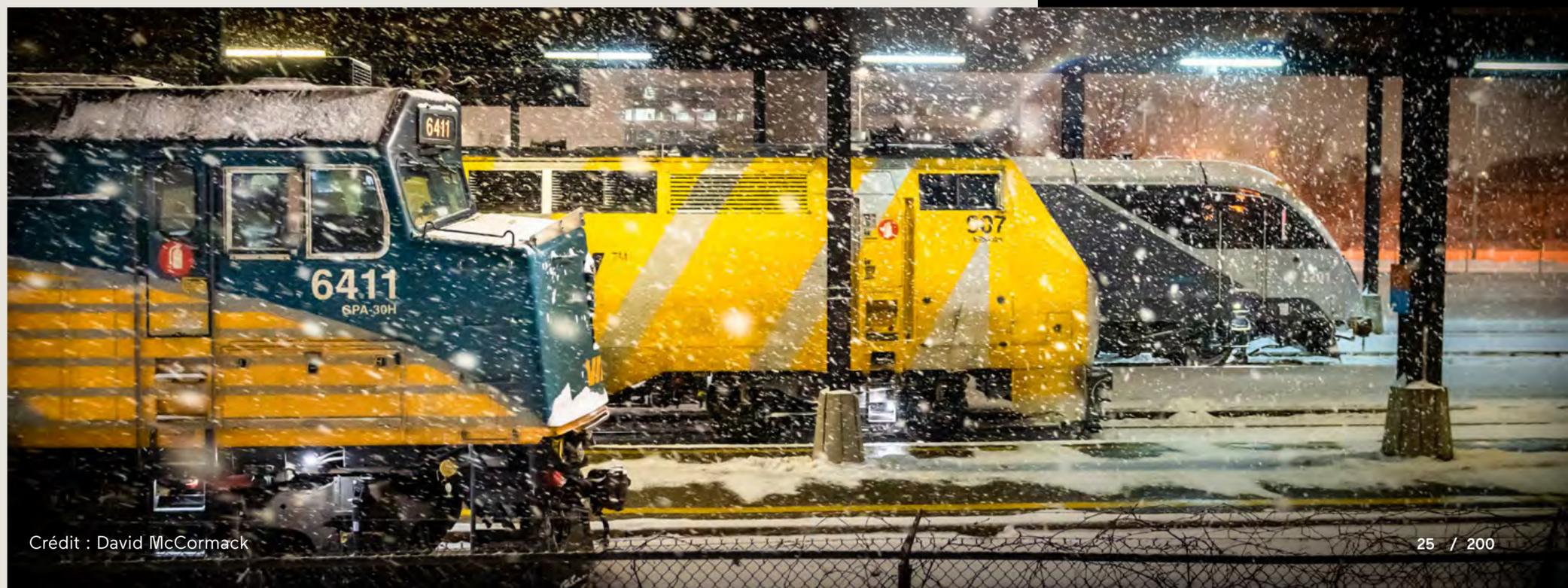
Poursuivre la mise en œuvre de notre plan de reprise du service selon l'évolution des conditions.

Mesures

Mettre en place un plan de reprise graduelle du service, qui continuera de garantir la santé et la sécurité de nos passagers et de notre personnel et qui respecte les recommandations des gouvernements et des autorités de santé publique.

Progression

Nous avons graduellement repris nos activités lorsque les conditions le permettaient.



Crédit : David McCormack

Santé et sécurité

Notre priorité n° 1

La santé et la sécurité de nos passagers sont notre priorité absolue. Cela vaut pour toutes nos interactions avec la clientèle, de la réservation à l'arrivée. Nous continuons de veiller à ce que tous nos passagers voyagent d'une manière sécuritaire et sensée.

Dans le contexte de la pandémie, nous avons continué d'appliquer des mesures de santé et de sécurité, comme des protocoles sanitaires stricts, la politique sur le port du masque et les vérifications de santé avant l'embarquement.

Conscients que la situation évolue rapidement et du stress que cela engendre, nous avons offert des options de réservation flexibles qui permettaient aux passagers d'annuler sans frais une réservation à tout moment avant le départ et de recevoir un remboursement complet.

La Société a suivi de près l'évolution de la pandémie et était toujours prête à revoir son offre en fonction des dernières nouvelles et des changements majeurs découlant de la crise sanitaire.

C'est grâce à ces initiatives, combinées à l'accent mis sur l'hygiène et la maintenance, que VIA Rail est demeurée l'un des moyens les plus sûrs de voyager en 2021.



Crédit : VIA Rail

Commentaires de la clientèle

Satisfaction

Le retour à un service complet est notre principal objectif. En même temps, nous ne devons pas perdre de vue les besoins de nos passagers. Il ne nous suffit pas que les gens se tournent vers nous par *nécessité*; nous voulons plutôt que notre niveau de service leur donne *envie* de voyager avec nous. Et pas qu'une fois.

Nous savons que ce n'est pas une mince affaire, mais les résultats de notre Sondage sur la satisfaction des clients en 2021 indiquent que 80 % des clients étaient « très satisfaits » de l'expérience à bord et 73 % « très satisfaits » des mesures sanitaires. Nous avons également été très bien notés dans d'autres catégories. Ces niveaux de satisfaction extrêmement élevés correspondent à ceux d'avant la pandémie, ce qui prouve que nous avons non seulement bien répondu aux attentes de nos passagers pendant cette période éprouvante, mais les avons aussi surpassées.

Le Net Promoter Score de VIA, un indice qui mesure la volonté des clients de recommander les produits et services d'une entreprise à d'autres personnes, a maintenu son niveau pré-pandémique, le meilleur de l'industrie.

Tout cela signifie évidemment que nos passagers reconnaissent les efforts que nous avons fournis pour leur offrir ce qui leur tient le plus à cœur et que le personnel de VIA Rail a une fois de plus livré la marchandise dans une situation difficile.

Expérience à bord



80 %
très satisfaits

Santé et sécurité



73 %
très satisfaits



Approvisionnement responsable

Les Canadiennes et les Canadiens cherchent de nouvelles et meilleures manières de réduire leur impact environnemental tout en soutenant leur économie locale. L'approvisionnement responsable est une solution pratique et efficace. À VIA Rail, plus de 90 % de nos fournisseurs sont établis au Canada. Par le biais de l'approvisionnement responsable, nous comptons intégrer des critères de développement durable dans la sélection de nos fournisseurs pour mettre en lumière les avantages environnementaux, sociaux et économiques.

En 2021, dans le cadre du nouveau plan de développement durable de VIA Rail, nous avons élaboré une politique sur la conduite des fournisseurs et l'approvisionnement responsable, dont l'entrée en vigueur est prévue au début de 2022. Cette politique raffermi les normes de conduite de base (ce qui comprend les normes d'éthique, de santé, de sécurité et environnementales ainsi que les pratiques en matière d'emploi) que VIA Rail a mises en œuvre et s'attend à voir chez les fournisseurs avec lesquels elle fait affaire. Elle établit également les critères de développement durable qui peuvent être exigés dans les contrats. Nous estimons que cette initiative atténuera les répercussions environnementales et sociales négatives et les risques pour l'ensemble de notre chaîne de valeur.



Crédit : VIA Rail

Sécurité

→ **4**
incidents

→ **1:10**
ratio d'incidents par voyageurs-milles



Crédit : VIA Rail



Crédit : Jad Limcaco

La sécurité avant tout!

La sécurité étant toujours au premier plan dans ses activités, VIA Rail a continué, en 2021, à œuvrer pour continuer à réduire le nombre d'incidents aux passages à niveau et dans ses activités et ses installations. Comment? En sensibilisant son personnel, ses passagers et le grand public.

Pendant la Semaine de la sécurité ferroviaire, en septembre 2021, VIA Rail s'est une fois de plus jointe à des organisations ferroviaires, aux gouvernements, à la police, à des syndicats et à de nombreuses organisations publiques et groupes communautaires de partout en Amérique du Nord pour rappeler à tout le monde l'importance de la sécurité ferroviaire. Cet événement d'une semaine, coordonné par Opération Gareautrain au Canada, visait à donner les moyens aux gens d'assurer leur propre sécurité près des passages à niveau et des propriétés ferroviaires.

Les agentes et agents de police de VIA Rail ont continué à promouvoir la sécurité ferroviaire dans les collectivités, ont patrouillé quotidiennement dans certains secteurs problématiques de notre réseau et ont travaillé à sensibiliser les passagers, les usagers de la route, les piétons et notre personnel à l'importance d'être toujours vigilant près des voies ferrées.



Modernisation

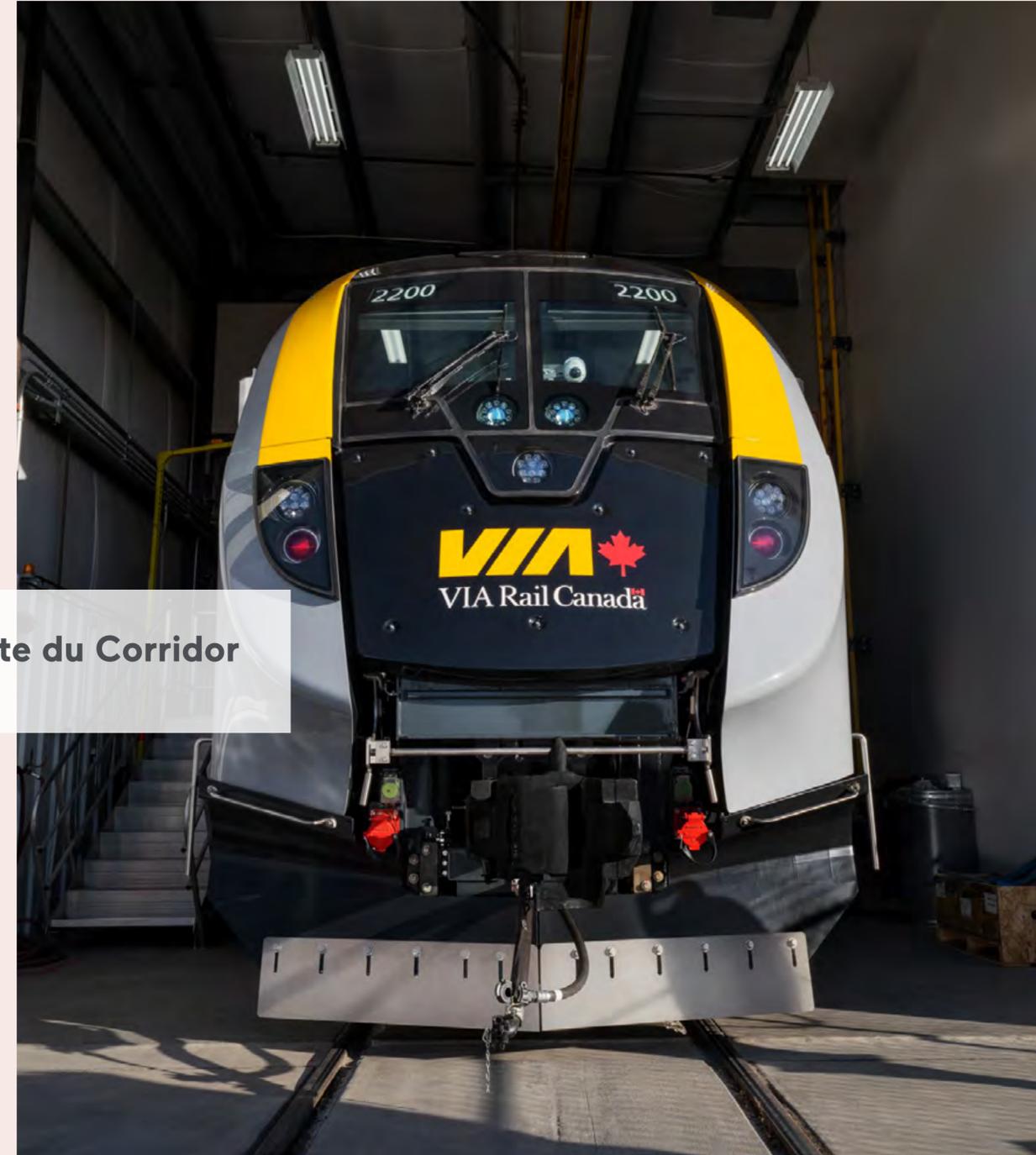
Crédit : VIA Rail

Modernisation

Le moment est venu de transformer

Nouvelle flotte du Corridor

Crédit : VIA Rail



— Le moment est venu de transformer	31
Nouvelle flotte du Corridor	32
Flotte Héritage	36
Nouveau système de réservation	38
Train à grande fréquence	39

Le moment est venu de transformer

« Même si une grande partie de notre attention était dirigée vers les défis opérationnels quotidiens et, surtout, la reprise du service, nous n’avons jamais perdu de vue nos projets de modernisation. Comme la plupart des nouvelles initiatives commenceront à porter leurs fruits en 2022, il s’agissait cette année de “préparer le terrain” : mise à niveau des systèmes, formation des équipes, évaluation et amélioration des centres de maintenance, investissements dans l’infrastructure. La majeure partie de ces efforts n’est pas visible, mais ce n’est rien de moins que les fondations de notre réussite. »

Dominique Lemay, chef de l’exploitation

Dominique Lemay

Chef de l’exploitation



Devant la demande croissante de mobilité durable, l’importance des services ferroviaires voyageurs est plus grande que jamais. C’est pourquoi nous travaillons depuis plusieurs années déjà à notre programme de modernisation.

Pour concrétiser notre vision d’offrir des services ferroviaires voyageurs durables, efficaces et efficaces à la population canadienne, nous devons continuellement les améliorer. Malgré les difficultés qu’a engendrées la pandémie, nous sommes fiers d’avoir franchi de nombreuses grandes étapes sur le chemin de la modernisation.

Le premier des 32 trains qui formeront la nouvelle flotte du Corridor a été livré pour la phase d’essai. Une fois mise en service, cette flotte offrira une expérience de voyage exceptionnelle, entièrement accessible et exempt d’obstacle, et ses trains seront parmi les plus écoresponsables de toute l’Amérique du Nord.

Le Programme de modernisation de la flotte Héritage, qui prévoit la modernisation et la remise à neuf de 71 voitures de la flotte AES de VIA Rail, s’est également poursuivi en 2021. Les voitures rénovées desserviront principalement les liaisons longs parcours et régionales de la Société, et promettent également une expérience de voyage améliorée grâce aux modifications qui seront apportées au confort et à l’intérieur des voitures.

Nous avons aussi continué à nous préparer pour le lancement de notre nouveau système de réservation, qui sera garant d’un service plus harmonieux, commode, autonome et personnalisé pour les clientes et clients, avant, pendant et après leur voyage.

Quant au projet de train à grande fréquence (TGF), il y a eu du progrès en 2021, comme en témoigne notamment l’annonce faite par le gouvernement fédéral en juillet concernant le lancement des premières étapes en vue du processus d’approvisionnement. Parce qu’il reliera davantage de collectivités, que les départs seront plus fréquents et les trajets, plus courts et qu’il promet une meilleure ponctualité, le TGF transformera les services ferroviaires voyageurs pour les générations futures.

Nouvelle flotte du Corridor

Investir dans l'avenir

Lancé en 2018, le Programme de remplacement de la flotte du Corridor de VIA Rail permettra aux millions de passagers des liaisons les plus achalandées du corridor Québec – Windsor d'entrer dans une nouvelle ère du transport ferroviaire. La nouvelle flotte présentera de nombreux attributs de pointe, comme des voitures confortables et adaptables, des caractéristiques d'accessibilité exceptionnelles et un fonctionnement plus propre et peu polluant. Et pour couronner le tout, ces trains seront bidirectionnels, c'est-à-dire qu'ils pourront fonctionner dans les deux directions, ce qui réduira le temps nécessaire pour leur faire faire demi-tour.

La nouvelle flotte du Corridor est un pilier de la transformation de VIA Rail, qui se veut chef de file de la mobilité durable : en plus d'être l'une des flottes les plus vertes en Amérique du Nord, elle offrira à nos passagers une expérience de voyage exceptionnelle, entièrement accessible et sans obstacle.



Des nouvelles de notre nouvelle flotte : aménagement de la cabine



Nouvelle flotte du Corridor
Crédits : VIA Rail, David McCormack



Avantages de la nouvelle flotte

Pour les passagers qui voyagent dans le Corridor, la nouvelle flotte sera garante d'une expérience de voyage plus confortable, productive, connectée et flexible. Voici certaines de ses caractéristiques :

- Allées plus larges ;
- Portes intérieures automatiques et sans contact entre les vestibules et les sections des sièges ;
- Sièges confortables et ergonomiques ;
- Espaces d'intimité dans la classe Affaires ;
- Supports à vélos ;
- Connexion Internet haute vitesse fiable ;
- Système d'information aux passagers ;
- Éclairage DEL et ports USB.

Notre choix de matériel roulant a également été orienté par des facteurs environnementaux. Voici certaines caractéristiques :

- Locomotives respectant les normes d'émission du groupe 4 de l'Environmental Protection Agency, ce qui entraînera une réduction de 85 à 95 % des émissions de matières particulaires et d'oxyde d'azote, et contribuera ainsi grandement à l'amélioration de la qualité de l'air ;
- Certaines caractéristiques de la nouvelle flotte contribueront à réduire nos émissions de CO₂, comparativement aux trains actuels ;
- Tours à bagages ajustables qui pourront accueillir de gros articles comme des vélos, ce qui favorisera l'intermodalité ;
- Gestion des déchets optimisée à bord.

La nouvelle flotte, exempte d'obstacle et entièrement accessible, répondra mieux aux besoins des personnes handicapées et de leurs accompagnatrices et accompagnateurs, entre autres grâce aux caractéristiques suivantes :

- Cinq espaces d'aide à la mobilité par train ;
- Trois voitures à ascenseurs pour fauteuils roulants intégrés par train, en classes Économie et Affaires ;
- Annonces à bord disponibles en format audio et visuel ;
- Toilettes spacieuses et entièrement accessibles munies de boutons d'urgence et d'appel ;
- Prises de courant, ports USB et tablettes de siège ajustables dans les espaces d'aide à la mobilité ;
- Affichage en braille et en relief ;
- Compartiment à bagages réservé aux voyageurs utilisant les espaces d'aide à la mobilité ;
- Boutons d'appel aux sièges dans les espaces d'aide à la mobilité ;
- Davantage d'espace pour les chiens d'assistance ;
- Strapontin pour les accompagnatrices et accompagnateurs dans les espaces d'aide à la mobilité.

Nouvelle flotte

Crédit : David McCormack



Gestion environnementale

La gestion environnementale étant l'un des grands piliers de notre nouveau plan de développement durable, nous nous sommes donné l'objectif ambitieux d'offrir une expérience zéro déchet à bord de la nouvelle flotte du Corridor d'ici 2025. Même si des questions demeurent, nous nous servons de cet objectif pour motiver toute notre équipe à réduire au maximum notre empreinte écologique, ce qui sera bénéfique pour nos passagers et la planète.

En 2021, nous avons procédé à une évaluation complète de la situation et élaboré une stratégie d'avenir exhaustive. La première étape : faire l'inventaire de tous les produits proposés à bord et prioriser les remplacements en fonction de la disponibilité, du coût et de la complexité des matériaux. Nous avons ensuite mené un audit de sept jours sur notre production de déchets pour établir la base de référence et confirmer le processus et les changements d'équipement nécessaires à la collecte et au tri des différents types de déchets à bord. Orientés par ces données de référence, nous misons sur une approche en trois volets : réduire les déchets produits à bord des trains, instaurer un processus efficace de tri des déchets et de collecte des déchets organiques à bord, et optimiser la collecte et le traitement des déchets hors des trains.

Nous sommes convaincus que ces initiatives, combinées à l'approvisionnement de nouveaux produits novateurs, nous permettront de concrétiser notre objectif.

→ **32**
trains

→ **8 992**
sièges

→ En service d'ici
2025

Engagements

Repenser la façon de voyager des Canadiennes et Canadiens grâce à une nouvelle flotte de pointe dont les passagers pourront profiter à compter du quatrième trimestre de 2022, à la mise en service du premier train.

Mesures

L'équipe de projet de VIA Rail et Siemens Canada veillent à ce que les étapes soient franchies.

Progression

Le premier train a été livré en septembre 2021, comme prévu, pour les essais hivernaux.



Crédit : VIA Rail

Flotte Héritage

→ **20 %**
de la flotte sera remise à neuf

→ **2 000**
Nombre d'heures requises pour remplacer
les 350 composantes de toutes les locomotives

→ **2018**
Année de lancement du programme

→ Le prototype de locomotive
EPA-42
a été mis en service



Flotte Héritage

Crédit : VIA Rail



Flotte Héritage

Crédit : VIA Rail

Remise à neuf

Notre programme de modernisation comporte un autre projet clé : la transformation de la flotte Héritage, dont l'aménagement intérieur sera repensé pour accroître le confort des passagers et ainsi améliorer leur expérience de voyage.

Ce programme, lancé en 2018, prévoit la modernisation et la remise à neuf de 71 voitures de la flotte AES de VIA Rail. Une fois notre nouvelle flotte du Corridor entièrement opérationnelle, ces voitures seront utilisées sur nos liaisons longs parcours et régionales partout au pays.

Au nombre des changements apportés à la flotte Héritage en 2021, mentionnons l'ajout de sièges neufs et remis à neuf, de prises de courant à chaque siège et de compartiments à bagages, le remplacement de l'éclairage et des systèmes de ventilation et le rafraîchissement des toilettes.

Le projet se traduira en outre par des gains d'efficacité opérationnelle, puisqu'il réduira les risques de pannes, améliorera la sécurité du personnel et accroîtra la fiabilité.

Engagements

Modernisation et remise à neuf de 79 voitures de la flotte AES, destinées aux liaisons longs parcours et régionales.

Mesures

Cent membres du personnel ont élaboré et exécutent le programme de modernisation.

Progression

Les premières voitures sont terminées.

Nouveau système de réservation

« Notre nouveau système de réservation sera bien plus qu'une plateforme de transaction. Il fera partie intégrante de la prestation de nos services et sera essentiel pour rendre les voyages de VIA Rail harmonieux du début à la fin. Ce projet transformationnel donnera naissance à une plateforme qui pourra évoluer en fonction des besoins et des attentes de nos passagers. Nous jetons aujourd'hui les bases pour accueillir les voyageurs de demain. »

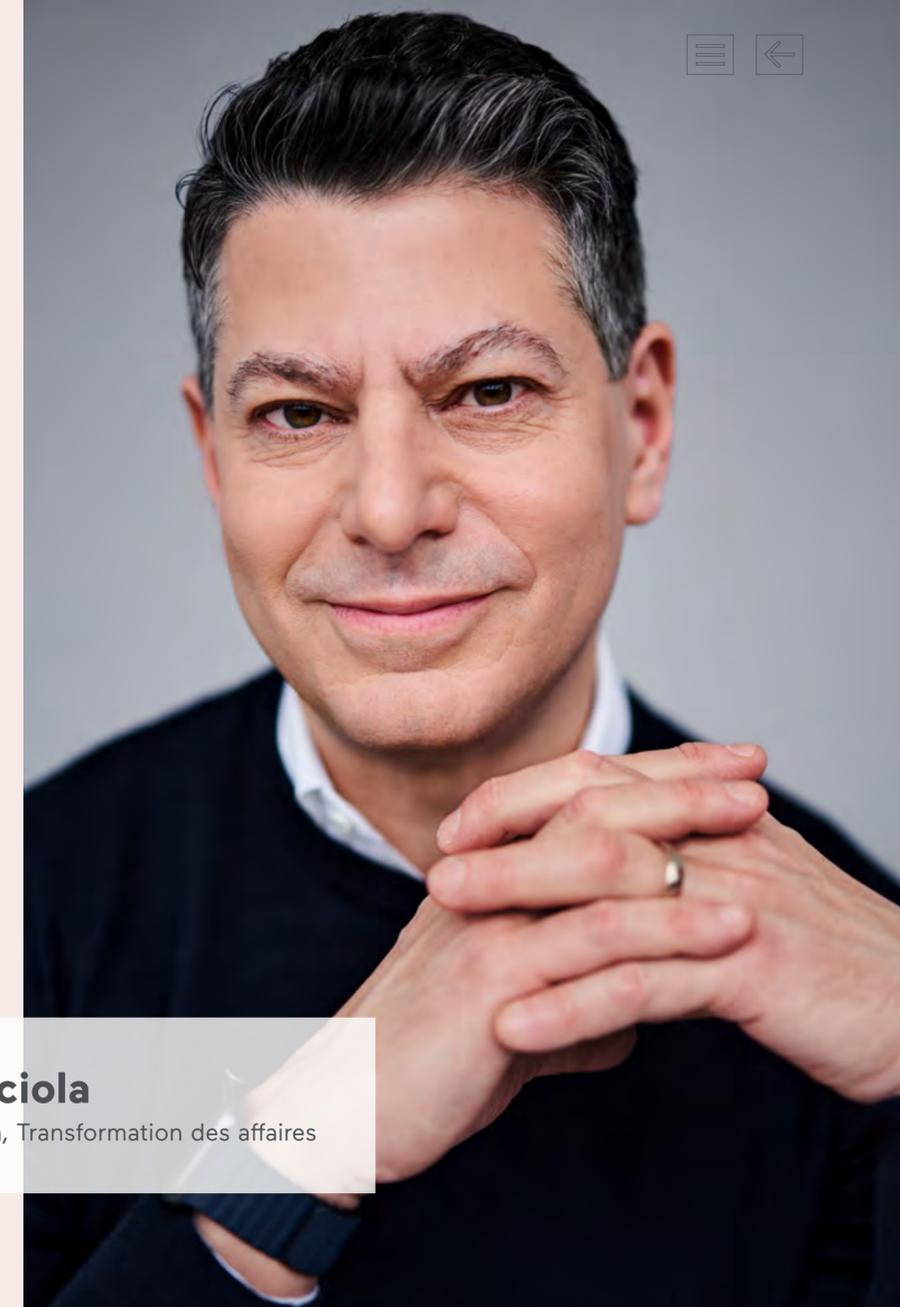
– Bruno Cacciola, chef de la direction, Transformation des affaires

Une meilleure expérience

L'objectif de notre nouveau système de réservation est d'offrir à notre clientèle la meilleure expérience possible. Notre nouvelle plateforme, qui remplacera notre système vieux de vingt ans, sera une solution intégrale automatisée et harmonieuse caractérisée par une expérience autonome et conviviale, chose que notre clientèle et notre personnel recherchaient.

Le système, outre les réservations, permettra à VIA Rail d'élargir son éventail de renseignements et de services au fil de la planification du voyage, de l'achat de billets et du déplacement, ainsi qu'à l'arrivée et après l'arrivée, le tout dans une optique de personnalisation du service à la clientèle. Cette plateforme est modulable, en prévision du déploiement de la nouvelle flotte, et conforme aux normes numériques du gouvernement du Canada pour optimiser le service aux passagers. Qui plus est, elle s'intégrera à notre système de Gestion des relations avec la clientèle.

Actuellement mis à l'essai par des super-utilisateurs et d'autres collaboratrices et collaborateurs internes, ce nouveau système atténuera la courbe d'apprentissage des recrues, a été pensé pour le personnel et contient des outils qui amélioreront la prestation des services.



Bruno Cacciola

Chef de la direction, Transformation des affaires

Train à grande fréquence

Davantage de correspondances

Depuis la création de la Société dans les années 1970, nos trains circulent sur l'infrastructure de sociétés de trains de marchandises. L'accès y étant restreint, cela a une incidence directe sur le nombre de départs, les horaires, le nombre de voitures par train et notre ponctualité. Par conséquent, bien que nous ayons enregistré un record d'achalandage en 2019, nous atteignons maintenant les limites de notre capacité à répondre à la demande croissante de transport durable.

En effet, pour relier plus de collectivités, élargir notre portée et notre disponibilité, ouvrir de nouvelles destinations et générer de nouvelles possibilités et occasions de croissance – du tourisme au transport, en passant par la création d'emplois – il faut changer cette situation.

La solution est claire : le train à grande fréquence (TGF) transformerait la manière dont les Canadiennes et les Canadiens se déplacent grâce à la mise à niveau et à la construction de voies ferrées dédiées au transport de passagers. Ce projet, crucial pour l'avenir de la mobilité durable au Canada, profiterait aussi au réseau actuel de VIA Rail. En fait, le TGF transformerait les villes que nous desservons déjà en carrefours régionaux de transport et se traduirait par de meilleurs horaires et des services personnalisés dans les communautés le long de la liaison Toronto – Montréal – Québec.

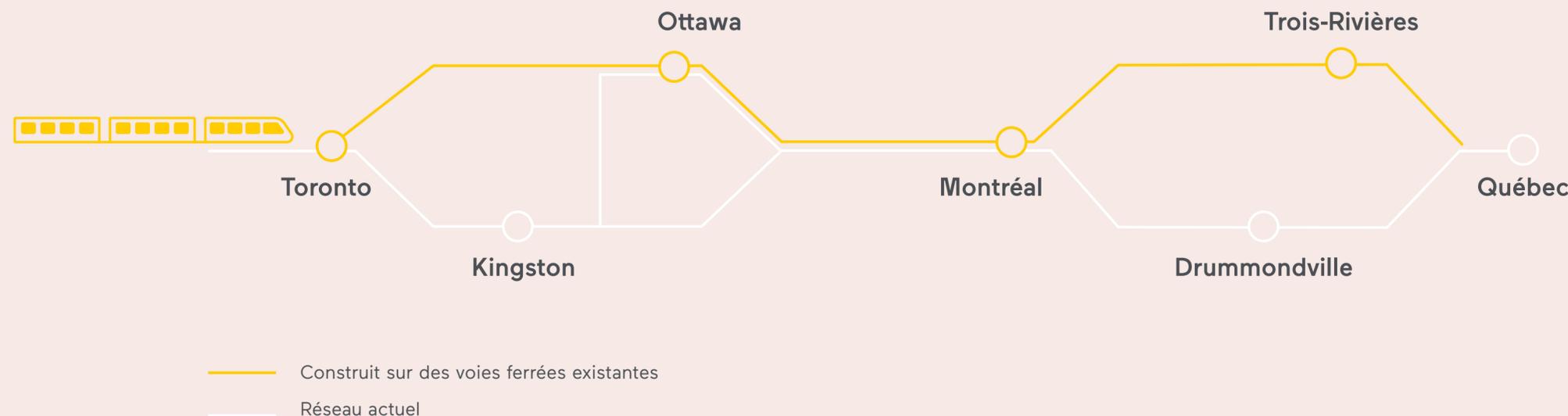
Une fois cette vision concrétisée, les résidents de la région la plus densément peuplée du pays profiteraient d'une offre de transport moderne et durable. En plus de relier davantage de collectivités entre elles et avec les grands centres urbains, ainsi qu'avec le transport en commun et les aéroports internationaux, le TGF offrirait davantage de départs quotidiens, réduirait les temps de déplacement et améliorerait grandement la ponctualité.

Mais ce n'est pas tout! Le TGF serait conçu en vue de révolutionner notre bilan environnemental : la majorité de ce nouveau réseau serait électrifié, ce qui contribuerait à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le TGF est destiné à relier plus de gens et de lieux, et en 2021, des étapes décisives ont été franchies en ce sens.



Crédit : David McCormack





VIA Rail présente la proposition de TGF

Soutien fédéral

En juillet 2021, le ministre des Transports, l'honorable Omar Alghabra, a annoncé que le gouvernement du Canada entamait les premières étapes de préparation en vue du processus d'approvisionnement pour le Projet de train à grande fréquence entre Toronto et Québec. Il s'agit entre autres de consulter les groupes et communautés autochtones pour connaître leur avis sur le projet ainsi que d'accélérer les pourparlers avec les sociétés partenaires concernant les voies dédiées entrantes et sortantes des centres-villes.



Action climatique

Le train à grande fréquence sous-tend l'engagement du gouvernement pour que le Canada atteigne la carboneutralité d'ici 2050, tout en contribuant aux priorités décrites dans la Stratégie fédérale de développement durable.

En plus de contribuer à réduire la congestion routière et, comme la majeure partie de ce nouveau réseau serait électrifiée, le TGF constituerait l'un des moyens de transport les plus écoresponsables.

Nous cherchons également des solutions qui entraîneront plus rapidement des retombées positives sur l'environnement.

VIA Rail a atteint son objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 % d'ici 2020 par rapport à 2005, et travaille maintenant à réduire ses émissions de GES de 30 % d'ici 2030. Nous prévoyons revoir cette cible à la hausse dans le cadre de notre engagement à l'égard de la carboneutralité d'ici 2050 et entamons dès maintenant des initiatives en ce sens.

Par exemple, nous avons lancé en 2021 un projet pilote de mise à l'essai de technologies d'intelligence artificielle (IA) dans le but de réduire la consommation de carburant et les émissions de GES associées à nos services ferroviaires. En collaboration avec Transports Canada et du volet mise à l'essai de Solutions innovatrices Canada, VIA Rail a été jumelée à RailVision, une entreprise en démarrage, pour tester une application reposant sur l'IA qui peut analyser de nombreuses variables afin de produire les meilleures recommandations de conduite pour les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive et ainsi optimiser la consommation de carburant. Ce projet de six mois vise à démontrer qu'il est possible de réduire les coûts autrement, tout en améliorant le bilan environnemental.



Crédit : VIA Rail

Nos gens

Nos gens

Le moment est venu de se rapprocher

— Le moment est venu de se rapprocher	44
Expérience employé	45
Santé et sécurité	47
Diversité et inclusion	51
Formation	54
Vie communautaire	55



Crédit : Getty

**Martine Rivard**

Chef de la direction, Expérience employé

« L'année a été marquée par de nombreuses réalisations, mais la plus importante, peut-être, est la manière dont tout le monde s'est mobilisé pour concrétiser notre mission. Pour les prochaines étapes de ce cheminement, nous gardons à l'esprit l'importance d'être flexibles et de découvrir de nouvelles façons de travailler avec ouverture et créativité. »

Martine Rivard, chef de la direction, Expérience employé

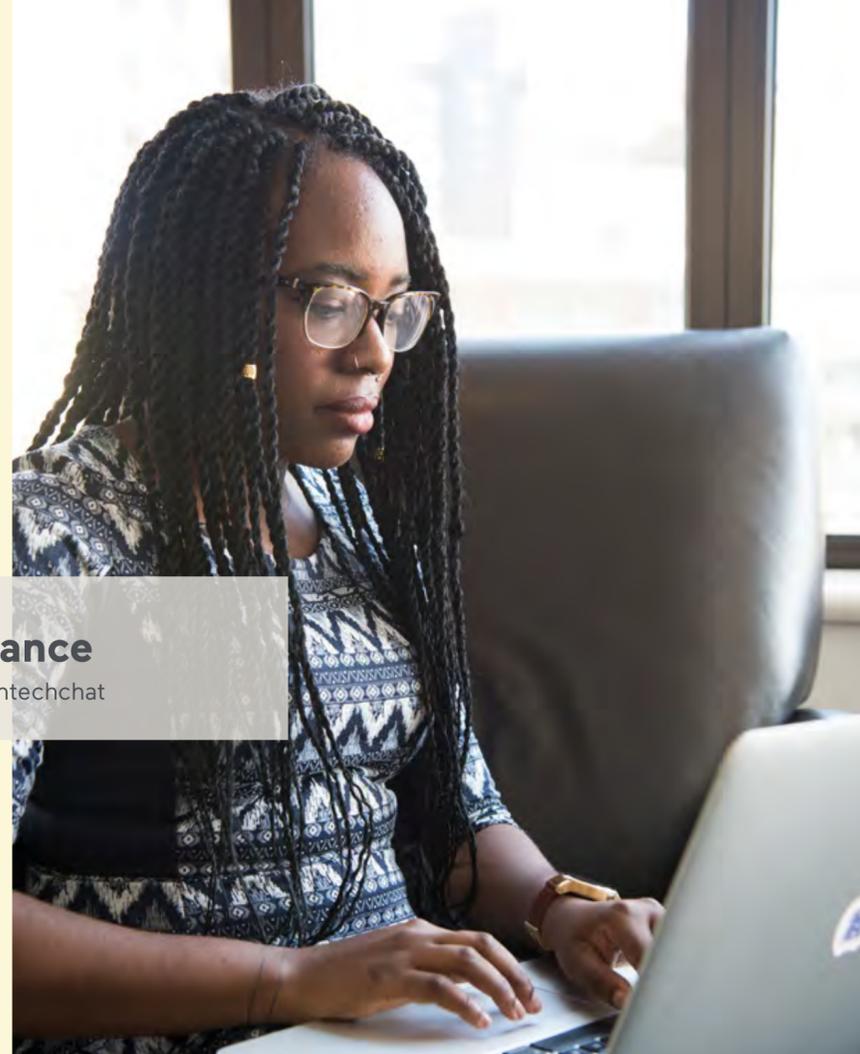
La pandémie s'étant poursuivie en 2021, la capacité d'adaptation de chaque membre du personnel a été mise à l'épreuve, que ce soit à bord de nos trains ou dans nos gares, nos centres de maintenance ou nos bureaux.

Malgré les défis et les difficultés qu'ont apportés deux années consécutives de pandémie, le dévouement et la résilience de nos équipes nous ont permis de continuer d'offrir l'excellent service qui fait notre renommée et, surtout, de remplir notre mission de placer nos passagers avant tout.

En fait, à la fin de l'année, nous avons réussi à franchir toutes les étapes importantes du programme de modernisation, et ce, grâce au dévouement de notre personnel.

Au fil des mois, les membres du personnel temporairement mis à pied sont revenus au travail à mesure que VIA Rail relançait graduellement son service dans diverses liaisons. Nous avons aussi élaboré des plans pour que les personnes travaillant à distance puissent bientôt renouer avec leurs collègues. Nous entamons 2022 en espérant de tout cœur que nos progrès non seulement se maintiendront, mais s'accéléreront également et que nous pourrions tirer parti de ce que nous avons appris, pour notre bénéfice, mais aussi pour celui de notre clientèle.

Expérience employé



Travail à distance

Crédit : Christina Wocintechchat

De retour ensemble

Beaucoup a changé en 2021 : de nombreux membres du personnel travaillant entièrement à distance – une aventure d’adaptation et d’apprentissage en soi – sont revenus au bureau lorsque la situation sanitaire le permettait. Soucieuse de trouver l’équilibre entre la nécessité et les avantages des deux modèles, et en vue du retour au bureau en 2022, VIA Rail a présenté un modèle hybride qui entrera en vigueur lorsque nous aurons le feu vert pour un retour en présentiel.

Pour faciliter cette transition, nous avons mis sur pied des groupes de travail, sondé le personnel et invité des volontaires à des séances de rétroaction, le but étant de trouver la meilleure solution possible malgré les circonstances et les contraintes. Nous avons ainsi appris que beaucoup appréciaient les côtés pratiques du télétravail (p. ex. moins de déplacements), mais que les relations et le contact humains manquaient à certains.

Pour le personnel travaillant dans nos installations de la Place Ville Marie et de la Gare Centrale, à Montréal, et celles de la rue Front, à Toronto, la solution que nous avons trouvée mise sur la flexibilité tout en conjuguant les considérations sanitaires, l’efficacité organisationnelle et les besoins du personnel.

Progrès collectifs

Le 15 mars 2021, VIA Rail a annoncé la ratification des conventions collectives n^{os} 1 et 2 par les membres du Conseil national 4000 d’Unifor, le syndicat qui représente plus de 1 600 membres du personnel affectés à bord des trains et dans les gares, les centres d’appel et les bureaux administratifs. Puis, le 15 mai, notre personnel syndiqué travaillant dans les centres de maintenance, représenté par la section locale 100 d’Unifor, a ratifié la convention collective n^o 3.

Ces conventions de deux ans (du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2021) prévoyaient une hausse salariale de 2 % en 2021, l’amélioration des avantages sociaux et la révision de plusieurs règles de travail.

Les négociations entre les représentants d’Unifor et de VIA Rail pour le renouvellement de ces conventions collectives se poursuivront en 2022.

Reconnaissance

Notre volonté d'améliorer l'expérience de notre personnel n'est pas passée inaperçue... Elle a même été remarquée par le magazine *Forbes*! VIA Rail s'est hissée au 49^e rang de leur **palmarès 2021 des 50 meilleurs employeurs au Canada** – elle qui était classée 109^e auparavant –, et au 4^e rang dans le secteur des transports. Ce classement repose sur un sondage auprès de 8 000 employées et employés d'entreprises de 500 personnes ou plus en activité dans plus de 25 secteurs au Canada.

Cette reconnaissance prestigieuse souligne la détermination de la Société à proposer une expérience employé engageante et une culture d'inclusion et d'innovation.

Nos sondages internes révèlent en partie l'origine de ce succès. Le taux de participation au sondage éclair sur la mobilisation a considérablement augmenté, passant de 43 % en 2020 à 61 % en 2021, signe évident s'il en est un que notre personnel souhaite se faire entendre. Puisque le taux de mobilisation a diminué (de 67 % à 61 %) après deux années éprouvantes, chaque unité fonctionnelle élabore actuellement des plans d'action pour dissiper les inquiétudes de l'ensemble du personnel.

→ **3 428**
employées et employés

→ **76,8 %**
syndiqués

→ **23,1 %**
non syndiqués

→ **50 %**
de main-d'œuvre
active en 2020

→ **81 %**
de main-d'œuvre
active en 2021

Crédit : VIA Rail





Crédit : VIA Rail

Santé et sécurité

La santé à vie!

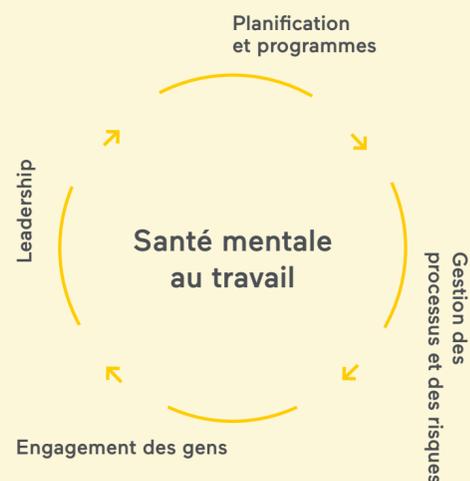
À VIA Rail, nous avons à cœur la santé et la sécurité de notre personnel, et ces dernières années, nous avons travaillé sans relâche à améliorer nos solutions de bien-être. L'objectif : aider notre personnel à protéger ses atouts les plus précieux, soit leur santé physique et mentale.

Il a été particulièrement important de s'attaquer aux contrecoups du stress supplémentaire provoqué par la pandémie sur la santé mentale de tout le monde.

Pour orienter nos initiatives visant une plus grande résilience émotionnelle, nous prenons les engagements suivants :

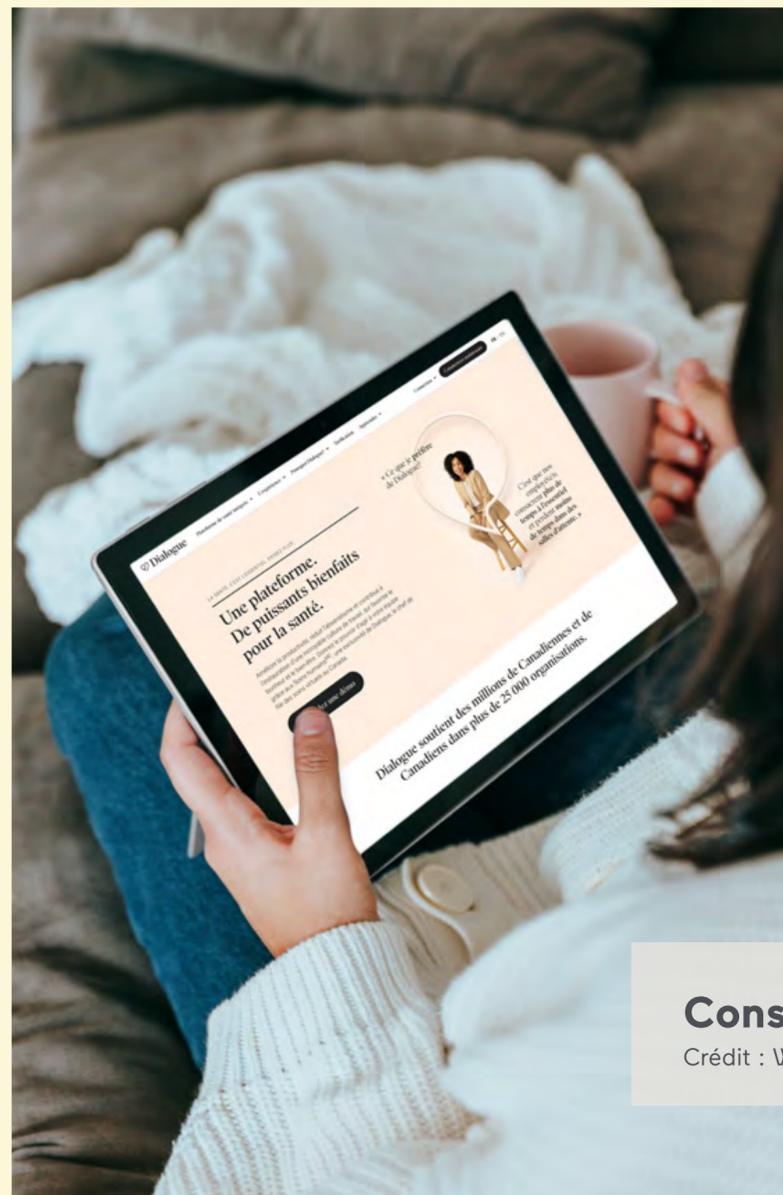
- **Respect et inclusion** : Créer des conditions propices à ce que les membres du personnel se sentent acceptés, respectés et soutenus, afin qu'ils puissent donner le meilleur d'eux-mêmes.
- **Politiques favorables** : Se doter de politiques qui nous aideront à prendre soin de nous, tant sur le plan personnel qu'organisationnel.
- **Santé psychologique** : Offrir un environnement sain, sécuritaire et inclusif et donner aux membres du personnel le soutien dont ils ont besoin pour parler de leurs problèmes de santé mentale sans craindre d'être jugés ou pénalisés.
- **Accès à des ressources** : Faciliter l'accès à des ressources et à des formations sur la santé psychologique.
- **Réseau d'ambassadrices et d'ambassadeurs** : Collaborer avec notre réseau d'ambassadrices et d'ambassadeurs VIAMieux-être pour promouvoir la santé et le bien-être.

Pour concrétiser ces principes, nous nous sommes associés à plusieurs fournisseurs de services de santé et avons créé des outils pour aider notre personnel à s'épanouir, par exemple : SynerVie (soutien aux membres du personnel et à leur famille en lien avec l'activité physique, l'alimentation, les finances, les soins aux aînés et plus encore), LifeSpeak (accès gratuit à un répertoire virtuel de vidéos éducatives sur l'abandon du tabac, les techniques de relaxation, les relations, le sommeil et bien plus) et Dialogue (voir ci-contre).



Source : <https://excellence.ca/sante-mentale-au-travail/>

Les résultats sont encourageants : en novembre, c'est avec fierté que VIA Rail a reçu le prestigieux Prix Canada pour l'excellence dans la catégorie « Santé mentale au travail », la plus haute distinction d'excellence organisationnelle au pays. Ce prix souligne l'engagement continu de VIA Rail à favoriser, de diverses façons, le bien-être de son personnel et reflète l'une de ses valeurs fondamentales : aller plus loin ensemble et collaborer pour donner le meilleur à sa clientèle et à son équipe. De la mise en place d'outils et de ressources sur la santé à la création d'un réseau d'ambadrices et d'ambassadeurs VIAMieux-être pour promouvoir la santé et le bien-être, en passant par les efforts soutenus de nos gestionnaires pour appliquer les meilleures pratiques de santé et de bien-être dans leurs interactions quotidiennes avec leurs équipes, le Prix Canada pour l'excellence est le fruit du travail exceptionnel de toute l'organisation.



Dialogue

VIA Rail s'est associée à Dialogue, un programme de santé mentale intégré visant à améliorer le bien-être et la productivité, pour que son personnel ait accès à des professionnels de la santé qui pourront les aider à améliorer leur bien-être psychologique.

Axée sur la gestion du stress, cette initiative s'accompagne de vérifications proactives pour évaluer le niveau de stress et détecter les problèmes de santé mentale, et encourager l'adoption d'habitudes saines. Elle comprend :

- un nombre illimité de séances gratuites de psychothérapie;
- des évaluations du bien-être;
- un suivi médical jusqu'à la rémission;
- des évaluations par des infirmières et infirmiers.

Consultation médicale

Crédit : Windows

Vaccination du personnel

En octobre 2021, le gouvernement du Canada a exigé des employeurs des secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale qu'ils se dotent de politiques de vaccination pour leur personnel.

Conformément à cette exigence, VIA Rail a élaboré une politique de vaccination obligatoire pour son personnel, en permettant quelques exceptions. Les personnes qui n'avaient pas obtenu leur première dose le 15 novembre ont été mises en congé administratif.

À la fin de l'année, plus de 96 % du personnel actif de VIA Rail remplissaient les obligations de vaccination contre la COVID-19.

Vaccination des passagers

Vers la fin de l'automne, VIA Rail a dévoilé sa politique de vaccination obligatoire exigée par Transports Canada dans un arrêté ministériel. Ainsi, depuis le 30 octobre 2021, les passagers de plus de 12 ans et 4 mois doivent montrer une preuve de vaccination contre la COVID-19 comme condition d'accès aux trains de VIA Rail et aux salons Affaires. Pour laisser le temps aux passagers de se faire vacciner adéquatement, nous leur avons accordé une période de transition d'un mois, durant laquelle ils pouvaient voyager s'ils présentaient un test moléculaire valide de dépistage de la COVID-19 effectué dans les 72 heures avant le départ.

En dépit du délai serré, le personnel de VIA Rail dans les gares et à bord des trains a été en mesure d'assurer une mise en œuvre tout en douceur de cette politique. VIA Rail a également entièrement remboursé les passagers souhaitant annuler leur voyage.



Crédit : VIA Rail

Collectivités éloignées

En collaboration avec Transports Canada, VIA Rail a aussi mis en place une exemption pour les collectivités éloignées le long de la liaison Winnipeg – Churchill difficilement accessibles par la route. Elle s'est également associée à ces dernières pour livrer des centaines de tests moléculaires rapides accompagnés d'instructions dans les langues autochtones locales, de sorte que chaque résidente et résident non vacciné puisse continuer de prendre le train pour ses déplacements essentiels.

Train de sauvetage

En novembre, plus d'un millier de personnes se sont retrouvées isolées à Hope, en Colombie-Britannique, à la suite d'inondations et de glissements de terrain dévastateurs. Emergency Management British Columbia avait besoin d'un train sur le réseau du CN pour transporter des personnes coincées dans le secteur. Le 17 novembre, le CN et VIA Rail ont orchestré ensemble une opération d'évacuation d'urgence, qui a permis de transporter près de 200 résidentes et résidentes en lieu sûr. VIA Rail est fière des membres du personnel qui ont planifié cette opération et aidé les personnes évacuées dans le besoin : ils ont fait honneur à nos valeurs et à notre engagement.



Marie-Claude Cardin

Chef de la direction financière



Inondations en Colombie-Britannique

Crédit : Getty

« Tout comme de nombreuses entreprises de l'industrie du transport, VIA Rail a continué à faire face aux impacts des différentes vagues de la pandémie. Néanmoins, comme nous l'avons toujours fait au cours des deux dernières années, nous avons trouvé des moyens de trouver un équilibre entre notre important mandat de service public tout en gérant de façon proactive les impacts financiers sur nos opérations. »

Marie-Claude Cardin, chef de la direction financière

Diversité et inclusion

Notre culture

À VIA Rail, nous aspirons à nous doter d'un effectif qui soit réellement à l'image de la diversité dans la société canadienne. Nous croyons qu'un engagement inébranlable et des mesures décisives à l'égard de la diversité et de l'inclusion sont essentiels à notre réussite. Le cheminement vers une culture de diversité et d'inclusion commence au sommet de l'organisation, avec l'engagement de la direction.

Avec l'aide du Comité de gestion, nous avons pris des mesures concrètes pour mieux comprendre ces deux concepts, fixé des objectifs mesurables pour créer une culture de diversité et d'inclusion, et souligné la diversité à l'interne.

En 2021, nous avons accompli ce qui suit :

- Nous avons lancé la stratégie de diversité et d'inclusion de VIA Rail et un plan d'action, et défini l'engagement de la direction.
- Nous avons mis sur pied le nouveau Comité inclusion et diversité pour favoriser le changement.
- Nous avons créé une plateforme en ligne pour fournir aux cadres et aux membres du personnel de toute l'organisation des outils et des ressources sur la diversité et l'inclusion.
- Deux conférences sur la diversité et l'inclusion ont été données : une sur l'histoire et le patrimoine des Premières Nations et l'autre sur les éléments essentiels d'une culture inclusive.

En 2022, nous redoublerons d'ardeur pour créer un milieu de travail où tout le monde se sent en sécurité et à l'aise d'être entièrement soi-même, et où l'unicité de chacune et chacun est mise à profit pour favoriser la croissance de VIA Rail en tant que moteur de changement au Canada.



Crédit : VIA Rail

**Eric Cutnam**

Sergent-chef, Service de police et de sûreté de l'entreprise

« Mon expérience avec les peuples autochtones – et l'accueil chaleureux qu'ils m'ont réservé – m'a appris l'importance de créer le plus grand cercle possible et d'adopter une vue d'ensemble. À VIA Rail, nous avons élargi nos horizons et entrepris des conversations courageuses pour trouver comment nous améliorer. »

Eric Cutnam, sergent-chef, Service de police et de sûreté de l'entreprise

Vérité et réconciliation

La première Journée nationale de la vérité et de la réconciliation fut un triste événement qui visait à reconnaître le côté sombre de notre histoire et à honorer la mémoire des enfants autochtones, de leur famille et de leurs communautés. Nous espérons qu'il marque un tournant. À VIA Rail, cette journée nous a rappelé notre responsabilité de bâtir une organisation plus inclusive et d'entretenir des dialogues respectueux et constructifs avec les peuples autochtones.

C'est dans cette optique que nous avons organisé, en octobre 2021, un dîner-conférence des plus enrichissants avec Luc Lainé, un membre de la Nation huronne-wendat et ancien chef délégué du conseil de sa Nation.

Eric Cutnam, un sergent du Service de police de VIA Rail ayant à cœur la diversité et l'inclusion, nous aide à diffuser notre message de bienvenue dans toute l'organisation. D'ascendance haïtienne et québécoise, il a servi pendant 12 ans en tant que policier des Premières Nations dans la communauté d'Obgedjiwan, dans la région de la Haute-Mauricie, au Québec.

Égalité des sexes

À VIA Rail, nous défendons depuis longtemps l'égalité des sexes, comme en témoigne la composition de notre Conseil d'administration, dont 8 des 13 membres sont des femmes, et de notre Comité de gestion, qui compte 3 femmes, dont notre présidente et chef de la direction, parmi ses 7 membres.



Cynthia Garneau,
présidente et chef de la direction

Crédit : David McCormack



Crédit : VIA Rail

→ **2,3:1**
Ratio hommes-femmes dans l'équipe de gestion

→ **2,4:1**
Ratio hommes-femmes chez les membres du personnel syndiqués

→ **1,3:1**
Ratio hommes-femmes chez les membres du personnel non syndiqué

→ **16 %**
de minorités visibles

Formation

Gestion du changement

Dans un milieu de travail en constant changement à cause de la pandémie, certes, mais aussi de notre volonté à concrétiser nos stratégies de transformation, notre personnel a été mis à l'épreuve. Pour l'aider, nous avons optimisé notre approche pour le développement des compétences et la formation.

Au cœur de ce travail s'inscrit le lancement de la nouvelle mouture de notre stratégie globale de gestion des talents, qui encadre nos nouveaux comités des talents, les cycles de planification et les séances de formation en bonne et due forme.

Nous avons également créé cette année une nouvelle trousse de gestion des talents, visant l'adoption de pratiques uniformes dans toutes nos unités fonctionnelles et tous nos secteurs d'activités. Elle traite notamment de renseignements et de processus relatifs par exemple à l'autoévaluation, la rétroaction et le perfectionnement de la direction, à la gestion des risques et au transfert des connaissances.

Cette stratégie était – et demeure – orientée par le besoin de former et de perfectionner les membres du personnel nouveaux comme anciens, de nous adapter aux exigences et aux conditions de travail en constante évolution, et de renouveler la certification ou de former à nouveau les employés et employées qui retournent au travail après une période d'inactivité.

Pendant l'année, nous avons lancé plusieurs programmes novateurs en ce sens :

- Le programme *Le gestionnaire imputable*, qui vise à renforcer les compétences de leadership fondamentales des gestionnaires et des cadres de première ligne;
- Le programme *Parcours de formation en leadership pour les gestionnaires de maintenance*, qui vise à renforcer les compétences de leadership fondamentales des gestionnaires de première ligne des services mécaniques;
- Formation ciblée pour des sujets prioritaires, comme les préjugés inconscients, l'accessibilité universelle, le harcèlement et la prévention de la violence;
- Formation sur la nouvelle flotte et le nouveau matériel;
- Adaptation de notre modalité et notre formule d'apprentissage à la nouvelle réalité du travail hybride et à distance : formation à distance, classes plus petites et adaptation des cours.

→ **3 430**
membres du personnel formés

→ **59 234**
heures de formation



Formation

Crédit : VIA Rail

Vie communautaire

Notre engagement

En tant qu'exploitant du service ferroviaire voyageurs national, nos liens avec les communautés sont primordiaux. Bien que les événements récents nous aient empêchés de participer physiquement à des activités communautaires ou de donner du financement en nature en raison de contraintes financières et opérationnelles, nous avons continué à soutenir des causes importantes.

1. En octobre 2021, nous nous sommes associés à **Corporations for Community Connection**, un organisme à but non lucratif, pour livrer par train 161 ordinateurs remis en état aux collectivités des Premières Nations de Pukatawagan, Shamattawa, Tadoule Lake et Split Lake, dans le Nord du Manitoba. La livraison a coïncidé avec le mercredi des déchets électroniques, pendant la Semaine canadienne de réduction des déchets.
2. En transférant l'infrastructure d'un sentier récréatif de 72 km à la **Corporation du sentier récréatif Prescott-Russel** en 2021, VIA Rail s'est assurée qu'une partie du patrimoine ferroviaire convertie en espace verdoyant continuerait de relier la population. Le sentier a d'importantes retombées environnementales et sociales pour les communautés des régions de Prescott et de Russel, en Ontario.
3. Pour la septième année consécutive, VIA Rail s'est associée à la **Légion royale canadienne** pour rendre hommage aux anciens combattants canadiens lors de la Campagne nationale du coquelicot. Des coquelicots ont été distribués par des bénévoles dans certaines gares de VIA Rail, et des autocollants à l'effigie de cette fleur emblématique ont été placés sur des trains du Corridor et, pour la toute première fois cette année, sur notre train Toronto – Vancouver.
4. VIA Rail est demeurée l'un des principaux commanditaires des **Rendez-vous de la Francophonie (RVF)**, un grand événement culturel entourant la Journée internationale de la Francophonie et promouvant la langue française et ses multiples expressions. Les RVF sont organisés par la Fondation canadienne pour le dialogue des cultures, qui vise à encourager le dialogue entre différentes facettes de la société canadienne et leur rapprochement.
5. **À voix égales** soutient les femmes à tous les échelons politiques et vise à améliorer la représentation des genres dans la politique canadienne. En 2021, À voix égales a souligné le centenaire de l'élection de la première femme à la Chambre des communes du Canada. VIA Rail, en tant qu'alliée de longue date d'À voix égales, a participé au gala soulignant cet anniversaire spécial.
6. VIA Rail a participé au sondage du Rapport annuel sur le rendement en matière de diversité des genres et de leadership 2022 du **Projet Prospérité**, en recueillant des données intersectionnelles sur la représentation des femmes au niveau de la direction. Le Projet vise à atténuer les répercussions de la pandémie sur les Canadiennes, qui sont touchées de manière disproportionnée. Les résultats de ce sondage aideront VIA Rail et d'autres entreprises canadiennes à accroître la représentation des femmes et des personnes issues de la diversité dans les postes de direction.

Campagne nationale du coquelicot

Crédit : Via Rail





Bénévolat

Crédit : Joel Muniz



Nouveaux talents

L'un des plus grands besoins d'une organisation est d'attirer, de recruter et de garder les nouvelles générations de talent, et pour y parvenir, il faut entre autres être en phase avec leurs valeurs, et reconnue comme telle. À VIA Rail, nous nous servons des stages pour exposer les jeunes talents à ce que nous faisons et à la manière dont nous le faisons.

À l'automne 2021, nous avons lancé un Programme de stage structuré et centralisé mettant de l'avant les nouveautés emballantes à VIA Rail, dont le programme de modernisation, qui favorise l'intermodalité (apportez votre vélo!), l'accessibilité équitable et universelle, et les améliorations pour l'environnement. Nous avons fait des présentations et des activités de réseautage, et mené une première activité de bénévolat visant à mobiliser les stagiaires sur des questions relatives à notre plan de développement durable.

En décembre, notre équipe de stagiaires de Montréal a eu la chance de faire du bénévolat pour **Action Nouvelle Vie**, une organisation qui aide les familles traversant une période difficile pendant les Fêtes. En aidant à la préparation de plus de 2 000 paniers de denrées et 3 000 cadeaux, notre équipe a posé des actions concrètes pendant une période qui devrait être marquée par la joie et le partage. Ça également été l'occasion d'affirmer notre mission.

→ Plus de
75
organisations soutenues

→ Plus de
500 000 \$
en dons en nature



Accessibilité

Crédit : VIA Rail

Accessibilité

Le moment est venu de répondre

— Le moment est venu de répondre	59
Politique d'accessibilité	60
Engagement communautaire et dons	62



Crédit : Getty


Catherine Langlois

Conseillère principale, Accessibilité universelle

« Le plus grand obstacle pour les voyageurs handicapés et leurs accompagnatrices ou accompagnateurs, que ce soient des aidantes ou aidants ou des membres du personnel de VIA Rail, c'est de ne pas savoir ce dont ils ont besoin, à quoi s'attendre et qui les aidera et comment. Il faut écouter les personnes directement touchées pour connaître les irritants – par exemple, pourquoi un couple de personnes handicapées doit-il voyager dans des voitures séparées? C'est ainsi que nous parviendrons à des changements positifs. »

Catherine Langlois, conseillère principale, Accessibilité universelle

Le moment est venu de répondre

VIA Rail s'engage à être l'une des options de transport les plus accessibles au Canada en étant une voie sensée pour les voyageurs. Tous les voyageurs.

Il s'agit d'offrir à tous les passagers, quel que soit leur handicap physique ou cognitif, un transport sans obstacle à chaque étape du voyage. Pour ce faire, nous avons pris un large éventail de mesures visant à ce que tout le monde puisse voyager avec confiance et de manière autonome.

S'appuyant sur la nouvelle *Loi canadienne sur l'accessibilité (LCA)*, VIA Rail a élaboré un plan d'accessibilité pluriannuel qui définit les obstacles, décrit les mesures qui seront prises pour les éliminer et établit des processus visant à éviter d'en créer de nouveaux. La LCA exige que VIA Rail consulte les personnes handicapées dans le cadre de l'élaboration de ses plans, produise des rapports d'étape et apporte certaines améliorations conformément au *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*.

Notre plan, qui couvre la période de 2022 à 2025 et sera mis à jour tous les trois ans, est axé sur des initiatives dans différents domaines cibles : environnement bâti, communications et technologies de l'information, approvisionnement, et conception et prestation de services et de programmes.

Notre principal objectif est d'améliorer l'accessibilité à chaque étape du voyage de nos passagers. Nos priorités sont les suivantes :

- **Réservation** : Améliorer le système de réservation en ligne et par téléphone.
- **Transport** : Fournir du transport et des infrastructures accessibles.
- **Gares** : Améliorer la mobilité et l'accès aux installations.
- **Embarquement** : Fournir des mécanismes (et de l'assistance) pour faciliter l'embarquement.
- **À bord** : Assurer le confort et fournir des installations adaptées aux limitations fonctionnelles.
- **Arrivée** : Fournir des mécanismes et de l'assistance pour faciliter le débarquement ainsi que l'accès à du transport adapté.

Politique d'accessibilité

Nos engagements

Dans le cadre de ses efforts à faire du Canada un pays sans obstacle, VIA Rail s'est dotée d'une politique d'accessibilité universelle en 2020 pour orienter sa stratégie et mettre sur pied des initiatives concourant au respect de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*. VIA Rail apprécie tous ses passagers et prend les engagements suivants :

Annnonce de la Journée internationale de la langue des signes



- **Notre culture** : Nous continuerons d'être des agents de transformation en vue de favoriser une culture de respect et de dignité.
- **Leadership** : Nous nous efforçons de tenir compte de l'accessibilité dans la prise de décisions à tous les échelons de l'organisation de façon à améliorer continuellement l'expérience des passagers.
- **Engagement continu** : Nous accordons une grande importance à l'expérience des passagers. Nous recueillerons leurs commentaires pour créer de nouvelles possibilités de déplacement dans notre réseau et les informerons régulièrement des progrès accomplis.
- **Formation** : Nous offrirons à notre personnel les formations et les outils dont il a besoin pour bien servir la clientèle.
- **Communications** : Nous fournirons de l'information claire et cohérente, au moment opportun, à tous les passagers.
- **Écoute active** : Nous reconnaissons que les passagers sont les mieux placés pour savoir ce dont ils ont besoin, et nous efforçons de créer un environnement où ils se sentent à l'aise de demander ces services.
- **Accès exempt d'obstacles** : Nous œuvrons à éliminer les obstacles et tentons d'éviter d'en créer de nouveaux dans toutes nos gares, à bord de tous nos trains et sur toutes nos plateformes numériques.
- **Conception proactive** : Nous travaillerons à offrir à notre clientèle des options flexibles pour accéder à nos services.

Mesures en matière d'accessibilité

En 2021, en collaboration avec des partenaires externes, VIA Rail a revu sa façon de présenter ses vidéos d'information internes et destinés au public pour y intégrer l'interprétation en langue des signes, tant en français (langue des signes québécoise) qu'en anglais (American Sign Language). Divers repères seront utilisés sur notre site Web et ailleurs pour publiciser cette fonction.

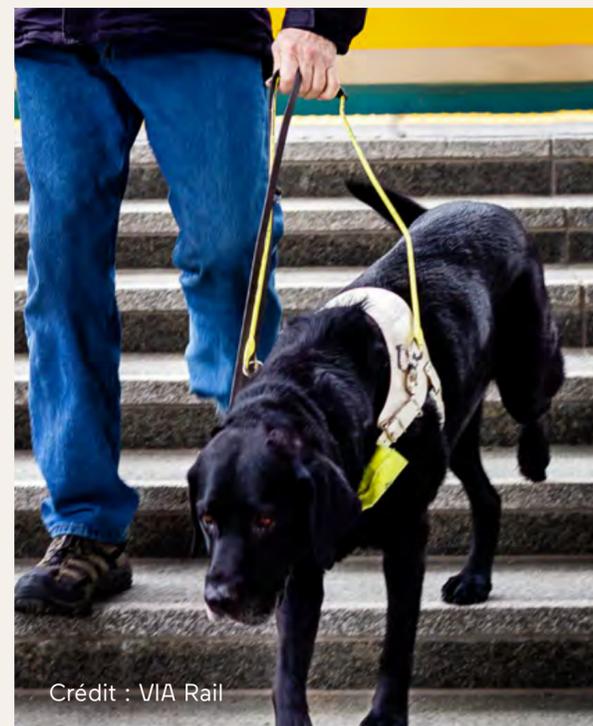
L'accessibilité se verra transformée également par nos projets de modernisation. La nouvelle flotte du Corridor, par exemple, offrira une expérience de voyage sans obstacle et entièrement accessible qui répondra entre autres aux besoins des personnes handicapées et de leurs accompagnatrices ou accompagnateurs. Au nombre des caractéristiques, citons nos premiers trains équipés d'ascenseurs intégrés pour fauteuils roulants (deux ascenseurs par voiture accessible), davantage d'options d'espace d'aide à la mobilité à bord pour nos passagers handicapés, et une foule d'autres commodités, comme des toilettes très spacieuses (conçues en collaboration avec nos partenaires en matière d'accessibilité).

Notre nouveau système de réservation comporte de nombreuses nouvelles fonctionnalités d'accessibilité, tout comme nos systèmes de communication interactifs en gare et à bord, qui offrent notamment de l'affichage en braille, des sous-titres et un dispositif d'assistance audio. Notre nouveau système de réservation offrira des possibilités de réservation autonome pour les personnes handicapées et notre environnement web sera entièrement conforme aux normes d'accessibilité universelle. Il prendra également en charge la sélection des sièges pour les accompagnateurs et tiendra compte des besoins des animaux d'assistance (des aires de repos pour ces animaux sont déjà aménagées dans 80 gares de notre réseau).

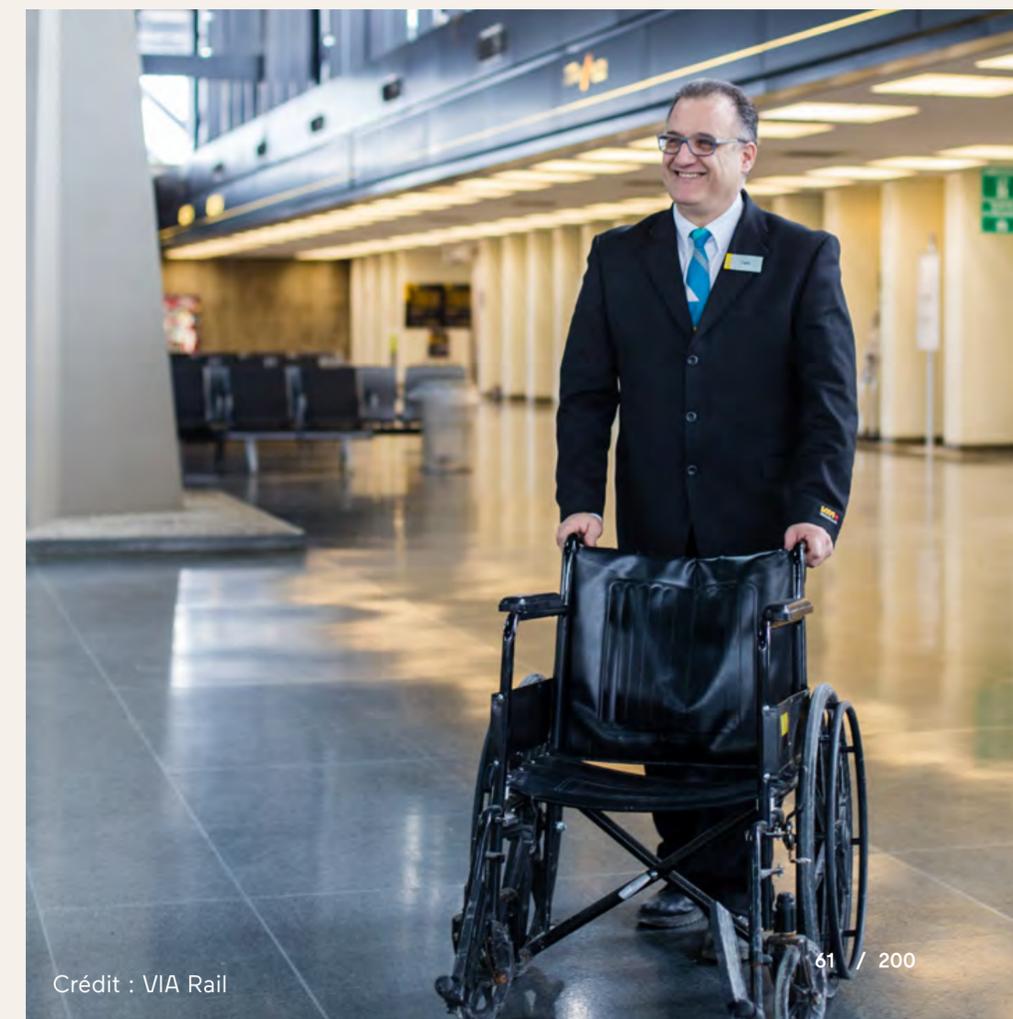


Voiture plus spacieuse

Crédit : VIA Rail



Crédit : VIA Rail



Crédit : VIA Rail

Engagement communautaire et dons

→ **6,2 millions**
 Nombre de personnes de plus de 15 ans
 qui ont un handicap au Canada

→ **Collaboration**
25
 Personnes handicapées
 mobilisées chaque année



→ **Accès exempt d'obstacles**
156
 Demandes d'assistance
 sur le trottoir

→ **Leadership**
1 165
 Demandes de réservation
 de sièges accessibles

→ **Leadership**
6 835
 Demandes de
 services spéciaux

Écoute active

Comprendre les besoins, les attentes et les souhaits des personnes handicapées qui prennent le train, c'est une première étape cruciale vers la véritable accessibilité universelle.

Pour élaborer et mettre en œuvre le nouveau plan d'accessibilité universelle de VIA Rail, nous nous sommes appuyés sur les commentaires précieux d'intervenants externes.

Pour maximiser ces efforts, VIA Rail consulte régulièrement des partenaires, des groupes de défense des intérêts et Normes d'accessibilité Canada. Ceux-ci ont donné leur appui à la première mouture du plan triennal et, au terme de consultations actives, nous avons obtenu beaucoup de commentaires et d'observations de groupes de défense des intérêts, autant d'éléments qui ont appuyé l'exécution du plan.

Ont participé au projet des représentantes et représentants du Conseil des Canadiens avec déficiences, de Courageous Companions, du Conseil canadien des aveugles et de l'Institut national canadien pour les aveugles, qui ont tous formulé des commentaires précieux.

Ensemble, ces occasions d'échanger avec des intervenants nous ont aidés à élaborer un plan qui nous permettra de mieux rejoindre et servir les personnes à mobilité réduite.

Développement durable

Développement durable

🌿 Le moment est venu d’agir

— Le moment est venu d’agir	65
Matérialité	66
Plan	67
Communication des résultats	70



Crédit : VIA Rail

« Comme en témoignent les fondations posées par VIA Rail dans les dernières décennies, le développement durable demeure au cœur de notre mandat, de nos valeurs et de notre engagement à créer un réseau de transport plus moderne et durable. Ainsi, VIA Rail a mis en place un plan de développement durable ambitieux et axé sur l’avenir qui l’aidera à réduire son empreinte écologique, à renforcer son rôle en tant que fournisseur de services de transport responsable et à créer de la valeur durable pour les générations d’aujourd’hui et de demain. Nous sommes maintenant, plus que jamais, sur la voie pour avoir un impact significatif. »

Ben Marc Diendéré, chef de la direction, Affaires publiques et communications



Ben Marc Diendéré

Chef de la direction, Affaires publiques et communications



Crédit : David McCormack



Des années durant, VIA Rail a pleinement honoré son engagement à l’égard de l’intendance environnementale, de la responsabilité sociale et de la bonne gouvernance de la Société, et a réalisé des progrès considérables sur plusieurs fronts, comme la réduction des émissions de GES, le soutien des communautés et la promotion de l’équité, de la diversité et de l’inclusion.

Il demeure toutefois évident que les défis et les possibilités relatifs aux changements climatiques, à l’approvisionnement, à l’inclusion sociale et à beaucoup d’autres enjeux se multiplient. Qui plus est, comme ils changent constamment, les organisations doivent prendre le temps de faire le point pour s’assurer que leurs efforts sont bien ciblés. C’est particulièrement vrai pour celles qui se réinventent et réinvestissent dans des initiatives qui ont un potentiel transformateur.

C’est exactement ce que nous avons décidé de faire en 2020. Et tandis que nous poursuivions le travail entamé – pour ce qui est de la participation des communautés, de l’amélioration de l’accessibilité, de la santé et la sécurité, et plus encore –, nous avons mené un examen en bonne et due forme de nos politiques et de nos pratiques et redéfini nos priorités en matière de développement durable.

Notamment, nous avons communiqué avec des intervenants internes et externes pour nous assurer que nos actions sont conformes à leurs besoins et à leurs attentes et que nous mettions l’accent sur les enjeux de développement durable les plus importants pour VIA Rail.

Le résultat : notre nouveau plan de développement durable.

Matérialité

Validation des priorités

Pour nous assurer que nos priorités en matière de développement durable sont les bonnes, nous avons mené un exercice de consultation des intervenants conforme aux normes de développement durable internationales de la Global Reporting Initiative. Cet exercice a consisté en un examen de la documentation, des entrevues et un sondage auprès d’intervenants internes et externes comme, entre autres, des clientes et clients, des fournisseurs et des partenaires communautaires.

Il a permis de mieux comprendre :

- comment est perçue VIA Rail en tant qu’organisation durable par rapport à ses pairs;
- l’importance du développement durable dans les décisions des intervenants;
- quels sont les enjeux de développement durable dont VIA Rail devrait tenir compte dans sa stratégie;
- la raison d’être et la valeur de VIA Rail dans la société;
- les objectifs de développement durable de l’Organisation des Nations Unies (ONU) sur lesquels VIA Rail pourrait avoir la plus grande incidence.

Nous avons appris bien des choses pendant cet exercice, et nous croyons que notre plan reflète les commentaires que nous avons entendus.

Rétroaction

- Au total, 73 % des intervenants ont indiqué qu’ils voyaient VIA Rail comme une entreprise durable principalement en raison de sa grande expérience et de son caractère écologique.
- Pour 81 % des intervenants, le bilan de VIA Rail en matière de développement durable a une incidence sur leur perception de la marque. Les intervenants externes, comme la clientèle et les fournisseurs, accordent aussi une grande importance à notre bilan.
- Voici les sujets les plus courants :

Responsabilité environnementale

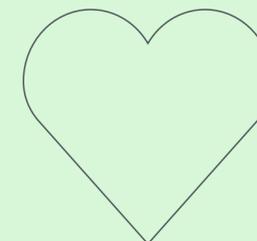
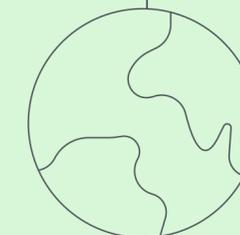
- Carboneutralité
- Déchets et circularité
- Émissions atmosphériques

Responsabilité sociale

- Diversité, équité et inclusion
- Service de mobilité responsable
- Santé et sécurité
- Mobilisation des employés

Gouvernance

- Éthique et conformité
- Approvisionnement responsable
- Prospérité économique



Plan

Six priorités

Dans la foulée de sa consultation des intervenants et de l’évaluation de la matérialité, VIA Rail a élaboré un nouveau plan de développement durable, approuvé en 2021, qui repose sur six priorités dans les domaines environnemental, social et de gouvernance, chacun assorti de ses propres objectifs, plans d’action et mesures de rendement.

Il s’agit d’un travail évolutif intimement lié aux activités régulières et, surtout, à notre programme de modernisation transformateur. Les principaux points de notre plan de développement durable sont décrits ci-dessous.



Crédit : Clément Fusil

	Priorités	Stratégies	Objectifs 2025	Faits saillants de 2021
 <h3>Responsabilité environnementale</h3>	Action climatique	<p>Renforcer les cibles de réduction des GES pour soutenir l’ambition de carboneutralité d’ici 2050.</p> <p>Améliorer l’efficacité énergétique et la consommation de carburant dans toutes les activités.</p> <p>Analyser les risques liés aux changements climatiques et se doter d’un plan d’action.</p>	<p>Réduire les émissions de GES d’au moins 30 % d’ici 2030 par rapport au niveau de 2005 (2030).</p> <p>Intégrer les risques climatiques dans les mécanismes critiques de gouvernance et de prise de décisions.</p>	<p>→ Lancement d’un projet pilote mettant à l’essai l’intelligence artificielle et visant à réduire la consommation de carburant des trains.</p> <p>→ Évaluation préliminaire des risques physiques du changement climatique en cours.</p>
	Gestion environnementale	<p>Réduire les déchets produits dans le cadre de nos activités.</p> <p>Augmenter la réutilisation, le recyclage et la collecte des déchets organiques.</p>	<p>Offrir un train zéro déchet dans le corridor Québec – Windsor</p> <p>Augmenter à 60 % le recyclage et introduire la collecte des déchets organiques dans les sites prioritaires.</p>	<p>→ Réalisation d’un audit de sept jours sur la production de déchets à bord des trains.</p> <p>→ Examen des produits offerts à bord afin de réduire nos déchets.</p>



Responsabilité sociale

	Priorités	Stratégies	Objectifs 2025	Faits saillants de 2021
	Mobilisation de nos collègues	Mobiliser les employées et les employés par le biais d’une culture inclusive et axée sur le développement durable.	Former la totalité du personnel sur le développement durable. La majorité des membres du personnel sont d’avis que le développement durable est une priorité absolue pour VIA Rail.	<ul style="list-style-type: none"> → Intégration du développement durable dans le sondage de mobilisation du personnel et les activités du Programme de stage. → Lancement d’une stratégie de diversité et d’inclusion.
	Implication des communautés	Accroître la mobilisation active des parties prenantes et développer des investissements communautaires stratégiques dans les communautés du Canada.	Harmoniser 80 % des investissements communautaires à notre stratégie. Se doter d’un programme de bénévolat national pour les employées et les employés.	<ul style="list-style-type: none"> → Révision du programme d’investissement communautaire. → Contribution à plus de 75 projets communautaires.



Crédit : VIA Rail



Gouvernance

	Priorités	Stratégies	Objectifs 2025	Faits saillants de 2021
	Approvisionnement responsable	Mettre en œuvre une politique et un programme d’approvisionnement responsable.	Atteindre un taux de 80 % de fournisseurs ayant adopté la politique.	→ Élaboration de la Politique sur la conduite des fournisseurs et l’approvisionnement responsable.
	Crédibilité et reconnaissance	Renforcer la transparence par la reddition de comptes et la reconnaissance en développement durable. Contribuer activement à l’atteinte des objectifs de développement durable de l’ONU.	Être reconnu par des tiers pour notre performance en développement durable.	→ Optimisation de la communication des résultats d’après les normes de la Global Reporting Initiative.

Françoise Bertrand, présidente du Conseil d’administration, Martin R Landry, chef de la direction, Affaires commerciales, et Cynthia Garneau, présidente et chef de la direction, à la présentation de la nouvelle flotte à la gare d’Ottawa.

Crédit : David McCormack



Communication des résultats

Des normes crédibles

Dans un contexte en constante évolution qui touche tout ce que nous faisons et tout le monde avec qui nous faisons affaire (fournisseurs et personnel, partenaires et passagers), le fait de communiquer nos résultats et d'être transparent ne peut qu'améliorer notre rendement et notre réputation.

Comme la plupart des organisations, nous n'avons pas toutes les réponses aux enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance, mais les questions, nous les connaissons. Dans cette optique, nous sommes déterminés à fixer les bons objectifs, à instaurer les bons systèmes de gestion et à prendre les bonnes mesures. Pour nous assurer d'accomplir tout cela d'une manière qui répond aux attentes des intervenants, nous avons décidé d'harmoniser notre plan de développement durable avec la Global Reporting Initiative (GRI) et, par conséquent, de nous mettre à communiquer nos résultats en bonne et due forme, comme elle le prescrit.

La GRI est une organisation de normalisation internationale et indépendante qui œuvre pour le développement durable. Elle établit des attentes claires quant à la détermination et à la divulgation des indicateurs de développement durable les plus importants, en fonction de la rétroaction d'intervenants.

Comme première étape de ce cheminement, nous publierons désormais un index GRI détaillé, qui sera disponible sur notre site Internet.



Crédit : David McCormack



Indicateurs clés de performance

KPI

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 ».



Crédit : David McCormack

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

VIA Rail a augmenté ses activités en 2021, comme en témoigne la capacité déployée qui a augmenté de 31,6 % par rapport à 2020.

La performance de 2021 s'est améliorée par rapport à 2020 mais est restée impactée par la pandémie de COVID-19.

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE	Indicateur	Unité	Trimestres terminés le 31 décembre			Exercices terminés le 31 décembre		
			T4 2021	T4 2020	p/r à 2020	2021	2020	p/r à 2020
	Capacité déployée (en millions) Nombre de sièges-milles offerts (SMO) ⁽¹⁾	ASM	223	111	100,9 %	668	508	31,5 %
	Produits totaux / SMO (PSMO) Produits totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	20,13	15,03	●	19,97	18,11	●
	Charges totales ⁽²⁾ / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisées par le total des sièges-milles offerts	cents	50,68	105,41	●	75,40	100,00	●
	PSMO / CSMO Produits par siège-mille offert, divisés par les coûts par siège-mille offert	%	39,7 %	14,3 %	●	26,5 %	18,1 %	●
	Ponctualité Ponctualité des trains de VIA Rail	%	68 %	80 %	●	72 %	71 %	●
	Ponctualité – Infrastructure de VIA Rail Ponctualité des trains de VIA Rail sur la portion d'infrastructure dont VIA Rail est propriétaire	%	97 %	96 %	●	97 %	96 %	●
	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	●	4	2	●
	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.	%	94 %	96 %	●	94 %	95 %	●

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

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

- Performance égale ou supérieure à celle de l'année dernière.
- Performance légèrement inférieure à celle de l'année dernière (moins de 10 %).
- Performance inférieure à celle de l'année dernière (10 % ou plus).

Gouvernance et responsabilité

Gouvernance et responsabilité

Gestion des risques

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.

Rétrospective de l'année 2021

Bien que 2021 ait apporté son lot de défis liés à la pandémie en cours, VIA Rail était en meilleure position pour faire face à ces incertitudes grâce aux leçons apprises en 2020. Malgré un début d'année plus lent et la succession de vagues de la COVID-19, VIA Rail a été en mesure d'agir sur les trois principales catégories de risques soulevées par la pandémie, à savoir l'offre de services, la gestion des actifs et la sécurité et la sûreté opérationnelles. Les mesures de contrôle en place ont été testées tout au long des différentes vagues et se sont avérées suffisantes pour tenir compte de la fluctuation de la demande et des restrictions gouvernementales.

Amélioration continue du processus de gestion des risques

En 2021, VIA Rail a poursuivi sa démarche de gestion des risques et a précisé son nouveau format de rapport GRE. Cela a mené à une amélioration de la structure de gouvernance du programme, la responsabilité de la gestion des risques étant partagée entre le Conseil d'administration et le comité de direction. Ce nouveau rapport permet au Conseil d'administration de mieux suivre l'évolution des niveaux de risque, l'efficacité perçue des plans de gestion, les risques résiduels et la responsabilité des dirigeants. Cette méthodologie de GRE plus robuste permet également au Comité de direction d'être plus agile lorsqu'il s'agit de traiter et de gérer les risques opérationnels. VIA Rail continue de gérer ses risques en s'appuyant sur les processus de GRE, de gestion des risques liés aux projets et de planification de la résilience. Au fur et à mesure que cette démarche progresse, VIA Rail cherche à gagner en maturité et à offrir à la Société une visibilité exhaustive de la gestion des risques et des plans de contrôle.

Projets de modernisation

VIA Rail continue d'aller de l'avant avec son plan de transformation et continue d'exploiter la gestion des risques comme une activité clé parfaitement intégrée à sa structure de gestion de projet. Toutes les analyses de rentabilité et les sélections de fournisseurs pour les projets importants ou complexes font l'objet d'une analyse détaillée des risques effectuée par un facilitateur indépendant, tandis que les projets plus simples bénéficient d'évaluations des risques réalisées par les équipes de projet. Pour les initiatives majeures telles que le programme de remplacement de la flotte du Corridor, un gestionnaire de risques affecté au programme veille à ce que la gestion des risques soit menée de manière rigoureuse. Les évaluations des risques existants pour les projets de modernisation de VIA Rail sont effectuées sur une base régulière, afin d'évaluer les impacts potentiels sur la portée, le budget et le calendrier. Les changements importants par rapport à la base de référence du projet ou aux décisions du projet sont également effectués en tenant compte des risques potentiels.

Conseil d'administration

Au 31 décembre 2021, 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 Omar Alghabra, ministre des Transports. Le Conseil a siégé 14 fois et les comités se sont réunis au total 36 fois en 2021. En moyenne, les membres du Conseil ont assisté à 100 % de ces réunions. Les honoraires cumulés versés aux membres du Conseil pendant cette période ont totalisé 382 550 \$.

Comités du conseil

Voici les comités relevant du conseil d'administration au 31 décembre 2021 :

Vérification et placement des régimes de retraite

Gail Stephens, présidente
Grant Christoff
Jane Mowat
Glenn Rainbird
Kenneth Tan
Geneviève Tanguay

Projets majeurs et de la modernisation de la flotte :

Glenn Rainbird, président
Kathy Baig
Miranda Keating Erickson
Jane Mowat
Kenneth Tan
Geneviève Tanguay

Ressources humaines

Miranda Keating Erickson, présidente
Daniel Gallivan
Jonathan Goldbloom
Glenn Rainbird
Gail Stephens
Vianne Timmons

Train à grande fréquence Affaires et relations avec les parties prenantes

Jonathan Goldbloom, président
Kathy Baig
Grant Christoff
Daniel Gallivan
Jane Mowat
Vianne Timmons

Les mandats des comités sont accessibles à la section « Conseil d'administration » du site [Web corpo.viarail.ca](http://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 2021

Françoise Bertrand Présidente du conseil d'administration	705 \$
Cynthia Garneau Présidente et chef de la direction	6 658 \$
Équipe de la haute direction et dirigeants (11 membres)	36 520 \$
Conseil d'administration (12 membres)	41 908 \$
Total de VIA Rail (y compris les dépenses ci-dessus)	453 458 \$

Rémunération des hauts dirigeants

Divulcation des échelles de rémunération des hauts dirigeants en 2021¹

Rémunération en argent ²	Présidente et chef de la direction	Hauts dirigeants
Échelle salariale de base	271 000 \$ – 318 800 \$	200 436 \$ – 321 553 \$
Échelle de rémunération au rendement	13 % – 26 %	35 % – 50 %
Échelle de rémunération totale par année civile	306 230 \$ – 401 688 \$	270 588 \$ – 482 329 \$

Programme d'avantages indirects

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

1. Au 31 décembre 2021, l'équipe de la haute direction était composée de : présidente et chef de la direction, chef de l'exploitation, chef de la direction, Transformation des affaires, chef de la direction financière, chef de la direction, Affaires commerciales, chef de la direction, Services juridiques et Gestion des risques (vacant), chef de la direction, Affaires publiques et Communications, chef de la direction, Expérience employé, vice-présidente, Expérience client, vice-président, Programme de renouvellement de la flotte (vacant), vice-présidente, Contrôleur corporatif, vice-président, Services mécaniques.

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 2021 de VIA Rail

Assemblée annuelle

L'Assemblée publique annuelle 2021 de VIA Rail a été préenregistrée et s'est tenue dans un lieu clos en mai pour respecter les directives de santé publique. Françoise Bertrand, présidente du Conseil d'administration, Cynthia Garneau, présidente et chef de la direction, et Marie-Claude Cardin, chef de la direction financière, y ont parlé des résultats de 2020 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 2021, conformément aux exigences du Gouvernement du Canada, VIA Rail a remis ses rapports annuels 2020-2021 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 2020 au 31 mars 2021, VIA Rail a reçu 47 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 72 demandes reçues entre avril 2019 et mars 2020.



Crédit : VIA Rail

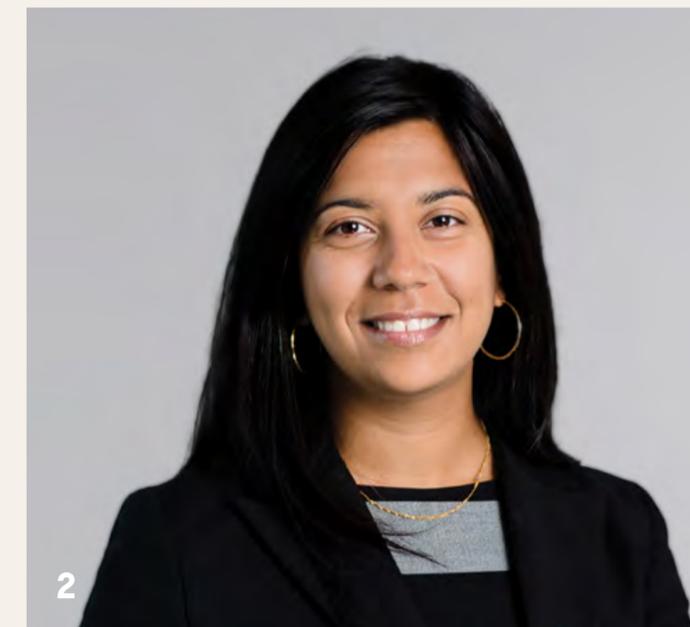
Conseil d'administration de VIA Rail

- 1 — Françoise Bertrand**
Montréal, Québec
Administratrice depuis avril 2017
Présidente du Conseil d'administration
Membre d'office de tous les comités

- 2 — Kathy Baig**
Laval, Québec
Administratrice depuis juin 2017
Membre du Comité des projets majeurs
et sur la modernisation de la flotte et
du Comité sur le train à grande fréquence
et relations avec les parties prenantes

- 3 — Grant Christoff**
Vancouver, Colombie-Britannique
Administrateur depuis mars 2019
Membre du Comité sur le train à grande
fréquence et relations avec les parties
prenantes et du Comité de vérification
et de placement des régimes de retraite

- 4 — Daniel Gallivan**
Halifax, Nouvelle-Écosse
Administrateur depuis juin 2017
Membre du Comité sur le train
à grande fréquence et relations avec
les parties prenantes et du Comité
des ressources humaines



5 — Jonathan Goldbloom

Montréal, Québec

Administrateur depuis juin 2017

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



6 — Miranda Keating Erickson

Calgary, Alberta

Administratrice depuis mars 2019

Présidente du Comité des ressources humaines et membre du Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte



7 — Jane Mowat

Toronto, Ontario

Administratrice depuis septembre 2013

Membre du Comité de vérification et de placement des régimes de retraite, du Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte et du Comité sur le train à grande fréquence et relations avec les parties prenantes



8 — Glenn Rainbird

Belleville, Ontario

Administrateur depuis juin 2017

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



9 — Gail Stephens

Victoria, Colombie-Britannique

Administratrice depuis juin 2017

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



10 — Kenneth Tan

Richmond, Colombie-Britannique

Administrateur depuis juin 2017

Membre du Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte et du Comité de vérification et de placement des régimes de retraite



11 — Geneviève Tanguay

Montréal, Québec

Administratrice depuis août 2017

Membre du Comité de vérification et de placement des régimes de retraite et du Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte



12 — Vianne Timmons

Saint-Jean, Terre-Neuve-et-Labrador

Administratrice depuis mars 2019

Membre du Comité sur le train à grande fréquence et relations avec les parties prenantes et du Comité des ressources humaines



Équipe de la haute direction

- 1 — **Cynthia Garneau**
Présidente et chef de la direction
- 2 — **Bruno Cacciola**
Chef de la direction, Transformation des affaires
- 3 — **Marie-Claude Cardin**
Chef de la direction financière
- 4 — **Ben Marc Diendéré**
Chef de la direction, Affaires publiques et communications



- 5 — **Martin R Landry**
Chef de la direction, Affaires commerciales
- 6 — **Dominique Lemay**
Chef de l'exploitation
- 7 — **Martine Rivard**
Chef de la direction, Expérience employé





Rapport de gestion de la direction

Rapport de gestion de la direction

— 1. Introduction	89
— 2. Vue d'ensemble de la Société	89
— 3. Pandémie de COVID-19	89
— 4. Indicateurs des résultats financiers et statistiques d'exploitation clés	90
— 5. Analyse des résultats financiers	93
— 6. Résultats comparés au plan corporatif 2021-2025 ⁽¹⁾	106
— 7. Analyse des risques	109
— 8. Perspectives	115



Crédit : VIA Rail

1. Introduction

Le rapport de gestion de la direction présente les résultats financiers de VIA Rail Canada Inc. (la Société) pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2021 comparativement au trimestre et à l'exercice terminés le 31 décembre 2020. 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, jugée dans les circonstances similaires, pourrait influencer les décisions que les utilisateurs de la Société 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 la Société 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

La Société, ainsi que tous les autres fournisseurs de services de transport de passagers, a été considérablement touchée par la pandémie de COVID-19. Bien que la Société ait augmenté ses niveaux d'exploitation depuis le début de la pandémie, ils demeurent toujours inférieurs aux niveaux d'avant la pandémie. Par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2020, la capacité a augmenté de plus de 67,2 pour cent en termes de trains-milles et de 159,5 pour cent en termes de sièges-milles. Sur une base cumulative, la capacité a augmenté de 27,1 pour cent en termes de trains-milles et de 31,5 pour cent en termes de sièges-milles.

La sécurité des passagers et des employés demeure la principale priorité de la Société alors que le service reprend 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 et depuis le mois d'octobre 2021, la validation de la preuve de vaccination 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 fédérales en matière de santé et de sécurité ainsi que celles de 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			
	2021	2020	Var \$	Var %	2021	2020	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Performance financière								
Produits voyageurs <i>(section 5.2)</i>	53,5	12,7	40,8	321,3 %	118,2	76,6	41,6	54,3 %
Autres produits	4,3	4,0	0,3	7,5 %	15,3	16,0	(0,7)	(4,4 %)
Total des produits	57,8	16,7	41,1	246,1 %	133,5	92,6	40,9	44,2 %
Charges d'exploitation <i>(section 5.3)</i>	190,8	149,2	41,6	27,9 %	625,0	645,6	(20,6)	(3,2 %)
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat <i>(section 5.1)</i>	(133,0)	(132,5)	(0,5)	(0,4 %)	(491,5)	(553,0)	61,5	11,1 %
Résultat net de la période	(28,9)	12,0	(40,9)	(340,8 %)	(26,3)	(16,0)	(10,3)	(64,4 %)
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi (net d'impôts)	54,3	34,4	19,9	57,8 %	339,2	(5,9)	345,1	5 849,2 %
Résultat global de la période	25,4	46,4	(21,0)	(45,3 %)	312,9	(21,9)	334,8	1 528,8 %

(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			
	2021	2020	Var \$	Var %	2021	2020	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Situation financière et flux de trésorerie								
Total des actifs <i>(section 5.4)</i>	2 177,5	1 685,7	491,8	29,2 %	2 177,5	1 685,7	491,8	29,2 %
Total des passifs et du financement en capital reporté <i>(section 5.4)</i>	2 023,5	1 844,5	179,0	9,7 %	2 023,5	1 844,5	179,0	9,7 %
Trésorerie <i>(section 5.5)</i>	4,4	12,2	(7,8)	(63,9 %)	4,4	12,2	(7,8)	(63,9 %)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation <i>(section 5.5)</i>	(31,1)	(10,8)	(20,3)	(188,0 %)	15,3	(50,9)	66,2	130,1 %
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'investissement <i>(section 5.5)</i>	8,4	8,0	0,4	5,0 %	(20,5)	62,5	(83,0)	(132,8 %)
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement <i>(section 5.5)</i>	(0,6)	(0,7)	0,1	14,3 %	(2,6)	(2,8)	0,2	7,1 %
Financement du gouvernement								
Exploitation <i>(section 6)</i>	88,0	100,4	(12,4)	(12,4 %)	370,5	415,8	(45,3)	(10,9 %)
Capital <i>(section 6)</i>	72,1	65,9	6,2	9,4 %	226,4	252,9	(26,5)	(10,5 %)
Financement total du gouvernement	160,1	166,3	(6,2)	(3,7 %)	596,9	668,7	(71,8)	(10,7 %)
Statistiques d'exploitation clés								
Trains-milles parcourus <i>(en milliers)</i>	1 281	766	515	67,2 %	3 647	2 870	777	27,1 %
Sièges-milles <i>(en millions)</i>	288	111	177	159,5 %	668	508	160	31,5 %
Voyageurs-milles <i>(en millions)</i>	144	40	104	260,0 %	327	227	100	44,1 %
Voyageurs <i>(en milliers)</i>	677,0	197,3	479,7	243,1 %	1 512,0	1 146,5	365,5	31,9 %
Coefficient d'occupation moyen (%)	51	36	15	41,7 %	49	45	4	8,9 %
PSMO (produit par siège-mille offert) <i>(en cents) – Note 1</i>	20,17	15,14	5,03	33,2 %	19,99	18,11	1,88	10,4 %
CSMO (charge par siège-mille offert) <i>(en cents) – Note 1</i>	50,73	105,59	(54,86)	(52,0 %)	75,45	99,96	(24,51)	(24,5 %)
Ratio de recouvrement des coûts (%) – Note 1	39,8	14,3	25,5	178,3 %	26,5	18,1	8,4	46,4 %
Déficit d'exploitation par voyageur-mille <i>(en cents) – Note 1</i>	61,1	251,0	(189,9)	(75,7 %)	113,3	183,2	(69,9)	(38,2 %)
Ponctualité (%)	68	80	(12)	(15,0 %)	72	71	1	1,4 %

*(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)
Note 1 : basés sur les activités financées*

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

Faits saillants financiers

Quatrième trimestre

- Les produits totaux ont augmenté de 246,1 pour cent résultant d'une augmentation des fréquences entraînée par une demande plus élevée.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 27,9 pour cent principalement en raison des coûts d'exploitation associés aux fréquences supplémentaires.
- La perte d'exploitation a augmenté de 0,4 pour cent en raison d'une hausse des charges d'exploitation partiellement contrebalancée par une hausse des produits.
- Le financement d'exploitation a diminué de 12,4 pour cent reflétant les montants moins élevés requis pour les activités financées.
- La Société a enregistré un résultat global de 25,4 millions de dollars comparativement à un résultat global de 46,4 millions de dollars en 2020. 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.

Exercice

- Les produits totaux ont augmenté de 44,2 pour cent aussi en raison de l'augmentation des fréquences entraînée par une demande plus élevée.
- Les charges d'exploitation ont diminué de 3,2 pour cent reflétant la diminution des amortissements des actifs ainsi que des mesures de maîtrise des coûts telles que la mise à pied d'employés et le report d'initiatives non essentielles.
- La perte d'exploitation a diminué de 11,1 pour cent en raison d'une diminution des charges d'exploitation et d'une augmentation des produits.
- Le financement d'exploitation a diminué de 10,9 pour cent reflétant les montants moins élevés requis pour les activités financées.
- La Société a enregistré un résultat global de 312,9 millions de dollars comparativement à un résultat global de (21,9) millions de dollars en 2020. 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.

Puisque les fréquences ont été réintroduites au cours du quatrième trimestre de l'exercice, les statistiques d'exploitation ont été positivement impactées à la fois sur une base trimestrielle et sur l'ensemble de l'année. La ponctualité s'est également légèrement améliorée d'un point de pourcentage.

5. Analyse des résultats financiers

5.1 Comparaison des résultats selon les IFRS et des résultats financiers

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2021	2020	Var \$	Var %	2021	2020	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Perte d'exploitation financée	(88,0)	(100,4)	12,4	12,4 %	(370,5)	(415,8)	45,3	10,9 %
AJUSTEMENT DES PRODUITS NON FINANCIÉS								
Ajustement pour les points VIA Préférence et autre	(0,3)	(0,1)	(0,2)	(200,0 %)	-	0,6	(0,6)	(100,0 %)
AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCIÉES								
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	(7,0)	3,8	(10,8)	(284,2 %)	(15,1)	(15,3)	0,2	1,3%
Amortissement d'immobilisations corporelles, incorporelles, d'actifs au titre de droits d'utilisation et pertes sur cessions	(29,0)	(45,1)	16,1	35,7 %	(110,8)	(125,5)	14,7	11,7 %
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	(8,7)	9,3	(18,0)	(193,5 %)	4,9	3,0	1,9	63,3 %
Total des ajustements des charges non financées	(44,7)	(32,0)	(12,7)	(39,7 %)	(121,0)	(137,8)	16,8	12,2 %
Total des postes ne nécessitant pas des fonds d'exploitation	(45,0)	(32,1)	(12,9)	(40,2 %)	(121,0)	(137,2)	16,2	11,8 %
Perte d'exploitation selon les IFRS	(133,0)	(132,5)	(0,5)	(0,4 %)	(491,5)	(553,0)	61,5	11,1 %
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	88,0	100,4	(12,4)	(12,4 %)	370,5	415,8	(45,3)	(10,9 %)
Amortissement du financement en capital reporté	28,2	43,9	(15,7)	(35,8 %)	107,0	121,2	(14,2)	(11,7 %)
Résultat net avant impôts sur le résultat	(16,8)	11,8	(28,6)	(242,4 %)	(14,0)	(16,0)	2,0	12,5 %
Charge d'impôts (recouvrement)	12,1	(0,2)	12,3	6 150,0 %	12,3	-	12,3	n/a
Résultat net selon les IFRS de la période	(28,9)	12,0	(40,9)	(340,8 %)	(26,3)	(16,0)	(10,3)	(64,4 %)
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi	64,6	34,4	30,2	87,8 %	349,5	(5,9)	355,4	6 023,7 %
Charge d'impôts	(10,3)	-	(10,3)	n/a	(10,3)	-	(10,3)	n/a
Résultat global de la période	25,4	46,4	(21,0)	(45,3 %)	312,9	(21,9)	334,8	1 528,8 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

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

Résultat net selon les IFRS pour le trimestre :

Un résultat net de (28,9) millions de dollars pour le trimestre comparativement à un résultat net de 12,0 millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une détérioration de 40,9 millions de dollars principalement attribuables à :

- Une augmentation de la perte d'exploitation (0,5 million de dollars) qui s'explique par une augmentation des charges d'exploitation de 41,6 millions de dollars partiellement contrebalancée par une augmentation des produits de 41,1 millions de dollars.
- Une augmentation de la charge d'impôts reportés de 12,3 millions de dollars.
- Une diminution de l'amortissement du financement en capital reporté (15,7 millions de dollars).
- Une diminution du financement d'exploitation du gouvernement comptabilisé durant le trimestre (12,4 millions de dollars).

Résultat net selon les IFRS pour l'exercice :

Un résultat net de (26,3) millions de dollars pour l'exercice comparativement à un résultat net de (16,0) millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une détérioration de 10,3 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une diminution de l'amortissement du financement en capital reporté (14,2 millions de dollars).
- Une diminution du financement d'exploitation du gouvernement comptabilisé durant l'exercice (45,3 millions de dollars).
- Une augmentation de la charge d'impôts reportés de 12,3 millions de dollars, partiellement contrebalancée par :
- Une diminution de la perte d'exploitation (61,5 millions de dollars) qui s'explique par une augmentation des produits de 40,9 millions de dollars partiellement contrebalancée par une diminution des charges de 20,6 millions de dollars.

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

Résultat global

Les réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures 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.

Résultat global de 25,4 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2021 et de 312,9 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 décembre 2021 incluent les éléments suivants :

La réévaluation de 54,3 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 2021 s'explique par une perte de réévaluation de 67,1 millions de dollars sur l'obligation au titre des prestations définies découlant d'une diminution de 20 points de base du taux d'actualisation depuis le 30 septembre 2021 ainsi que par un gain de réévaluation de 132,6 millions de dollars découlant d'un taux de rendement réel supérieur sur les actifs des régimes. La réévaluation comprend également une perte actuarielle de 0,9 million de dollars attribuable à la diminution du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi. La réévaluation est en partie contrebalancée par une charge d'impôts différés de 10,3 millions de dollars attribuables aux actifs au titre des avantages du personnel.

La réévaluation net d'impôts de (339,2) millions de dollars pour l'exercice de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des prestations postérieures à l'emploi est due à l'augmentation du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies (3,00 pour cent au 31 décembre 2021 comparativement à 2,50 pour cent au 31 décembre 2020), ce qui a entraîné un gain actuariel de 194,3 millions de dollars, combiné au rendement des actifs du régime de 153,2 millions de dollars au cours de l'exercice. La réévaluation comprend également un gain actuariel de 2,0 millions de dollars attribuable à une hausse du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi (3,00 pour cent au 31 décembre 2021 comparativement à 2,60 pour cent au 31 décembre 2020).

Résultat global de 46,4 millions de dollars pour le quatrième trimestre de 2020 et de (21,9) millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020 incluent les éléments suivants :

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 découlant d'une diminution de 20 points de base du taux d'actualisation depuis le 30 septembre 2020 et par un gain de réévaluation de 118,6 millions de dollars découlant d'un taux de rendement 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 l'exercice. 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 prestations postérieures à l'emploi (2,60 pour cent au 31 décembre 2020 comparativement à 3,10 pour cent au 31 décembre 2019).

5.2 Produits

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2021	2020	Var \$	Var %	2021	2020	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Produits voyageurs								
Corridor Est	41,5	9,7	31,8	327,8 %	91,2	53,8	37,4	69,5 %
Sud-Ouest de l'Ontario	7,3	2,3	5,0	217,4 %	16,0	12,8	3,2	25,0 %
Corridor Québec – Windsor	48,8	12,0	36,8	306,7 %	107,2	66,6	40,6	61,0 %
Océan	1,0	–	1,0	n/a	1,7	1,1	0,6	54,5 %
Canadien	2,3	–	2,3	n/a	5,4	3,1	2,3	74,2 %
Liaisons régionales	0,7	0,2	0,5	250,0 %	1,6	1,2	0,4	33,3 %
Hors corridor	4,0	0,2	3,8	1 900,0 %	8,7	5,4	3,3	61,1 %
Autres	0,7	0,5	0,2	40,0 %	2,3	4,6	(2,3)	(50,0 %)
Total produits voyageurs selon IFRS	53,5	12,7	40,8	321,3 %	118,2	76,6	41,6	54,3 %
Autres produits	4,3	4,0	0,3	7,5 %	15,3	16,0	(0,7)	(4,4 %)
Total produits selon les IFRS	57,8	16,7	41,1	246,1 %	133,5	92,6	40,9	44,2 %
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés) et autre	0,3	0,1	0,2	200,0 %	–	(0,6)	0,6	100,0 %
TOTAL PRODUITS FINANCÉS	58,1	16,8	41,3	245,8 %	133,5	92,0	41,5	45,1 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

5.2 Produits (suite)

Voyageurs

(en milliers)	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2021	2020	Var #	Var %	2021	2020	Var #	Var %
Voyageurs								
Corridor Est	514,0	144,7	369,3	255,2 %	1 139,6	818,3	321,3	39,3 %
Sud-Ouest de l'Ontario	144,1	47,5	96,6	203,4 %	318,6	287,6	31,0	10,8 %
Corridor Québec – Windsor	658,1	192,2	465,9	242,4 %	1 458,2	1 105,9	352,3	31,9 %
Océan	5,8	–	5,8	n/a	9,6	8,2	1,4	17,1 %
Canadien	4,3	0,3	4,0	1 333,3 %	14,5	6,0	8,5	141,7 %
Liaisons régionales	8,8	4,8	4,0	83,3 %	29,7	26,4	3,3	12,5 %
Hors corridor	18,9	5,1	13,8	270,6 %	53,8	40,6	13,2	32,5 %
TOTAL VOYAGEURS	677,0	197,3	479,7	243,1 %	1 512,0	1 146,5	365,5	31,9 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Produits voyageurs

Les produits voyageurs ont augmenté de 40,8 millions de dollars (321,3 pour cent) durant le trimestre et de 41,6 millions de dollars (54,3 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation pour le trimestre est associée à la capacité supplémentaire par rapport à l'année dernière.

La crise de la COVID-19 a été déclarée une pandémie le 11 mars 2020 par l'Organisation mondiale de la santé et depuis, a affecté de manière importante les opérations de la Société en les réduisant de manière considérable. Par conséquent, des fréquences ont été annulées en 2020 dans la plupart des principaux services de train et ont été totalement interrompues sur d'autres services comme l'Océan et le Canadien. En 2021, les fréquences dans le Corridor ont progressivement augmenté mais sont toujours inférieures aux niveaux pré-covid. Quant aux fréquences hors corridor, certaines ont été réintroduites.

5.2 Produits (suite)

Corridor Québec – Windsor

Les produits ont augmenté de 36,8 millions de dollars (306,7 pour cent) durant le trimestre à la suite d'une augmentation des fréquences qui a attiré plus de passagers (242,4 pour cent), ainsi que des produits moyens en hausse (18 pour cent).

La capacité (en termes de sièges-milles offerts) a augmenté de 159,6 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente.

Sur une base annuelle, les produits ont augmenté de 40,6 millions de dollars (61,0 pour cent) pour l'exercice, l'achalandage a augmenté de 31,9 pour cent et la capacité a augmenté de 32,2 pour cent.

Océan

Le service a cessé ses opérations en mars 2020 et a repris le 11 août 2021, avec une fréquence aller-retour hebdomadaire. Une deuxième fréquence aller-retour hebdomadaire a été introduite en décembre. Les produits ont par conséquent augmenté 1,0 de million de dollars durant le trimestre et de 0,6 million de dollars (54,5 pour cent) pour l'exercice.

Canadien

Le service a été interrompu en mars 2020 en raison de la pandémie de COVID-19 et n'a opéré qu'à partir de décembre 2020, lorsque la portion du service entre Winnipeg et Vancouver a été réintroduite, opérant depuis à raison d'une fréquence aller-retour par semaine. Le service entre Toronto et Winnipeg a été réintroduit le 17 mai 2021.

Les produits ont augmenté de 2,3 millions de dollars par rapport à ceux du trimestre de l'exercice précédent et de 2,3 millions de dollars (74,2 pour cent) comparativement à l'exercice précédent.

Liaisons régionales

Les produits ont augmenté de 0,5 million de dollars (250,0 pour cent) durant le trimestre. La capacité en termes de sièges-milles a augmenté de 25,9 pour cent, l'achalandage a augmenté de 83,3 pour cent et les produits moyens ont augmenté de 53,3 pour cent.

Pour l'exercice, ils ont augmenté de 0,4 million de dollars (33,3 pour cent) pour l'exercice, principalement en raison de l'augmentation des produits moyens (17,6 pour cent).

Autres produits

Les autres produits ont augmenté de 0,3 million de dollars (7,5 pour cent) durant le trimestre et ont diminué de 0,7 million de dollars (4,4 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation durant le trimestre est principalement attribuable à la hausse des produits des gares découlant de l'augmentation de l'achalandage. La diminution pour l'exercice est attribuable à la baisse des produits associée à l'entreposage des voitures de Metrolinx et de Bombardier sur les terrains de VIA Rail ainsi que la baisse des produits associés au service de trains d'Amtrak (aucun train d'Amtrak n'a voyagé au Canada depuis le début de la pandémie).

5.3 Charges d'exploitation

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2021	2020	Var \$	Var %	2021	2020	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Rémunération et avantages du personnel	80,0	53,8	26,2	48,7 %	273,3	281,9	(8,6)	(3,1 %)
Exploitation des trains et carburant	32,1	17,4	14,7	84,5 %	90,3	69,9	20,4	29,2 %
Gares et autres biens	11,8	10,7	1,1	10,3 %	42,2	39,4	2,8	7,1 %
Marketing et ventes	7,2	2,6	4,6	176,9 %	17,2	15,7	1,5	9,6 %
Matériel de maintenance	7,1	6,5	0,6	9,2 %	26,5	30,5	(4,0)	(13,1 %)
Honoraires professionnels	5,8	3,4	2,4	70,6 %	15,3	10,4	4,9	47,1 %
Télécommunications	6,9	6,7	0,2	3,0 %	23,1	23,0	0,1	0,4 %
Amortissements	26,0	41,2	(15,2)	(36,9 %)	101,9	114,8	(12,9)	(11,2 %)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	3,0	3,9	(0,9)	(23,1 %)	8,9	10,7	(1,8)	(16,8 %)
Perte nette (gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	1,4	(6,2)	7,6	122,6 %	(5,5)	2,5	(8,0)	(320,0 %)
Autres	9,5	9,2	0,3	3,3 %	31,8	46,8	(15,0)	(32,1 %)
Total des charges d'exploitation selon les IFRS	190,8	149,2	41,6	27,9 %	625,0	645,6	(20,6)	(3,2 %)
Ajustements non financés <i>(section 5.1)</i>	(44,7)	(32,0)	(12,7)	(39,7 %)	(121,0)	(137,8)	16,8	12,2 %
Total des charges financées	146,1	117,2	28,9	24,7 %	504,0	507,8	(3,8)	(0,7 %)

(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)

5.3 Charges d'exploitation (suite)

La Société, dans son objectif de réduire les coûts et de minimiser l'impact de la pandémie sur ses produits et son déficit, continue de mettre en place des mesures de maîtrise des coûts, notamment :

- la réduction de certaines charges d'exploitation au prorata du niveau des opérations,
- les licenciements,
- la réduction des services dans les gares et de l'offre de nourriture à bord des trains ainsi que
- la réduction des coûts administratifs et le report des initiatives non essentielles.

La structure de coûts de la Société 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 augmenté de 41,6 millions de dollars (27,9 pour cent) pour le trimestre et ont diminué de 20,6 millions de dollars (3,2 pour cent) pour l'exercice. Les principales variations s'expliquent par :

Rémunération et avantages du personnel

Les charges ont augmenté de 26,2 millions de dollars (48,7 pour cent) durant le trimestre et ont diminué de 8,6 millions de dollars (3,1 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation pour le trimestre reflète la hausse des coûts du personnel associés aux fréquences supplémentaires par rapport au trimestre correspondant de 2020. La diminution pour l'exercice résulte de l'impact des licenciements effectués en août 2020 qui se sont poursuivis en 2021 jusqu'à ce que les niveaux de service soient réintroduits et que certains employés soient réembauchés.

Exploitation des trains et carburant

Les charges ont augmenté de 14,7 millions de dollars (84,5 pour cent) durant le trimestre et de 20,4 millions de dollars (29,2 pour cent) pour l'exercice. Les augmentations pour le trimestre et l'exercice proviennent des fréquences supplémentaires opérées en 2021 ainsi que des augmentations des coûts contractuels.

Marketing et ventes

Les charges ont augmenté de 4,6 millions de dollars (176,9 pour cent) durant le trimestre et de 1,5 million de dollars (9,6 pour cent) pour l'exercice.

Les augmentations sont principalement attribuables aux campagnes publicitaires visant à informer les passagers de la réintroduction des fréquences dans le Corridor.

Matériel de maintenance

Les charges ont augmenté de 0,6 million de dollars (9,2 pour cent) durant le trimestre et ont diminué de 4,0 millions de dollars (13,1 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation au cours du trimestre est due aux charges associées aux fréquences supplémentaires exploitées. La baisse de l'année est due au fait qu'en 2020, comme de nombreuses voitures ont été temporairement retirées du service suite à la réduction des fréquences, ces voitures ont subi des réparations qui auraient normalement dû être complétées en 2021.

Honoraires professionnels

Les charges ont augmenté de 2,4 millions de dollars (70,6 pour cent) durant le trimestre et de 4,9 millions de dollars (47,1 pour cent) pour l'exercice. Les augmentations sont dues en partie aux coûts de communication pour informer les passagers de VIA Rail des diverses mesures et exigences de sécurité associées à la pandémie de COVID-19, ainsi qu'aux coûts liés aux initiatives opérationnelles stratégiques.

5.3 Charges d'exploitation (suite)

Amortissements

Les charges ont diminué de 15,2 millions de dollars durant le trimestre et de 12,9 millions de dollars pour l'exercice. La diminution est due au fait qu'au dernier trimestre de 2020, la durée de vie utile de certains équipements Renaissance a été réduite et une charge d'amortissement plus élevée a été enregistrée à ce moment pour refléter la réduction de durée de vie utile.

Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles

Les charges ont diminué de 0,9 million de dollars (23,1 pour cent) durant le trimestre et de 1,8 million de dollars (16,8 pour cent) pour l'exercice.

Les diminutions sont principalement dues au fait que moins de projets en capital ayant une valeur nette comptable ont été radiés comparativement à l'exercice précédent.

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

Une perte nette de 1,4 million de dollars pour le trimestre et un gain net de 5,5 millions de dollars pour l'exercice comparativement à un gain net de 6,2 millions de dollars pour le trimestre terminé le 31 décembre 2020 et une perte nette de 2,5 millions de dollars pour l'exercice. Le gain net cumulatif au 31 décembre 2021 s'explique par le fait que les prix du marché sont supérieurs aux prix contractuels. L'année dernière, la perte nette cumulative générée découlait du fait que les prix du marché étaient inférieurs aux prix contractuels.

Autres charges

Les charges ont augmenté de 0,3 million de dollars pour le trimestre et ont diminué de 15,0 millions de dollars pour l'exercice. La diminution de la charge annuelle par rapport à l'exercice précédent est principalement attribuable aux gains réalisés sur les instruments financiers dérivés. En 2020, VIA Rail a subi des pertes de 11,3 millions de dollars sur des instruments financiers dérivés, mais a réalisé des gains de 2,4 millions de dollars en 2021.

5.4 Situation financière

(en millions de dollars canadiens)

	31 décembre 2021	31 décembre 2020	Var \$	Var %
ACTIFS				
Actifs courants	115,0	79,0	36,0	45,6 %
Avance sur contrat	52,5	58,4	(5,9)	(10,1 %)
Immobilisations corporelles	1 285,9	1 176,9	109,0	9,3 %
Actifs au titre de droits d'utilisation	87,8	33,4	54,4	162,9 %
Immobilisations incorporelles	356,1	336,0	20,1	6,0 %
Actifs au titre des avantages du personnel	280,2	2,0	278,2	13 910,0 %
Total des actifs	2 177,5	1 685,7	491,8	29,2 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

5.4 Situation financière (suite)

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	31 décembre 2021	31 décembre 2020	Var \$	Var %
PASSIFS				
Passifs courants	192,7	159,0	33,7	21,2 %
Autres charges à payer	22,2	16,8	5,4	32,1 %
Impôts différés	22,6	–	22,6	n/a
Obligations locatives	86,3	32,1	54,2	168,8 %
Passifs au titre des avantages du personnel	41,6	97,8	(56,2)	(57,5 %)
Total des passifs	365,4	305,7	59,7	19,5 %
Financement en capital reporté	1 658,1	1 538,8	119,3	7,8 %
Capital-actions	9,3	9,3	–	0,0 %
Déficit accumulé au début de la période	(168,2)	(146,2)	(22,0)	(15,0 %)
Résultat net	(26,3)	(16,0)	(10,3)	(64,4 %)
Autres éléments du résultat global	339,2	(5,9)	345,1	5 849,2 %
Surplus (déficit) accumulé à la fin de la période	144,7	(168,1)	312,8	186,1 %
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	2 177,5	1 685,7	491,8	29,2 %

(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 491,8 millions de dollars principalement en raison d'une hausse des actifs au titre des avantages du personnel de 278,2 millions de dollars découlant d'une hausse du taux d'actualisation et du rendement de l'actif des régimes ainsi qu'en raison d'acquisitions d'immobilisations corporelles.

Passifs et financement en capital reporté

Le total des passifs a augmenté de 59,7 millions de dollars résultant principalement d'une hausse de l'obligation locative (bail à long terme signé pour la Gare Centrale de Montréal) ainsi que d'une hausse du passif d'impôt différé résultant de l'actif au titre des avantages du personnel. Le financement en capital reporté a augmenté de 119,3 millions de dollars principalement dû aux investissements en capital. La diminution des passifs au titre des avantages du personnel de 56,2 millions de dollars découle de la hausse du taux d'actualisation et du rendement de l'actif des régimes.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global ont augmenté en raison de la hausse des taux d'actualisation et du rendement de l'actif des régimes affectant les actifs et les passifs au titre des avantages du personnel tel qu'expliqué à la section 5.1 du présent document.

5.5 Liquidité, flux de trésorerie et investissements en immobilisations

Liquidité et flux de trésorerie

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2021	2020	Var \$	Var %	2021	2020	Var \$	Var %
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>								
Solde au début de la période	27,7	15,7	12,0	76,4 %	12,2	3,4	8,8	258,8 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	(31,1)	(10,8)	(20,3)	(188,0 %)	15,3	(50,9)	66,2	130,1 %
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'investissement	8,4	8,0	0,4	5,0 %	(20,5)	62,5	(83,0)	(132,8 %)
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	(0,6)	(0,7)	0,1	14,3 %	(2,6)	(2,8)	0,2	7,1 %
Solde à la fin de la période	4,4	12,2	(7,8)	(63,9 %)	4,4	12,2	(7,8)	(63,9 %)

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Activités d'exploitation

Les fonds nets ont diminué de 20,3 millions de dollars (188,0 pour cent) pour le trimestre et ont augmenté de 66,2 millions de dollars (130,1 pour cent) pour l'exercice. Ces variations sont attribuables à la variation des éléments du fonds de roulement.

Activités d'investissement

Les fonds nets ont augmenté de 0,4 million de dollars pour le trimestre et ont diminué de 83,0 millions de dollars pour l'exercice. La diminution est principalement attribuable au montant de financement gouvernemental reçu au cours de l'exercice qui est moins élevé par rapport aux investissements en immobilisations corporelles et incorporelles.

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

Financement des investissements en immobilisations

Les immobilisations corporelles et incorporelles totalisent 1 642,0 millions de dollars au 31 décembre 2021, ce qui représente une augmentation de 129,1 millions de dollars comparativement au solde au 31 décembre 2020.

Le financement des investissements en immobilisations corporelles et incorporelles a totalisé 226,4 millions pour l'exercice.

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2021	2020	Var \$	Var %	2021	2020	Var \$	Var %
Équipement	14,4	13,2	1,2	9,1 %	58,9	35,1	23,8	67,8 %
Infrastructure	2,4	6,1	(3,7)	(60,7 %)	6,8	12,3	(5,5)	(44,7 %)
Technologie de l'information	10,4	5,9	4,5	76,3 %	34,1	17,3	16,8	97,1 %
Gares	4,7	3,9	0,8	20,5 %	16,0	17,7	(1,7)	(9,6 %)
Programme de remplacement de la flotte	37,6	34,5	3,1	9,0 %	100,2	161,9	(61,7)	(38,1 %)
Autres	2,6	2,3	0,3	13,0 %	10,4	6,1	4,3	70,5 %
Investissements en immobilisations	72,1	65,9	6,2	9,4 %	226,4	250,4	(24,0)	(9,6 %)
Avance sur contrat – Programme de remplacement de la flotte	–	–	–	n/a	–	2,5	(2,5)	(100,0 %)
Total	72,1	65,9	6,2	9,4 %	226,4	252,9	(26,5)	(10,5 %)

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Les plus importants investissements réalisés au cours du trimestre et de l'exercice ont été pour le Programme de remplacement de la flotte ainsi que les programmes de reconstruction des équipements AES (à alimentation électrique de service) des longs parcours et du Corridor (appelé programme Héritage), ainsi que les investissements dans les projets de technologie de l'information notamment le nouveau système de réservation.

6. Résultats comparés au plan corporatif 2021-2025⁽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 s'efforce d'atteindre les objectifs et les stratégies identifiés dans son plan corporatif. Les résultats financiers du trimestre et de l'exercice ont été légèrement supérieurs aux résultats prévus en raison des coûts d'exploitation inférieurs aux prévisions.

En termes d'investissements en immobilisations, bien que les investissements de l'exercice aient été inférieurs aux investissements prévus, les travaux des grands projets stratégiques identifiés dans le plan corporatif progressent, notamment le Programme de remplacement de la flotte, le programme de reconstruction des équipements AES (à alimentation électrique de service), les rénovations des gares et le nouveau système de réservation.

Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada

(en millions de dollars canadiens)

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Solde au début de la période	47,0	36,1
Reçu pour financer les charges d'exploitation	(354,2)	(404,9)
Enregistré dans les résultats financiers	370,5	415,8
Solde à la fin de la période	63,3	47,0

Financement en capital par le gouvernement du Canada

(en millions de dollars canadiens)

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Solde au début de la période	(36,5)	43,0
Reçu pour financer les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	(197,3)	(332,4)
Enregistré pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	226,4	252,9
Solde à la fin de la période	(7,4)	(36,5)

6. Résultats comparés au plan corporatif 2021-2025⁽¹⁾ (suite)

Crédits parlementaires

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada en fonction de l'exercice financier du gouvernement qui commence le 1^{er} avril et se termine le 31 mars. Ainsi, les crédits parlementaires pour les charges d'exploitation et les investissements en capital sont basés sur l'exercice financier du gouvernement.

Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	Pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2022	Pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2021
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>		
Crédit parlementaire initial	326,4	149,4
Crédit parlementaire supplémentaire <i>(Note 1)</i>	97,8	259,9
Crédit parlementaire annuel révisé	424,2	409,3
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 30 juin	97,3	119,6
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 30 septembre	89,0	90,9
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 31 décembre	88,0	100,4
Total crédit parlementaire comptabilisé pour la période	274,3	310,9
Crédit parlementaire disponible pour le reste de l'exercice	149,9	98,4

Note 1 : inclut un montant de 2,8 millions de dollars approuvés après le 31 décembre 2021, par le biais du Suppl C Estimates

6. Résultats comparés au plan corporatif 2021-2025⁽¹⁾ (suite)

Crédit parlementaire pour les investissements en capital

(en millions de dollars canadiens)

	Pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2022	Pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2021
Crédit parlementaire initial	443,4	397,6
Crédit parlementaire supplémentaire (Note 1)	32,4	39,5
Crédit parlementaire annuel révisé	475,8	437,1
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 30 juin	48,3	84,8
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 30 septembre	59,2	46,8
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 31 décembre	72,1	65,9
Total crédit parlementaire comptabilisé pour la période	179,6	197,5
Crédit parlementaire disponible pour le reste de l'exercice	296,2	239,6

Note 1 : montant approuvé après le 31 décembre 2021, par le biais du Suppl C Estimates

7. Analyse des risques

Cette section souligne les principaux risques auxquels la Société est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers et présente de l'information sur les risques pour lesquels la tendance ou le statut a changé par rapport au 31 décembre 2020.

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
Viabilité financière		
<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 opérations, ses immobilisations et s'acquitter de ses obligations à l'égard des régimes de retraite.</p> <p>Un financement insuffisant de la part du Gouvernement constitue un risque dans la prestation efficace des services de la Société 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 opérations, 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. VIA Rail a donc demandé et reçu une enveloppe de financement supplémentaire de 187,5 millions de dollars pour la période d'avril 2020 à mars 2022 qui est suffisante pour couvrir les besoins de financement de la Société pour 2022.</p>



En hausse



Stable



En baisse

7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
Offre des services		
<p>L'incapacité de la Société à répondre aux besoins du marché par le biais des services existants et futurs pourrait empêcher la Société de réaliser son plan pour la génération de produits et pourrait entraîner un manque de financement et des réductions de coûts et de services.</p> <p>Les défis actuels pour l'offre de services 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'inflation); ○ 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 sont toujours inférieurs aux niveaux normaux en raison de la pandémie de COVID-19, bien que les niveaux de service aient augmenté en 2021 (de 41 pour cent à 79 pour cent du niveau normal). L'incertitude liée aux futures vagues potentielles de la pandémie ainsi que le changement potentiel des habitudes de voyage des clients pourraient entraver la capacité de la Société à réaliser son plan de produits et nécessiter des mesures de restriction des coûts supplémentaires pour compenser les pertes de produits.</p>



En hausse



Stable



En baisse

7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
Gestion des actifs		
<p>Le matériel roulant de type AES (à alimentation électrique de service) de VIA Rail vieillit et approche de la fin de sa vie utile. Sa fiabilité s'est détériorée au cours des dernières années, ce qui a entraîné des retards et des coûts d'exploitation supplémentaires afin de maintenir un bon état de fonctionnement.</p> <p>Les coûts de maintenance pourraient augmenter considérablement au cours des prochaines années, d'ici la mise en service d'une nouvelle flotte, à la fois dans le Corridor et hors du Corridor car la fiabilité du matériel actuel pourrait continuer de se détériorer.</p>	↑	<p>La pandémie de COVID-19 et des travaux supplémentaires nécessaires sur certains équipements du matériel roulant ont eu un impact sur le calendrier de rénovation de nos équipements AES dans le cadre du Programme Héritage.</p> <p>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.</p> <p>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 supplémentaires seront minimisés.</p>
Sécurité opérationnelle et sûreté		
<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 (SGS) 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 résulter des opérations de la Société. La Société a élaboré une feuille de route pour la sécurité et a mis en œuvre, au cours des dernières années, diverses initiatives pour renforcer la sécurité dans certaines de ses gares. En ce qui concerne les nouvelles exigences réglementaires sur les passages à niveau émises par Transports Canada, la date d'entrée en vigueur a été repoussée au-delà de la date initialement prévue du 27 novembre 2021. VIA Rail a terminé tous les travaux requis sur ses propres infrastructures et les discussions se poursuivent avec les propriétaires des autres infrastructures sur lesquelles VIA Rail opère concernant l'exécution des travaux sur leur infrastructure.</p>



En hausse



Stable



En baisse

7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
Accès aux infrastructures de tiers		
<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 légèrement améliorée par rapport à l'année précédente, mais cette situation est principalement due au fait que les fréquences, exploitées par VIA Rail cette année, sont demeurées inférieures aux niveaux normaux. En plus du risque que la ponctualité diminue lorsque les fréquences seront réintroduites, VIA Rail pourrait potentiellement faire face à des problèmes d'accès à l'infrastructure nécessaire aux opérations dans les gares.</p> <p>Les ententes actuelles avec certains propriétaires d'infrastructures ont expiré ou arriveront à expiration prochainement et il y a un risque que les coûts d'accès augmentent considérablement. Les négociations avec ces propriétaires d'infrastructures ont débuté et l'objectif de la direction est d'assurer l'accès actuel et futur à l'infrastructure tout en minimisant les augmentations de coûts.</p>



En hausse



Stable



En baisse

7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
Utilisation de la technologie et cybersécurité		
<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 confidentialité, de sécurité ou d'autres obligations connexes, nuirait 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 telles que la formation sur la sensibilisation des employés et l'évaluation des contrôles par des tiers 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

7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
Gestion des talents		
<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. De plus, le marché de l'emploi est devenu de plus en plus concurrentiel. Sans une bonne planification de la relève et de stratégies pour attirer et retenir les employés, les connaissances et compétences clés pourraient être perdues.</p> <p>Cette situation pourrait entraîner une baisse de la productivité et une hausse des coûts.</p>		<p>VIA Rail a mis en place un programme d'apprentissage pour les postes de techniciens qualifiés et assure le transfert des connaissances avec succès. De plus, la Société a poursuivi son programme de formation de mécaniciens de locomotive afin de disposer d'un effectif suffisant compte tenu des départs à la retraite potentiels et recrute actuellement pour des classes supplémentaires.</p> <p>La Société travaille également sur des programmes et des outils pour attirer et retenir ses employés clés talentueux.</p>



En hausse



Stable



En baisse

8. Perspectives

Les résultats du quatrième trimestre se sont améliorés par rapport à ceux des trimestres précédents, car la demande des passagers a augmenté et des fréquences ont été réintroduites. Cette tendance encourageante a cependant été freinée à la fin du mois de décembre avec la vague du variant Omicron qui a entraîné une réduction de service en janvier 2022.

Des incertitudes subsistent quant à l'évolution de la pandémie et l'émergence d'une vague additionnelle et de nouveaux variants contagieux du virus. La direction veille donc à ce que la réintroduction des fréquences soit conforme à la demande des passagers afin que les coûts marginaux associés à l'augmentation des services soient limités. La réintroduction de fréquences dans les services hors corridor qui ne couvrent pas tous leurs coûts augmentera cependant le déficit de la Société et pourrait entraîner un manque à gagner pour le prochain exercice financier du gouvernement (2022-2023). La direction surveille de près la situation et est en communication avec Transports Canada au sujet d'éventuels besoins de financement supplémentaires pendant cette situation sans précédent et durable.

Pendant ce temps, la direction poursuit son travail sur la mise en œuvre d'initiatives pour minimiser les coûts d'opération. Les projets stratégiques tels que le Programme de remplacement de la flotte, le programme Héritage, le train à grande fréquence (TGF) et le nouveau système de réservation sont maintenus.

Le 9 mars 2022, le Gouvernement du Canada a annoncé les futures phases du projet de train à grande fréquence (TGF) et a informé VIA Rail de la création d'une filiale, création qui sera bientôt officialisée par un décret. La direction n'a pas reçu de détails supplémentaires concernant la filiale et n'est donc pas en mesure d'évaluer les impacts financiers qui y sont associés.

États financiers



États financiers



Passager
Getty

— Déclaration de responsabilité de la direction	118
— Rapport de l'auditeur indépendant	119
— États financiers	123
— Notes afférentes aux états financiers	130

Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice terminé le 31 décembre 2021

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. L'auditeur externe, la vérificatrice générale du Canada, a audité les états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2021. 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
Le présidente et chef de la direction



Marie-Claude Cardin
La chef, Services financiers

Montréal, Canada
23 mars 2022



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 2021, et l'état du résultat global, l'état des variations de l'avoir 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 2021, 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 23 mars 2022

États financiers

État de la situation financière

<i>Au 31 décembre</i> (en milliers de dollars canadiens)	2021	2020
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	4 400 \$	12 213 \$
Clients et autres débiteurs (Note 9)	71 186	29 088
Autres actifs (Note 10)	4 924	6 696
Instruments financiers dérivés (Note 11)	2 341	230
Stocks (Note 12)	30 191	29 703
Fonds de renouvellement des actifs (Note 13)	1 969	1 096
	115 011	79 026
ACTIFS NON COURANTS		
Avances sur contrats (Note 14)	52 405	57 538
Immobilisations corporelles (Note 15)	1 285 893	1 176 894
Actifs au titre de droits d'utilisation (Note 18)	87 834	33 392
Immobilisations incorporelles (Note 16)	356 119	335 952
Fonds de renouvellement des actifs (Note 13)	–	873
Actifs au titre des avantages du personnel (Note 22)	280 231	2 024
	2 062 482	1 606 673
Total des actifs	2 177 493 \$	1 685 699 \$

État de la situation financière (suite)

Au 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2021	2020
PASSIFS COURANTS		
Fournisseurs et charges à payer (Note 17)	161 637 \$	122 594 \$
Obligations locatives (Note 18)	3 681	2 984
Provisions (Note 19)	5 214	10 437
Instruments financiers dérivés (Note 11)	113	3 489
Produits reportés (Note 20)	21 999	19 634
	192 644	159 138
PASSIFS NON COURANTS		
Charges à payer (Notes 21 et 26)	22 206	16 814
Impôts différés (Note 23)	22 580	–
Obligations locatives (Note 18)	86 316	32 079
Passifs au titre des avantages du personnel (Note 22)	41 629	97 804
	172 731	146 697
Financement en capital reporté (Note 24)	1 658 109	1 538 752
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (Note 25)	9 300	9 300
Surplus (déficit) accumulé	144 709	(168 188)
	154 009	(158 888)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	2 177 493 \$	1 685 699 \$

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)	2021	2020
PRODUITS (Note 6)		
Voyageurs	118 173 \$	76 662 \$
Autres	15 283	15 976
	133 456	92 638
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	273 347	281 917
Exploitation des trains et carburant	90 274	69 918
Gares et autres biens	42 248	39 409
Marketing et ventes	17 189	15 696
Matériel de maintenance	26 469	30 537
Coûts des fournitures à bord des trains	15 785	14 181
Taxes d'exploitation	10 662	10 173
Honoraires professionnels	15 291	10 417
Télécommunications	23 067	22 979
Amortissements des immobilisations corporelles (Note 15)	78 117	88 289
Amortissements des immobilisations incorporelles (Note 16)	20 639	22 791
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation (Note 18)	3 052	3 662
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles (Note 15)	8 539	10 702
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations incorporelles (Note 16)	396	(2)
(Gain net) perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(5 487)	2 547
(Gain net) perte nette réalisé sur les instruments financiers dérivés	(2 402)	11 317
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	899	970
Autres	6 882	10 127
	624 967 \$	645 630 \$

État du résultat global (suite)

<i>Exercice terminé le 31 décembre</i> (en milliers de dollars canadiens)	2021	2020
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	(491 511) \$	(552 992) \$
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (Note 7)	370 521	415 834
Amortissement du financement en capital reporté (Note 24)	107 013	121 189
Résultat net avant impôts sur le résultat	(13 977)	(15 969)
Charge d'impôts (Note 23)	12 312	-
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	(26 289)	(15 969)
Autres éléments du résultat global		
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au résultat net :		
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi (Note 22)	349 454	(5 972)
Charge d'impôts (Note 23)	(10 268)	-
	339 186	(5 972)
RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE	312 897 \$	(21 941) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des variations de l'avoir de l'actionnaire

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2021	2020
CAPITAL-ACTIONS	9 300 \$	9 300 \$
Surplus (déficit) accumulé		
Solde au début de l'exercice	(168 188)	(146 247)
Résultat net de l'exercice	(26 289)	(15 969)
Autres éléments du résultat global de l'exercice	339 186	(5 972)
Solde à la fin de l'exercice	144 709	(168 188)
Total de l'avoir de l'actionnaire	154 009 \$	(158 888) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

<i>Exercice terminé le 31 décembre</i> <i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	2021	2020
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	(26 289) \$	(15 969) \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :		
Amortissements des immobilisations corporelles <i>(Note 15)</i>	78 117	88 289
Amortissements des immobilisations incorporelles <i>(Note 16)</i>	20 639	22 791
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation <i>(Note 18)</i>	3 052	3 662
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles <i>(Note 15)</i>	8 539	10 702
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations incorporelles <i>(Note 16)</i>	396	(2)
Montant impayé des passifs au titre des avantages du personnel	–	39
Variations des charges à payer	508	–
Variations des avances sur contrats	(484)	–
Amortissement du financement en capital reporté <i>(Note 24)</i>	(107 013)	(121 189)
Impôts différés	12 312	–
Produits d'intérêts	(315)	(441)
Intérêts payés	(899)	(970)
(Gain net) perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(5 487)	2 547
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel <i>(Note 22)</i>	40 196	39 952
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel <i>(Note 22)</i>	(25 124)	(24 626)
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	899	970
Variation nette des éléments du fonds de roulement <i>(Note 26)</i>	16 245	(56 664)
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation	15 292 \$	(50 909) \$

État des flux de trésorerie (suite)

<i>Exercice terminé le 31 décembre</i> (en milliers de dollars canadiens)	2021	2020
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Notes 9, 24 et 26)	197 319 \$	329 962 \$
Financement en capital reçu pour une avance sur contrat (Note 24)	-	2 482
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Notes 15, 16, 17 et 26)	(218 193)	(267 957)
Paiement d'une avance sur contrat (Note 14)	-	(2 482)
Intérêts reçus	315	441
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	14	92
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement	(20 545)	62 538
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Remboursement des obligations locatives	(2 560)	(2 771)
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	(2 560)	(2 771)
TRÉSORERIE		
(Diminution) augmentation de l'exercice	(7 813)	8 858
Solde au début de l'exercice	12 213	3 355
Solde à la fin de l'exercice	4 400 \$	12 213 \$
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	4 400 \$	12 213 \$
	4 400 \$	12 213 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2021

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 au Canada 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 23 mars 2022.

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.

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 de certaines charges d'exploitation au prorata du niveau des opérations;
- les licenciements;
- la réduction des services dans les gares et de l'offre de nourriture à bord des trains ainsi que
- la réduction des coûts administratifs et le report des initiatives non essentielles.

La Société a reçu le financement supplémentaire du gouvernement du Canada et dispose de ressources adéquates pour continuer à exploiter dans un avenir prévisible. Ainsi, la direction continue 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 celles divulguées dans la note 4 des états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2021, 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 financiers de la Société ouverts à compter du 1^{er} janvier 2022. L'adoption anticipée est autorisée.

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*, IFRS 9 – *Instruments financiers* et IFRS 16 – *Locations*.

La direction a évalué que ces modifications n'auront aucun impact sur les états financiers de la Société.

L'IASB a publié des modifications aux normes suivantes, qui sont en vigueur pour les exercices financiers de la Société ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023 et suivants :

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

Modifications à IAS 1 – *Présentation des états financiers – Informations à fournir sur les méthodes comptables*

Modifications à IAS 8 – *Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs – Définitions des méthodes comptables*

Modifications à IAS 12 – *Impôts sur le résultat – Impôt différé rattaché à des actifs et passifs issus d'une même transaction*

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 en diminution 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 actifs afférents.

Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles amortissables qui y sont reliées.

b) Constatation des produits

i) Produits voyageurs

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

Pour les ventes de nourriture et de boissons à bord du train et les autres produits, 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

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 JVBRN qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les autres produits.

c) Stocks

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

d) Immobilisations corporelles

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

4. Conventions comptables importantes (suite)

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

i) Matériel roulant :

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

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée qui est ensuite amortie sur leur durée d'utilité estimée.

ii) Installations fixes :

Les charges d'entretien courant et de réparation (inspections techniques, contrats de maintenance, etc.) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses périodiques relatives aux programmes d'entretien majeur des bâtiments sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée et amorties sur sa durée d'utilité estimée.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à partir de la date où l'immobilisation est prête à être mise en service, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée d'utilité estimée sauf pour les améliorations locatives reliées aux locations d'immeubles et de gares qui sont amorties sur le moindre de la durée du bail ou la durée d'utilité estimée.

Les durées d'utilité estimées sont les suivantes :

	Années
Matériel roulant	2 à 58
Bâtiments de maintenance	10 à 75
Gares et installations	5 à 50
Infrastructures (propriété de la Société)	10 à 50
Améliorations locatives	10 à 40
Machinerie et équipement	5 à 25
Matériel informatique	3 à 7
Autres immobilisations corporelles (Note 1)	5 à 25

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

4. Conventions comptables importantes (suite)

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

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

e) Actifs au titre du droit d'utilisation

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

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

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

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

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

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 « Pertes / (gains) 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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

j) Impôts sur le résultat

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur le résultat, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts différés est constaté comme impôts différés estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont déterminés en utilisant les taux en vigueur anticipés pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts différés d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans le résultat de l'exercice lorsque le taux devient adopté ou quasi adopté. Les actifs d'impôts différés sont constatés dans la mesure où leur réalisation est jugée probable.

k) Avantages du personnel

i) Régime de retraite

Les cotisations de l'employeur liées à la composante à cotisations définies du régime de retraite sont comptabilisées en charges lorsque les employés ont rendu les services 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 indemnités 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 indemnités 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 indemnités 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 indemnités 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 indemnités 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'indemnités 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)

I) Instruments financiers

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

i) Actifs financiers

Classement et évaluation

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

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

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

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

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

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

Évaluation ultérieure

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

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

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.

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.

4. Conventions comptables importantes (suite)

Décomptabilisation

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

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

Dépréciation des actifs financiers

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

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

4. Conventions comptables importantes (suite)

ii) Passifs financiers

Classement et évaluation initial

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

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

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

Évaluation ultérieure

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

Autres passifs financiers au coût amorti

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

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

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

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

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 « (Gain net) Perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés » à moins que le dérivé ne soit désigné comme un instrument de couverture et qu'il soit efficace, dans ce cas la comptabilisation dans l'état du résultat global dépend de la nature de la relation de couverture. Au cours de l'exercice, la Société n'a pas désigné d'instruments financiers désignés comme instruments de couverture.

Classement – Évaluation ultérieure au/à la	Applicable à	Évaluation initiale	Évaluation ultérieure	Comptabilisation – produits/charges ou gains/pertes des réévaluations, s'il y a lieu
Coût amorti	<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 hypothèses, des estimations et des jugements 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 affectées. Toutefois, l'incertitude liée à ces hypothèses, estimations et jugements pourrait entraîner des résultats qui nécessiteraient un ajustement significatif à la valeur comptable des actifs et passifs correspondants au cours des exercices futurs.

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.

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.

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.

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

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.

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>	2021	2020
PRODUITS		
Transport et accommodation	114,6	74,8
Nourritures et breuvages	3,1	1,5
Autres produits <i>(Note 1)</i>	0,5	0,3
Produits voyageurs	118,2	76,6
Intérêts	0,3	0,4
Tiers	6,8	6,6
Location et autres <i>(Note 18)</i>	8,2	9,0
Produits d'autres sources	15,3	16,0
Total des produits	133,5	92,6

Note 1: incluant 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>	2021	2020
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	491,5	553,0
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :		
Amortissements des immobilisations corporelles	(78,1)	(88,3)
Amortissements des immobilisations incorporelles	(20,6)	(22,8)
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation	(3,1)	(3,7)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	(8,5)	(10,7)
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles	(0,4)	–
Excédent des cotisations sur la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	(15,1)	(15,3)
Gain net (perte nette) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	5,5	(2,5)
Transactions sans effet sur la trésorerie liées aux obligations locatives	3,5	3,7
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	(0,9)	(1,0)
Ajustement pour les courus de rémunération	(3,2)	2,7
Ajustement pour VIA Préférence	0,3	(0,3)
Autres	(0,4)	1,0
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	370,5	415,8

8. Classement des instruments financiers

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

	2021		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	Coût amorti	
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>			
Actifs financiers :			
Trésorerie	–	4,4	4,4
Clients et autres débiteurs	–	7,6 ⁽¹⁾	7,6
Avances courantes à des tiers	–	1,2	1,2
Instruments financiers dérivés	2,3 ⁽²⁾	–	2,3
Fonds de renouvellement des actifs	–	2,0	2,0
Total	2,3	15,2	17,5
Passifs financiers :			
Fournisseurs et charges à payer	–	151,7 ⁽³⁾	151,7
Obligations locatives courantes	–	3,7	3,7
Instruments financiers dérivés	0,1 ⁽²⁾	–	0,1
Charges à payer	–	22,2	22,2
Obligations locatives non courantes	–	86,3	86,3
Total	0,1	263,9	264,0

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 :

	2020		
	Valeur comptable		Juste valeur
	JVBRN	Coût amorti	
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>			
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.

9. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs incluent les éléments suivants :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2021	2020
Clients	2,8	1,8
Autres débiteurs	5,3	9,5
Ajustement pour perte de valeur	(0,5)	(0,3)
Clients et autres débiteurs classés au Coût amorti	7,6	11,0
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement d’exploitation	63,3	47,0
Montant à payer au gouvernement du Canada – Financement en capital (Note 26)	(7,4)	(36,5)
Total à recevoir du gouvernement du Canada	55,9	10,5
Taxes à la consommation	7,7	7,6
Total clients et autres débiteurs	71,2	29,1

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

La valeur nette comptable des créances en souffrance de la Société est de 0,9 million de dollars (31 décembre 2020 : 1,1 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>	2021	2020
Non dépréciées et échues par :		
0 à 30 jours	0,4	0,9
31 à 60 jours	0,4	0,2
61 à 90 jours	0,1	–
Plus de 90 jours	–	–
Total	0,9	1,1

La Société a comptabilisé au cours de l’exercice un montant de 0,3 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 2020 : 0,2 million de dollars).

10. Autres actifs

Les autres actifs incluent les éléments suivants :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2021	2020
Frais payés d'avance	3,7	4,7
Avances à des tiers	1,2	2,0
Total autres actifs	4,9	6,7

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 :

	2021		2020	
	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	4 032	2,3	3 528	0,2
Passifs	1 008	0,1	7 056	3,5

Au 31 décembre 2021, les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 1,950 et 2,978 en dollars canadiens (31 décembre 2020 : entre 1,735 et 2,651 dollars canadiens). Les dates de maturité se situent en 2022 (31 décembre 2020 : 2021 à 2022). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

12. Stocks

Les stocks incluent les éléments suivants :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2021	2020
Pièces de rechange	33,3	32,7
Provision pour désuétude	(4,3)	(4,0)
Pièces de rechange nettes	29,0	28,7
Fournitures à bord des trains	0,9	0,8
Carburant	0,3	0,2
Total stocks	30,2	29,7

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 33,3 millions de dollars, incluant un montant de 11,1 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles (31 décembre 2020 : 32,9 millions de dollars, incluant un montant de 6,3 millions de dollars qui a été transféré dans les immobilisations corporelles). La Société a comptabilisé une charge de 0,5 million de dollars liée à une dépréciation de la valeur des stocks en 2021 (31 décembre 2020 : 0,6 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, durant l'exercice, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation d'un montant de 0,9 million de dollars du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation dans le futur.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 2,0 millions de dollars (31 décembre 2020 : 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. Il n'y a aucun solde (31 décembre 2020 : 0,9 million de dollars) 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.

14. Avances sur contrats

Au 31 décembre 2021, une avance sur contrat de 52,4 millions de dollars (31 décembre 2020 : 57,5 millions de dollars) a été enregistrée et inclut un montant de 51,9 millions de dollars qui sera transféré aux immobilisations corporelles dans les prochains exercices, en fonction de l'avancement des travaux, ainsi qu'un montant de 0,5 million de dollars (31 décembre 2020 : nul) qui sera transféré en charges opérationnelles dans les prochains exercices.

15. Immobilisations corporelles

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	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 2021	17,0	976,3	174,7	186,2	319,0	97,3	37,8	52,3	9,8	334,4	2 204,8
Additions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	195,7	195,7
Dispositions	-	(90,9)	(4,6)	(3,0)	(1,5)	(2,6)	(1,6)	(16,6)	(0,1)	(0,6)	(121,5)
Transferts	0,6	52,9	7,8	9,4	5,7	3,9	2,2	4,8	0,4	(87,7)	-
Coût total	17,6	938,3	177,9	192,6	323,2	98,6	38,4	40,5	10,1	441,8	2 279,0
Amortissement et dépréciation cumulés :											
1 ^{er} janvier 2021	-	626,4	109,8	61,0	113,6	57,0	21,5	34,7	3,9	-	1 027,9
Additions	-	43,5	2,9	8,1	10,2	4,1	2,3	6,3	0,7	-	78,1
Dispositions	-	(84,1)	(4,4)	(2,6)	(0,9)	(2,6)	(1,6)	(16,6)	(0,1)	-	(112,9)
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	-	585,8	108,3	66,5	122,9	58,5	22,2	24,4	4,5	-	993,1
Valeur nette comptable	17,6	352,5	69,6	126,1	200,3	40,1	16,2	16,1	5,6	441,8	1 285,9

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 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.

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares. Les projets en cours de réalisation incluent un inventaire de 2,6 millions de dollars (31 décembre 2020 : 4,7 millions de dollars) de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train.

16. Immobilisations incorporelles

(en millions de dollars canadiens)

	Logiciels externes	Logiciels développés à l'interne	Droits d'accès aux infrastructures	Autres	Projets en cours de réalisation	Total
Coût :						
1 ^{er} janvier 2021	114,0	7,8	438,3	5,4	15,7	581,2
Additions	-	-	-	-	41,1	41,1
Dispositions	(4,0)	-	(0,1)	(0,9)	(0,2)	(5,2)
Transferts	3,6	-	0,1	-	(3,7)	-
Coût total	113,6	7,8	438,3	4,5	52,9	617,1
Amortissement et dépréciation cumulés :						
1 ^{er} janvier 2021	97,6	7,8	136,2	3,6	-	245,2
Additions	8,7	-	11,7	0,2	-	20,6
Dispositions	(4,0)	-	(0,1)	(0,7)	-	(4,8)
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	102,3	7,8	147,8	3,1	-	261,0
Valeur nette comptable	11,3	-	290,5	1,4	52,9	356,1

16. Immobilisations incorporelles (suite)

(en millions de dollars canadiens)

	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

17. Fournisseurs et charges à payer

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2021	2020
Salaires à payer et courus	44,1	40,6
Fournisseurs et charges à payer – Autres	53,6	26,4
Fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	54,0	45,8
Fournisseurs et charges à payer classés au Coût amorti	151,7	112,8
Taxes sur le capital et autres taxes à payer	7,1	7,6
Déductions à la source	2,8	2,2
Total fournisseurs et charges à payer	161,6	122,6

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 40 ans, tandis que les locations de matériel informatique ont une durée de 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>	Terrain	Espaces de bureaux	Gares et installations	Matériel informatique	Total
Coût :					
1 ^{er} janvier 2021	0,5	14,7	23,5	1,7	40,4
Additions	-	-	57,5	-	57,5
Dispositions	-	(0,4)	(0,6)	(0,9)	(1,9)
Coût total	0,5	14,3	80,4	0,8	96,0
Amortissement cumulé :					
1 ^{er} janvier 2021	0,1	3,5	2,2	1,2	7,0
Additions	-	1,8	1,1	0,2	3,1
Dispositions	-	(0,4)	(0,6)	(0,9)	(1,9)
Total de l'amortissement cumulé	0,1	4,9	2,7	0,5	8,2
Valeur nette comptable	0,4	9,4	77,7	0,3	87,8

18. Locations (suite)

(en millions de dollars canadiens)

	Terrain	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

Montants comptabilisés dans l'état du résultat global :

(en millions de dollars canadiens)

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Charge relative aux contrats de location à court terme	1,3	2,6
Charge relative aux actifs de faible valeur	0,2	0,1

Le total des sorties de fonds est de 5,0 millions de dollars (31 décembre 2020 : 6,4 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.

18. Locations (suite)

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2021	2020
Solde au début de l'exercice	35,1	33,1
Additions	57,5	4,8
Accroissement d'intérêts	0,9	0,9
Paiements	(3,5)	(3,7)
Solde à la fin de l'exercice	90,0	35,1
Courantes	3,7	3,0
Non courantes	86,3	32,1
Total obligations locatives	90,0	35,1

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

	Nombre de contrats de location	Paiements fixes (%)	Paiements variables (%)
31 décembre 2021			
Locations de terrains avec paiements en fonction de l'inflation	1	–	0,5
Locations d'espaces de bureaux avec paiements fixes	3	10,9	–
Locations de gares et d'installations avec paiements en fonction de l'inflation	4	–	64,8
Locations de gares et d'installations avec paiements fixes	8	23,4	–
Locations de matériel informatique avec paiements fixes	2	0,4	–
Total	18	34,7	65,3

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 6,8 millions de dollars (31 décembre 2020 : 7,3 millions de dollars).

18. Locations (suite)

Les loyers minimaux à recevoir en vertu de contrats de location simple non résiliables au 31 décembre 2021 sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)

Année 1	4,0
Année 2	2,1
Année 3	1,4
Année 4	1,0
Année 5	0,8
Année 6 et suivantes	1,9
Total	11,2

19. Provisions

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2021	Provisions supplémentaires	Provisions utilisées	Renversement des montants inutilisés	31 décembre 2021
Coûts environnementaux	1,4	0,4	(1,5)	–	0,3
Litiges et réparations d'équipement (Note 1)	9,0	2,8	(4,0)	(2,9)	4,9
Total provisions	10,4	3,2	(5,5)	(2,9)	5,2

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>	2021	2020
Ventes de billets à l'avance	6,4	3,9
Programme de fidélisation VIA Préférence	11,2	11,5
Opérations non monétaires	1,5	1,6
Cartes-cadeaux	1,7	1,7
Autres	1,2	0,9
Total produits reportés	22,0	19,6

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 0,5 million de dollars ont été comptabilisés en produits de l'exercice relativement aux ventes de billets à l'avance (31 décembre 2020 : 6,3 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 3,7 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 2020 : 2,6 millions de dollars). La direction s'attend à ce que 30 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 2020 : 0,2 million de dollars). La direction s'attend à ce que 15 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 inclut un montant de 21,7 millions de dollars (31 décembre 2020 : 16,8 millions de dollars) à payer en lien avec un projet en cours de réalisation qui n'est pas dû au fournisseur au 31 décembre 2021. La Société demandera donc le financement au gouvernement du Canada dans l'exercice au cours duquel le montant à payer sera déboursé. Le solde inclut également un montant de 0,5 million de dollars (31 décembre 2020 : nul) relatif à des charges d'exploitation qui seront payées dans les prochains exercices.

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.

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

ii) Composante à cotisations définies

Les cotisations des participants à la composante à cotisations définies sont obligatoires et représentent 4 pour cent de leur salaire. Des cotisations facultatives à la composante à cotisations définies peuvent être faites par les participants jusqu'à un maximum de 3 pour cent de leur salaire. La cotisation de la Société est égale à 50 pour cent des cotisations facultatives des participants.

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

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

Employés ayant droit au régime à cotisations définies

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

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

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

Évaluations actuarielles

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

Les évaluations actuarielles pour les différents régimes d'avantages du personnel sont les suivantes :

Régimes d'avantages du personnel :	Évaluations actuarielles	
	Dernière évaluation	Prochaine évaluation
Régimes de retraite	31 décembre 2020	31 décembre 2021
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2021	31 décembre 2022
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2020	31 décembre 2021
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2021	31 décembre 2022
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 2022

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	
	2021	2020	2021	2020
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES				
Solde au début de l'exercice	2 746,4	2 535,3	28,1	26,1
Coût des services	34,3	30,0	0,4	0,3
Coût des services passés	0,1	-	-	-
Charge d'intérêts	67,3	77,8	0,7	0,8
Cotisations des employés	11,0	12,2	-	-
Prestations versées	(145,1)	(138,1)	(0,9)	(0,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	-	-	(0,5)
Effet des changements aux hypothèses financières	(180,3)	227,1	(1,9)	2,4
Effet du transfert d'employés	-	1,4	-	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	(13,9)	0,7	(0,1)	(0,2)
Solde à la fin de l'exercice	2 519,8	2 746,4	26,3	28,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES				
Solde au début de l'exercice	2 696,6	2 506,4	-	-
Produit d'intérêts	66,3	76,3	-	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le produit d'intérêts)	153,2	223,5	-	-
Cotisations de l'employeur	20,0	17,7	0,9	0,8
Cotisations des salariés	11,0	12,2	-	-
Prestations versées	(145,1)	(138,1)	(0,9)	(0,8)
Effet du transfert d'employés	-	1,4	-	-
Charges administratives	(2,0)	(2,8)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	2 800,0	2 696,6	-	-
(Actif) passif net au titre des prestations définies	(280,2)	49,8	26,3	28,1

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 <i>(en pourcentages)</i>	2021				2020			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4,0	0,1	–	4,1	4,3	0,1	–	4,4
Actions	22,3	–	–	22,3	20,2	–	–	20,2
Obligations	–	18,4	0,8	19,2	–	18,4	0,9	19,3
Part de fonds communs de placement	2,0	28,5	23,9	54,4	6,4	29,8	19,9	56,1
	28,3	47,0	24,7	100,0	30,9	48,3	20,8	100,0

Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Composante à prestations définies des régimes de retraite	Régimes de prestations postérieurs à l'emploi
	2022	2022
Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant	20,4	1,0

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 13,6 années (31 décembre 2020 : 14,3 années).

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

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2021	2020	2021	2020
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRES				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	3,00 %	2,50 %	3,00 %	2,60 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %*	3,00 %*
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	–	–	5,70 %	5,80 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	–	–	4,00 %	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	2,50 %	3,10 %	2,60 %	3,10 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %	–	–
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %*	3,25 %*
Taux de croissance de la pension	1,00 %	1,00 %	–	–
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	–	–	5,80 %	5,90 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	–	–	4,00 %	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 :	
2021	2020
105 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 90 % de CPM2014Priv pour le régime non syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.	105 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 90 % de CPM2014Priv pour le régime non syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi :	
2021	2020
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 :	
2021	2020
105 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 90 % de CPM2014Priv pour le régime non syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.	105 % de CPM2014Priv pour le régime syndiqué et 90 % de CPM2014Priv pour le régime non syndiqué. 100 % de l'échelle CPM-B pour tous les régimes.
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi :	
2021	2020
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)	
	2021	2020
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>		
Régimes de retraite – composante à prestations définies :		
Taux d'inflation		
Augmentation de 25 points de base	44,8	50,3
Diminution de 25 points de base	(43,9)	(49,5)
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(82,7)	(94,9)
Diminution de 25 points de base	87,5	100,7
Paiements de prestation		
Augmentation de 25 points de base	36,6	41,6
Diminution de 25 points de base	(35,8)	(40,6)
Taux d'augmentation salariale		
Augmentation de 25 points de base	6,4	6,8
Diminution de 25 points de base	(6,5)	(7,1)
Table de mortalité		
1 an plus jeune	71,0	80,2
1 an plus vieux	(71,2)	(80,1)
Avantages postérieurs à l'emploi :		
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(1,1)	(1,2)
Diminution de 25 points de base	1,2	1,3

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

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

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

Stratégies d'appariement d'actif-passif

La Société revoit annuellement sa politique d'investissement pour ses régimes de retraite pour tenir compte des changements démographiques importants du régime, de l'environnement d'investissement, des circonstances financières du régime ainsi que des changements dans la tolérance aux risques. Après quelques années ou lorsqu'il y a des changements importants de circonstances, la Société fera une évaluation complète du modèle d'actif-passif pour déterminer une politique d'investissement optimale de ses actifs.

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

b) Composante à cotisations définies du régime de retraite

La charge pour l'exercice terminé le 31 décembre 2021 de la composante à cotisations définies du régime de retraite est de 2,2 millions de dollars (31 décembre 2020 : 1,4 million de dollars). Les cotisations de l'employeur estimatives à verser sont de 2,6 millions de dollars en 2022.

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>	2021	2020
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME		
Solde au début de l'exercice	17,6	19,2
Coût des services	3,5	3,8
Charge d'intérêts	0,4	0,6
Prestations versées	(4,2)	(4,2)
Effet des changements aux hypothèses financières	(0,9)	1,1
Effet des changements reliés à l'expérience	(1,3)	(2,9)
Solde à la fin de l'exercice	15,1	17,6
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	4,2	4,2
Prestations versées	(4,2)	(4,2)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	15,1	17,6

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2022
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	4,2

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

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	2021	2020
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL		
Taux d'actualisation	2,80 %	2,20 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % – 3,00 %	2,75 % – 3,00 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	4,80 %	4,80 %
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 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
COÛT DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME		
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

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 :

	Passif au titre des avantages du personnel à long terme Augmentation / (diminution)	
	2021	2020
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>		
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	(0,3)	(0,4)
Diminution de 25 points de base	0,3	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 :

	2021	2020
<i>(en millions de dollars canadiens)</i>		
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME		
Solde au début de l'exercice	0,3	0,3
Coût des services	-	2,0
Prestations versées	(0,1)	(2,0)
Solde à la fin de l'exercice	0,2	0,3
JUSTE VALEUR DES ACTIFS		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	0,1	2,0
Prestations versées	(0,1)	(2,0)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	0,2	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>	2021	2020
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	280,2	2,0
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	-	51,8
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	26,3	28,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	15,1	17,6
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,2	0,3
Total passifs	41,6	97,8

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

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2021	2020
Charges d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	37,4	34,3
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	1,1	1,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	1,7	2,6
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	-	2,0
Total	40,2	40,0

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)

(en millions de dollars canadiens)

	2021	2020
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	347,4	(4,3)
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	2,0	(1,7)
Total	349,4	(6,0)

23. Impôts sur le résultat

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

(en millions de dollars canadiens)

	2021	2020
Exigibles	-	-
Différés	12,3	-
Charge d'impôts sur le résultat	12,3	-

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 24,63 pour cent (31 décembre 2020 : 24,78 pour cent) sur le résultat avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(en millions de dollars canadiens)

	2021	2020
Résultat net avant impôts sur le résultat	(14,0)	(16,0)
Recouvrement d'impôts sur le résultat calculé – taux réglementaires	(3,4)	(4,0)
Impôt minimum des sociétés de l'Ontario	-	-
Charges comptables non déductibles et autres	(0,5)	0,4
Effet des attributs fiscaux non reconnus	15,6	5,1
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés sur le résultat	0,6	(1,5)
Charge d'impôts sur le résultat	12,3	-

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 2021 <i>(en millions de dollars canadiens)</i>	Solde au début	Comptabilisé au résultat net	Comptabilisé au résultat global	Solde à la fin
Actifs (passifs) d'impôts différés :				
Gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,1)	(0,5)	–	(0,6)
Actifs au titre de droits d'utilisation	(8,2)	(13,4)	–	(21,6)
Actifs au titre des avantages du personnel	(0,5)	(58,2)	(10,3)	(69,0)
Total des passifs d'impôts différés	(8,8)	(72,1)	(10,3)	(91,2)
Actifs (passifs) d'impôts différés :				
Immobilisations corporelles	–	20,8	–	20,8
Provisions	–	1,7	–	1,7
Obligations locatives	–	22,2	–	22,2
Passif au titre des avantages du personnel	–	10,2	–	10,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	8,8	4,9	–	13,7
Total actifs d'impôts différés	8,8	59,8	–	68,6
Total des passifs d'impôts différés	–	(12,3)	(10,3)	(22,6)
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	–	–		–

23. Impôts sur le résultat (suite)

La Société a 55,7 millions de dollars (31 décembre 2020 : 48,3 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales et des autres provinces et 58,2 millions de dollars (31 décembre 2020 : 50,8 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec autres qu'en capital, non utilisées, qui viendront à échéance entre 2029 et 2041.

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>	2021	2020
Fédéral et autres provinces :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	-	80,8
Provisions et autres passifs	61,7	62,4
Obligations locatives	-	35,1
Passifs au titre des avantages du personnel	-	97,8
Pertes fiscales reportées prospectivement	-	12,5
Total	61,7	288,6
Québec :		
Immobilisations corporelles et incorporelles	292,2	462,4
Provisions et autres passifs	-	14,7
Obligations locatives	-	35,1
Passifs au titre des avantages du personnel	-	97,8
Pertes fiscales reportées prospectivement	-	15,2
Total	292,2	625,2

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>	2021	2020
Solde au début de l'exercice	1 538,7	1 407,0
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	226,4	250,4
Financement gouvernemental pour une avance sur contrat	-	2,5
Total du financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles, incorporelles et avance sur contrat	226,4	252,9
Amortissement du financement en capital reporté	(107,0)	(121,2)
Solde à la fin de l'exercice	1 658,1	1 538,7

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 :

(en millions de dollars canadiens)

	2021	2020
Clients et autres débiteurs	(13,0)	(20,8)
Autres actifs	1,8	(1,5)
Stocks	(0,5)	0,4
Fournisseurs et charges à payer	30,7	(18,5)
Provisions	(5,2)	2,0
Produits reportés	2,4	(18,3)
Total	16,2	(56,7)

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de (29,1) millions de dollars (31 décembre 2020 : 79,5 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 8,2 millions de dollars (31 décembre 2020 : (17,5) 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 :

(en millions de dollars canadiens)

	2021	2020
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(236,9)	(266,4)
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles n'affectant pas la trésorerie car elles ont été payées via les avances sur contrats	5,6	8,5
Variation des fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	8,2	(17,5)
Variation des charges à payer	4,9	7,4
Montant total payé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(218,2)	(268,0)
Financement en capital facturé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	226,4	250,4
Variation du montant à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada – Financement en capital	(29,1)	79,6
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	197,3	330,0

Le montant total de 236,9 millions de dollars (31 décembre 2020 : 266,4 millions de dollars) d'acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles excède le montant total de 226,4 millions de dollars (31 décembre 2020 : 250,4 millions de dollars) de financement du gouvernement reçu au cours de l'exercice d'un montant de 10,5 millions de dollars (31 décembre 2020 : 16,0 millions de dollars). En effet, un montant de 4,9 millions de dollars (31 décembre 2020 : 7,4 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 un montant de 5,6 millions de dollars (31 décembre 2020 : 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>	2021	2020
Actifs :		
Trésorerie	0,7	0,6
Clients et autres débiteurs	0,1	–
Passifs :		
Fournisseurs et charges à payer	1,5	2,8

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 (suite)

c) Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 17,5 millions de dollars (31 décembre 2020 : 27,4 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en transigeant uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyages membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire / Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 31 décembre 2021, environ 12,6 pour cent (31 décembre 2020 : 7,6 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 76,6 pour cent (31 décembre 2020 : 78,2 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2021, l'ajustement pour perte de valeur s'élevait à 0,5 million de dollars (31 décembre 2020 : 0,3 million de dollars). L'ajustement pour perte de valeur est un modèle de pertes de crédit attendu basé sur les expériences passées du débiteur ajusté le cas échéant pour refléter la situation actuelle et les estimations des conditions économiques futures.

d) Risque lié au prix du carburant

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers basés sur le prix d'une marchandise (i.e. huile à chauffage) ou des indices boursiers. Une variation de l'ordre de 5 pour cent des prix en dollars américains de l'huile à chauffage ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers.

e) Risque de liquidité

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux prévisions d'activités de placement et de financement, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada.

28. Risques financiers (suite)

Les passifs financiers énoncés ci-dessous, qui s'élèvent à 317,4 millions de dollars (31 décembre 2020 : 168,2 millions de dollars), représentent l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés, sur une base brute et non actualisée, au 31 décembre 2021 :

<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	151,7	–	–	–	–	151,7
Obligations locatives	1,5	1,5	3,1	6,0	131,3	143,4
Passifs financiers dérivés	–	–	0,1	–	–	0,1
Charges à payer	–	–	–	–	22,2	22,2
Total	153,2	1,5	3,2	6,0	153,5	317,4

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

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 2021 ainsi qu'au 31 décembre 2020, 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 :

	2021				2020
	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	148,8	5,8	18,4	124,6	10,6
Services techniques	356,0	3,0	61,8	291,2	356,1
Utilisation des voies	41,8	1,4	5,6	34,8	-
Total	546,6	10,2	85,8	450,6	366,7
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL					
Matériel roulant	700,6	302,9	397,7	-	763,9
Bâtiments de maintenance	1,8	1,8	-	-	1,0
Gares et installations	2,0	2,0	-	-	7,2
Infrastructures (propriété de la Société)	1,2	1,2	-	-	7,3
Logiciels	1,7	1,3	0,4	-	19,2
Matériel informatique	1,2	1,2	-	-	2,7
Total	708,5	310,4	398,1	-	801,3
Total des engagements	1 255,1	320,6	483,9	450,6	1 168,0

- 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 24,6 millions de dollars (31 décembre 2020 : 23,4 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.

Au cours de l'exercice, le Gouvernement du Canada a cédé à la Société, sans contrepartie, un terrain à proximité et autour du centre de maintenance de Montréal. Ce type de financement public a été comptabilisé à la valeur nominale dans les immobilisations corporelles et dans le financement en capital reporté.

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 sont les suivantes :

<i>(en millions de dollars canadiens)</i>	2021	2020
Rémunérations et avantages du personnel à court terme	1,3	1,0
Honoraires professionnels	-	0,5
Charges de location	-	0,1
Total	1,3	1,6

Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

30. Opérations entre apparentés (suite)

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>	2021	2020
Rémunérations et avantages du personnel à court terme	4,8	3,8
Indemnités de fin d'emploi	0,8	0,6
Avantages postérieurs à l'emploi	1,9	1,5
Total	7,5	5,9

La Société peut conclure des opérations avec des sociétés qui emploient de 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 2021 et le 31 décembre 2020.

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 0,2 million de dollars au 31 décembre 2021 (31 décembre 2020 : 0,5 million 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 0,1 million de dollars (31 décembre 2020 : 0,6 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.

33. Événements postérieurs à la date de clôture

Le 9 mars 2022, le Gouvernement du Canada a annoncé les futures phases du projet de train à grande fréquence (TGF) et a informé VIA Rail de la création d'une filiale, création qui sera bientôt officialisée par un décret. La direction n'a pas reçu de détails supplémentaires concernant la filiale et n'est donc pas en mesure d'évaluer les impacts financiers qui y sont associés.



Annuaire de la Société

Crédit : VIA Rail

Annuaire de la Société

Ce répertoire reflète la structure de VIA Rail 2021 à la date de publication du présent rapport annuel.

Administratrice principale, VIA Rail Canada

Françoise Bertrand
Montréal, Québec

Membres du Conseil d'administration

Cynthia Garneau
Laval, 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
Saint-Jean, Terre-Neuve-et-Labrador

Équipe de direction

Cynthia Garneau
Présidente et chef de la direction

Bruno Cacciola
Chef de la direction,
Transformation des affaires

Marie-Claude Cardin
Chef de la direction financière

Ben Marc Diendéré
Chef de la direction,
Affaires publiques et communications

Martin R Landry
Chef de la direction,
Affaires commerciales

Dominique Lemay
Chef de l'exploitation

Martine Rivard
Chef de la direction,
Expérience employé

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

Collaborateurs au Rapport annuel 2021

Éditeur

Communications de l'entreprise, VIA Rail

Rédacteur

Rick Petersen
BLU Communications

Design graphique

Gauthier Designers

 @viarailcanada

 viarailcanada

 VIA Rail Canada

 @VIA_Rail

 VIARailCanadaInc

