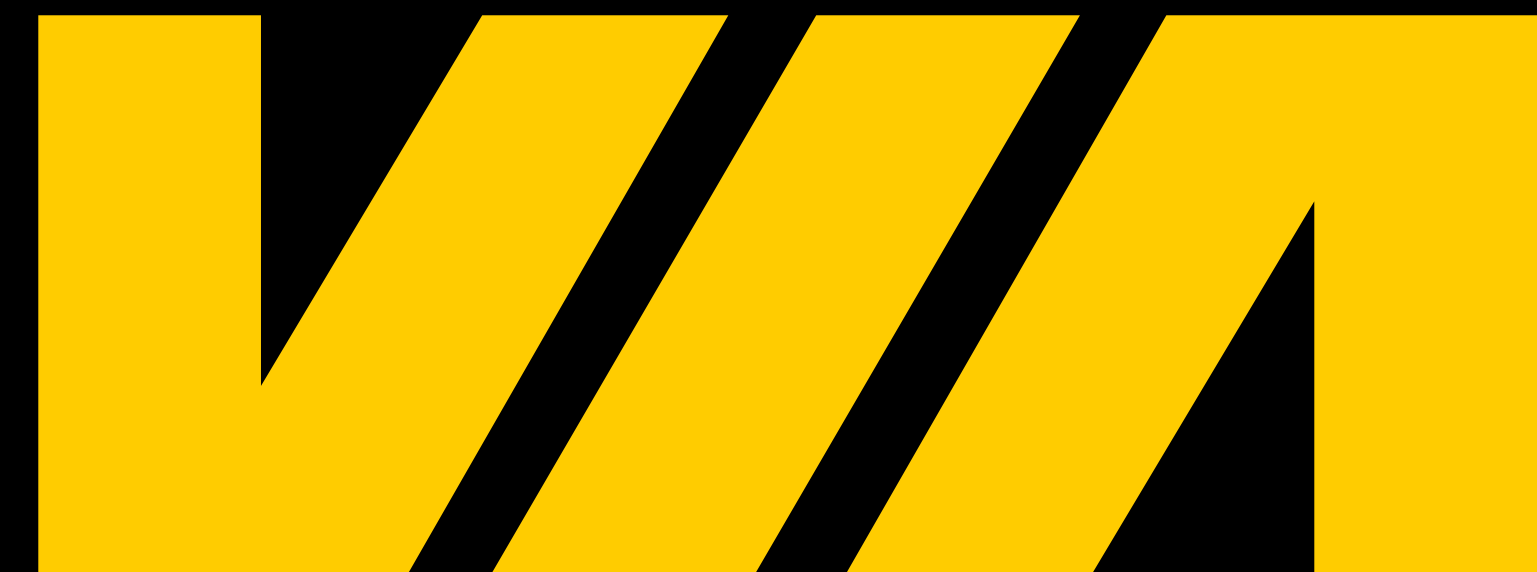


# RAPPORT ANNUEL 2023



# TABLE DES MATIÈRES

<b>03</b>	Qui nous sommes
<b>10</b>	Où nous sommes présents
<b>13</b>	Notre vision, notre mission et nos valeurs
<b>15</b>	Message de la présidente du conseil d'administration
<b>18</b>	Message du président et chef de la direction
<b>21</b>	L'année en chiffres
<b>23</b>	Gouvernance
<b>31</b>	Rapport de gestion de la direction
<b>62</b>	États financiers

# QUI NOUS SOMMES

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.

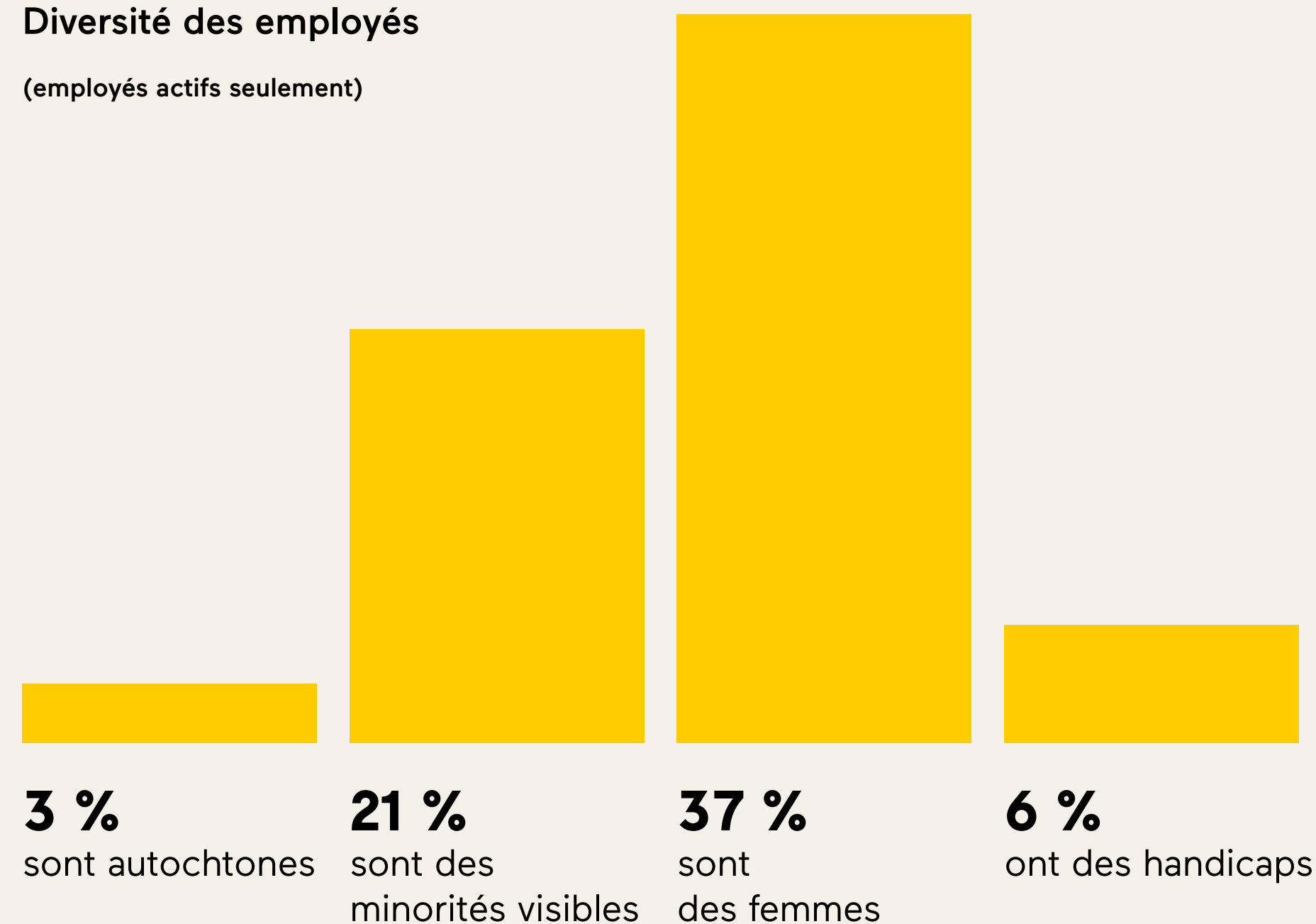


EMPLOYÉS

**3 668**

Diversité des employés

(employés actifs seulement)



PASSAGERS

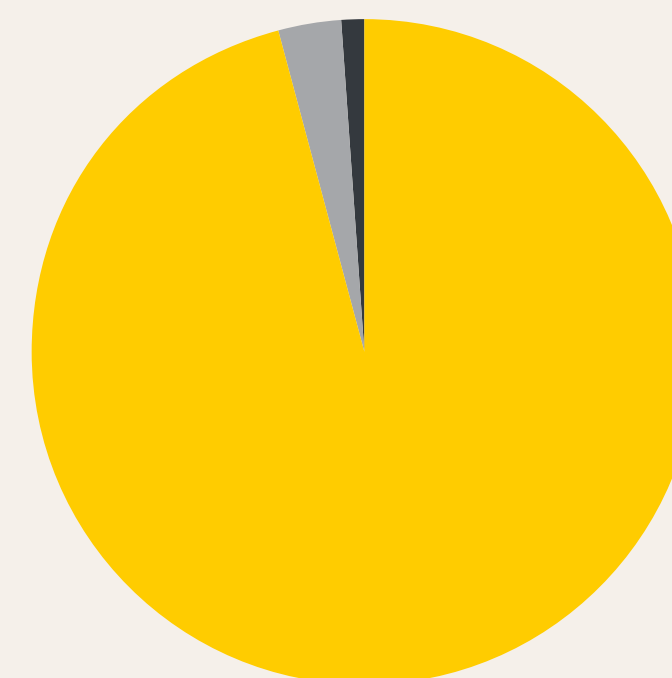
Déplacements de passagers

**4,1 M**

Distance parcourue par les passagers

**910 M**

de voyageurs-milles



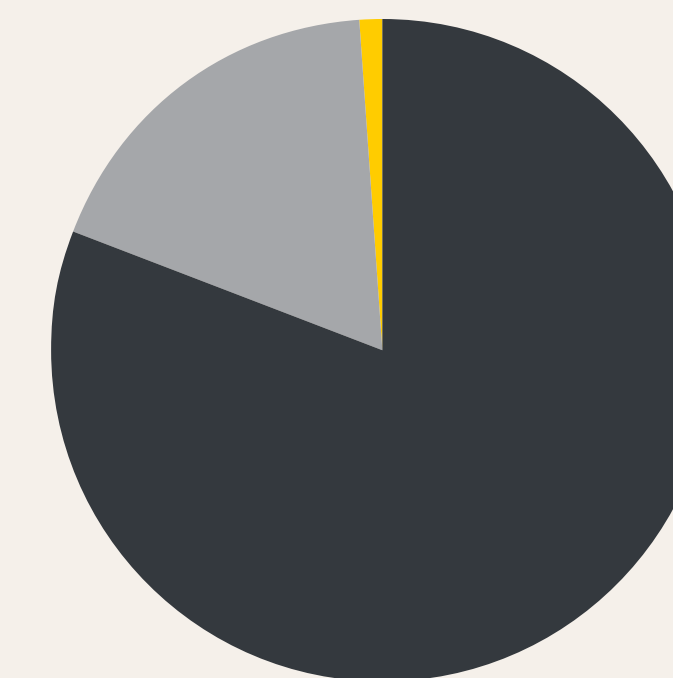
Déplacements selon les liaisons

**96 %**

des déplacements sont des liaisons dans le corridor Québec-Windsor

3 % sont des liaisons longues distances

1 % sont des liaisons régionales



Produits voyageurs selon les liaisons

**82 %**

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

17 % liaisons longues distances

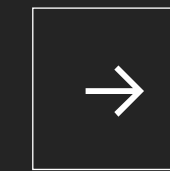
1 % liaisons régionales





PARC FERROVIAIRE

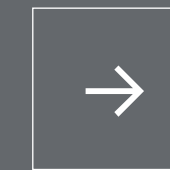
Locomotives



71

Voitures

(en service et hors service)



352

Nouveaux trains dans le corridor  
Québec–Windsor



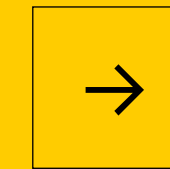
12



### BÂTIMENTS

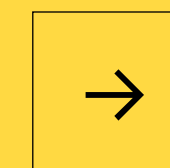
Les trains de VIA Rail desservent  
101 gares, dont 44 sont  
des édifices patrimoniaux

VIA Rail est propriétaire de 61 de ces gares



# 101

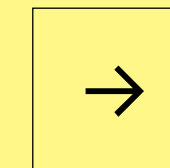
Centres de maintenance principaux  
Montréal, Toronto, Winnipeg, Vancouver



# 4

Bureaux

1 siège social et 6 bureaux régionaux



# 7





# OÙ NOUS SOMMES PRÉSENTS



Les activités de VIA Rail sont à l'image de notre grand pays : notre parc de locomotives et de voitures, les gares et les centres de maintenance 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.

Fréquences des départs de trains

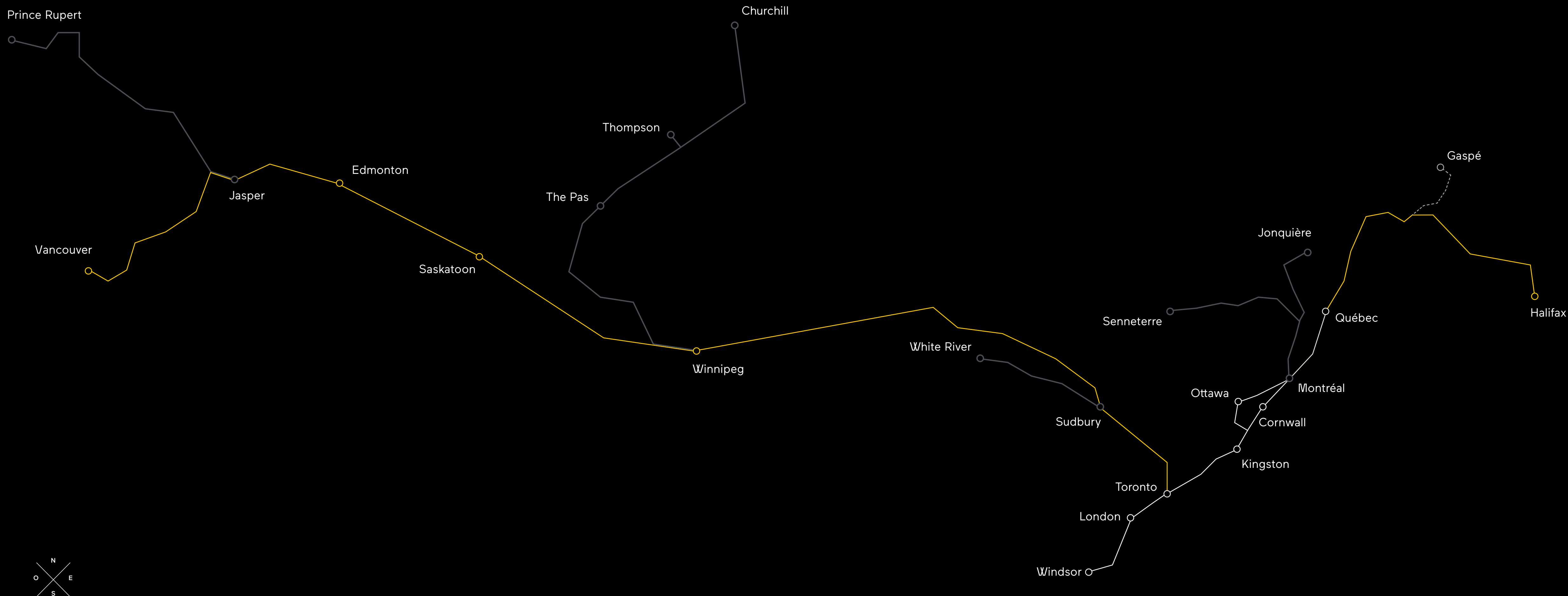
**370**

départs par semaine en moyenne, dont 85,4 % sont partis à l'heure

Nombre de départs augmenté à 406 par semaine à compter du 31 décembre 2023

**Plus de 400**

collectivités desservies au Canada



### Liaisons longues distances 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.

### Déplacements intervilles (dans le Corridor)

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

### Liaisons 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.



## 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.



## 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.

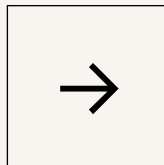
### Agir aujourd'hui pour un avenir meilleur

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.

# MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



**FRANÇOISE BERTRAND, c.m., o.q.**  
Présidente du conseil d'administration

L'année 2023 a été une année charnière pour VIA Rail : nous avons introduit de nouveaux trains, lancé un nouveau système de réservation moderne, rétabli plusieurs fréquences de trains clés dans le corridor Québec–Windsor, en plus d'enregistrer une augmentation importante de nos revenus. Nous avons ainsi pu mieux servir nos passagers et jeter les bases de notre croissance pour l'avenir.

Nous avons entamé l'année 2023 sous la direction de Martin R Landry. Durant son mandat de président et chef de la direction, il a dirigé l'inauguration officielle de notre nouveau parc de trains et a relevé les défis avec professionnalisme et efficacité. Au nom du conseil d'administration, je tiens à remercier Martin pour son leadership et à lui souhaiter une bonne retraite.

La nomination en juin de notre nouveau président et chef de la direction, Mario Péloquin, a été l'un des faits marquants de l'année. Dirigeant chevronné, son expérience acquise au cours de sa carrière dans l'industrie ferroviaire et du transport lui permet de maîtriser la complexité de nos activités tout en valorisant le rôle fondamental du transport de passagers dans la croissance et la durabilité de l'économie.

Depuis qu'il a rejoint l'organisation, notre nouveau président a sillonné le pays pour prendre le pouls de nos activités et rencontrer le personnel ainsi que nos passagers et partenaires. Fort de cette tournée exploratoire, Mario, l'équipe de direction et le conseil administration ont défini les piliers sur lesquels reposera notre succès futur et qui seront la base de notre plan stratégique. Ce plan sera dévoilé en 2024 et reflétera la volonté de VIA Rail à avancer sur la voie de l'innovation, de l'efficacité et de la durabilité.

Au chapitre de l'efficacité, VIA Rail a également entrepris en 2023 une revue approfondie de ses stratégies opérationnelles et de ses structures de coûts. Grâce à un examen méticuleux de toutes les facettes de nos activités, nous visons à améliorer nos performances et à faire en sorte que VIA Rail soit la plus efficace possible. Face à la demande croissante des voyageurs pour les services ferroviaires et à la reconnaissance grandissante de l'importance du transport collectif dans la lutte contre les changements climatiques, VIA Rail saisira également l'occasion en investissant dans des projets concrets et tournés vers l'avenir.

Des projets comme l'introduction de nos nouveaux trains qui ont commencé à desservir quatre grandes villes dans le corridor Québec–Windsor (Québec, Montréal, Ottawa et Toronto) et toutes les communautés intermédiaires, avec l'ajout d'autres trains en 2024. Nous sommes particulièrement fiers que ces trains offrent les caractéristiques d'accessibilité parmi les plus avancées au monde. Nous pensons que ces équipements modernes encourageront encore plus de voyageurs à choisir le confort et la durabilité du train plutôt que leur voiture.



En 2023, nous sommes également fiers d'avoir dévoilé notre nouveau système de réservation. Ce système simplifie grandement le processus de réservation en ligne et offre aux passagers une plus grande autonomie dans la configuration de leur voyage. Au cours des prochains mois, nous continuerons à développer ce système de réservation pour continuer à améliorer l'expérience des clients.

En se projetant dans l'avenir, le remplacement de nos trains régionaux et de longue distance est la prochaine étape déterminante pour la suite de la modernisation de VIA Rail. Notre engagement va au-delà de la desserte d'une seule région; nous sommes déterminés à relier les communautés de toutes les régions de ce pays avec des trains modernes, durables et entièrement accessibles. Nous savons pertinemment que nous fournissons un service essentiel aux zones éloignées, régionales dont plusieurs sont des communautés autochtones. Nous sommes fiers de desservir plus de 400 collectivités à travers le Canada et du rôle central que nous jouons en reliant les Canadiennes et les Canadiens, quel que soit leur lieu de résidence. Toutefois, pour continuer à assurer notre succès, nous devons renouveler notre parc ferroviaire pour les liaisons longues distances, régionales et en régions éloignées, qui compte aujourd'hui plus de 70 ans de service.

Au nom du conseil d'administration, j'aimerais remercier le gouvernement du Canada, particulièrement le ministre des Transports, l'honorable Pablo Rodriguez, et toute l'équipe de Transports Canada, de partager la vision de

VIA Rail pour un service ferroviaire voyageurs durable, efficient, accessible et efficace ayant un impact positif pour nos passagers et les collectivités que nous desservons.

J'aimerais remercier le personnel dévoué de VIA Rail qui, chaque jour, se surpasse pour servir nos passagers. Aucune de nos initiatives ne serait possible sans leur expertise et leurs efforts.

Je tiens à remercier mes collègues du conseil d'administration pour leur engagement inébranlable et leur travail soutenu. Je tiens à remercier tout particulièrement ma collègue Jane Mowat, qui a pris sa retraite en août 2023, pour son engagement et son dévouement au cours des dix dernières années, en particulier pour son travail exemplaire en tant que présidente du comité d'audit. Jane a toujours eu à cœur l'avenir de VIA Rail et a su enrichir les discussions du conseil d'administration de ses idées et de sa vaste expérience.

Enfin, je tiens à exprimer ma gratitude à nos fidèles passagers. Merci de la confiance que vous accordez à VIA Rail.

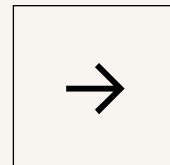
Je suis convaincue que, grâce à l'élan acquis en 2023 et en maintenant nos efforts de modernisation et d'innovation, nous tracerons l'avenir du transport pour toutes les Canadiennes et tous les Canadiens.

Au plaisir de vous accueillir à bord de nos trains.



**FRANÇOISE BERTRAND, c.m., o.q.**  
Présidente du conseil d'administration

# MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



**MARIO PÉLOQUIN**  
Président et chef de la direction

En tant que fils et petit-fils de cheminot et ayant passé ma vie d'adulte à travailler dans le secteur des transports, c'est un immense honneur pour moi de diriger le service national de transport ferroviaire voyageurs du Canada. C'est aussi tout un privilège de collaborer avec le remarquable groupe de personnes qui travaillent à VIA Rail. Au cours de mes premiers mois en tant que président et chef de la direction, je me suis donné comme priorité de rencontrer le plus grand nombre possible des 3 600 membres de notre personnel, et j'ai ainsi pu constater qu'ils sont très compétents, passionnés et déterminés à servir les Canadiennes et les Canadiens.

Je suis d'autant plus heureux de rejoindre l'entreprise à un moment où VIA Rail et le transport ferroviaire voyageurs dans le monde entier sont en pleine transformation. Le train est de plus en plus reconnu comme un vecteur important dans la campagne mondiale visant à réduire notre empreinte carbone collective. Les États-Unis et l'Union européenne investissent d'ailleurs des milliards de dollars dans le développement de leurs réseaux ferroviaires de passagers, et nous avons maintenant l'occasion d'écrire une histoire entièrement canadienne.

VIA Rail a déjà fait des progrès considérables pour façonner l'avenir du transport ferroviaire au Canada et, en 2023, nous avons accompli d'importantes avancées, témoignant de notre engagement à l'égard de la modernisation et de l'amélioration de l'expérience de voyage de nos passagers.

Nos clients du corridor Québec–Windsor le constatent par eux-mêmes avec l'arrivée de nos nouveaux trains modernes Venture, qui offrent des niveaux exceptionnels de confort, de commodité et d'accessibilité. Si vous n'avez pas encore eu l'occasion de le faire, je vous encourage à monter à bord pour voir pourquoi le train est tout simplement la meilleure façon de voyager. Quelle fierté de voir ces trains modernes transformer l'expérience de voyage de nos passagers. Je félicite d'ailleurs l'équipe dévouée de VIA Rail qui a permis à ce projet de se concrétiser. Nous avons hâte de relier plus de Canadiennes et de Canadiens dans le Corridor en 2024 grâce à notre nouveau parc ferroviaire.

Je tiens à remercier et à exprimer mon admiration à nos collègues qui ont été responsables du lancement réussi de notre nouveau système de réservation en 2023. Ce projet

pluriannuel particulièrement complexe a été exécuté par le personnel de VIA avec un professionnalisme remarquable et un souci constant de répondre aux besoins de nos passagers. Le lancement s'est déroulé avec un minimum de perturbation et peut désormais servir d'exemple de réussite pour le déploiement d'un nouvel outil technologique au Canada. Ce nouveau système de réservation est conçu pour soutenir de nombreuses autres initiatives. Il n'est pas seulement conçu pour aujourd'hui; c'est un outil flexible, capable d'évoluer pour répondre aux besoins changeants de nos passagers. Nous entrons dans une nouvelle ère du voyage, et ce n'est que le début.

En 2023, nous avons également présenté une proposition ambitieuse et importante concernant le remplacement des trains qui desservent les liaisons longues distances, régionales et éloignées, d'un océan à l'autre. En d'autres termes, nos trains actuels doivent être remplacés, car ils ont dépassé leur vie utile et devront être retirés du service au cours des prochaines années. Notre plan s'appuie sur la demande croissante de la population canadienne pour le transport ferroviaire voyageurs comme moyen de transport accessible et durable. Nous souhaitons que ces nouveaux trains, qui desserviront les voyageurs de Halifax à Winnipeg et Vancouver, ainsi que les communautés régionales éloignées comme Jonquière, White River et Churchill, améliorent l'accessibilité, favorisent la réconciliation avec les communautés indigènes et contribuent à bâtir un avenir plus vert pour toutes les Canadiennes et tous les Canadiens. Notre ambition est de servir plus de gens, dans plus de communautés.

Dans notre quête de modernisation, je tiens à souligner le concept essentiel de « mobilité intégrée ». Cela signifie que les voyageurs doivent pouvoir passer sans effort d'un mode de transport à l'autre, de l'origine à la destination, peu importe où ils se trouvent. Que ce soit en train, en avion, en voiture, en bus ou en bateau, les correspondances doivent être fluides à chaque étape du voyage. Il est logique de coordonner nos efforts avec les partenaires du secteur des transports, car nous partageons le même objectif : encourager un plus grand nombre de personnes à opter pour les transports collectifs. La mobilité intégrée sera au centre de mes préoccupations pendant mon mandat de chef de la direction de VIA Rail. Vous en entendrez parler davantage dans les mois et les années à venir, car il s'agit d'un élément clé de notre engagement continu à améliorer les services offerts à la population canadienne.

Tout en développant un meilleur système de transport ferroviaire voyageurs, VIA Rail reste confrontée à un défi de taille. Nous ne possédons que 3 % des voies que nous utilisons. Cela signifie que nous devons collaborer étroitement avec les chemins de fer hôtes, qu'il s'agisse de trains de marchandises ou de banlieue, pour faire en sorte que tous les services, aussi différents soient-ils, soient assurés avec une plus grande efficacité. Nous faisons tous partie de la communauté des chemins de fer. Sur la ligne Montréal-Ottawa, où nous contrôlons et entretenons la majorité des voies, nos trains sont à l'heure environ 95 % du temps, contre un peu moins de 60 % pour le reste du réseau. Nous sommes déterminés à trouver des solutions innovantes pour améliorer nos services en collaboration avec les chemins de fer qui accueillent nos services.

L'une de ces solutions innovantes est VIA TGF. Cette filiale de VIA Rail, dotée de son propre conseil d'administration et de sa propre équipe de direction, a pour mission de créer une liaison ferroviaire plus directe entre Québec et Windsor, avec ses propres voies réservées. Nous croyons en ce projet, car nos mandats sont complémentaires, et nous travaillons en étroite collaboration avec l'équipe de VIA TGF, partageant nos décennies d'expertise en matière d'exploitation de trains de passagers au Canada. En attendant que ce projet à long terme se concrétise, nous restons fermement déterminés à offrir un service amélioré et plus fiable sur l'infrastructure actuelle.

Depuis mon arrivée à VIA Rail, j'ai réuni une équipe de direction proactive, moderne et talentueuse. Ensemble, nous élaborons un plan stratégique 2030 que nous aurons le plaisir de partager en 2024. Je tiens d'ailleurs à remercier l'équipe de direction et le conseil d'administration d'avoir soutenu les initiatives de ce plan et d'avoir continuellement fait preuve de dévouement et de vision pour faire de VIA Rail une entreprise à la hauteur de ses ambitions.

Je me joins à la présidente de notre conseil d'administration pour remercier chaleureusement chaque membre de notre équipe pour ses efforts extraordinaires. Je remercie personnellement le conseil d'administration de VIA Rail et le gouvernement du Canada de la confiance qu'ils m'ont accordée pour diriger la modernisation de notre service national de transport ferroviaire voyageurs au nom des Canadiennes et des Canadiens.

J'espère que vous suivrez VIA Rail dans cette voie et nous avons hâte de vous accueillir à bord de nos trains en route vers l'avenir.

**MARIO PÉLOQUIN**

Président et chef de la direction

# L'ANNÉE EN CHIFFRES

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

	2023	2022	2021	2020	2019
<b>INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉ</b> (en millions de dollars)					
Produits voyageurs (1)	408,4	317,9	118,2	76,0	388,0
<b>Produits totaux (1)</b>	<b>430,7</b>	<b>335,1</b>	<b>133,5</b>	<b>92,0</b>	<b>411,1</b>
Charges d'exploitation (1)	809,7	676,0	479,1	482,0	663,4
Contributions pour avantages sociaux des employés (1)	2,8	13,4	24,9	25,8	28,4
<b>Charges d'exploitation totales (1)</b>	<b>812,5</b>	<b>689,4</b>	<b>504,0</b>	<b>507,8</b>	<b>691,8</b>
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>381,8</b>	<b>354,3</b>	<b>370,5</b>	<b>415,8</b>	<b>280,7</b>
Dépenses en immobilisations	391,2	318,2	226,4	252,9	268,8
<b>Financement total requis</b>	<b>773,0</b>	<b>672,5</b>	<b>596,9</b>	<b>668,7</b>	<b>549,5</b>
Financement d'exploitation par le gouvernement	381,8	354,3	370,5	415,8	280,7
Financement en capital par le gouvernement	184,7	147,3	126,2	88,5	112,4
Financement en capital par le gouvernement – renouvellement de la flotte du Corridor	206,5	170,9	100,2	164,4	155,3
<b>Financement total par le gouvernement</b>	<b>773,0</b>	<b>672,5</b>	<b>596,9</b>	<b>668,7</b>	<b>548,4</b>
<b>Fonds de renouvellement des actifs</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,1</b>
<b>STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (2)</b>					
Nombre de voyageurs-milles (en millions)	910	749	327	227	1 055
Nombre de voyageurs (en milliers)	4 117	3 302	1 512	1 147	5 008
Total de sièges-milles (en millions)	1 490	1 225	668	508	1 772
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (en cents)	42,0	47,3	113,3	183,2	26,6
Rendement (cents par voyageur-mille)	43,6	41,8	35,4	31,2	35,9
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 343	5 382	3 647	2 870	6 933
Voitures-milles parcourus (en milliers)	39 446	34 340	18 472	14 583	43 661
Coefficient d'occupation moyen (%)	61	61	49	45	60
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	143	139	90	79	152
Ponctualité (%)	59	57	72	71	68
<i>Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période</i>	3 316	2 975	2 370	2 825	3 308

(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)

## STATISTIQUE D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES

Sommaire des services de train – Pour l'exercice 2023 (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	219 538 \$	348 906 \$	129 368 \$	60,56 \$	0,24 \$	41 077	2 136 024
Québec – Montréal – Ottawa	78 504	121 581	43 077	44,94	0,30	18 432	958 451
<b>Corridor Est</b>	<b>298 042 \$</b>	<b>470 487 \$</b>	<b>172 445 \$</b>	<b>55,73 \$</b>	<b>0,25 \$</b>	<b>59 509</b>	<b>3 094 475</b>
Toronto – London – Sarnia – Windsor	50 233	87 282	37 049	47,35	0,37	15 046	782 412
Toronto – Niagara	2 048	9 674	7 626	n/a	1,69	1 091	56 711
<b>Sud-Ouest de l'Ontario</b>	<b>52 281 \$</b>	<b>96 956 \$</b>	<b>44 675 \$</b>	<b>53,24 \$</b>	<b>0,42 \$</b>	<b>16 137</b>	<b>839 123</b>
<b>Corridor</b>	<b>350 323 \$</b>	<b>567 443 \$</b>	<b>217 120 \$</b>	<b>55,20 \$</b>	<b>0,28 \$</b>	<b>75 646</b>	<b>3 933 598</b>
Montréal – Halifax	13 829	58 193	44 364	682,23	1,26	1 251	65 028
Toronto – Vancouver	61 549	124 130	62 581	1 014,77	0,79	1 186	61 670
<b>Longs parcours</b>	<b>75 378 \$</b>	<b>182 323 \$</b>	<b>106 945 \$</b>	<b>844,09 \$</b>	<b>0,94 \$</b>	<b>2 437</b>	<b>126 698</b>
Montréal – Gaspé	0	0	0	n/a	n/a	0	0
Montréal – Jonquière	352	7 700	7 348	1 031,88	5,87	137	7 121
Montréal – Senneterre	365	6 972	6 607	830,80	4,83	153	7 955
Sudbury – White River	320	5 767	5 447	762,67	5,13	137	7 142
Winnipeg – Churchill	2 811	24 661	21 850	982,15	3,27	428	22 247
Jasper – Prince Rupert	1 108	11 730	10 622	882,37	2,87	232	12 038
<b>Collectivités éloignées</b>	<b>4 956 \$</b>	<b>56 830 \$</b>	<b>51 874 \$</b>	<b>918,11 \$</b>	<b>3,69 \$</b>	<b>1 087</b>	<b>56 503</b>
The Pas et Pukatawagan <sup>(1)</sup>	n/a \$	5 852 \$	5 852 \$	n/a \$	n/a \$	n/a	n/a
<b>Total</b>	<b>430 657 \$</b>	<b>812 448 \$</b>	<b>381 791 \$</b>	<b>92,74 \$</b>	<b>0,42 \$</b>	<b>79 169</b>	<b>4 116 799</b>

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

# GOVERNANCE

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Le conseil d'administration de VIA Rail, en collaboration avec l'équipe de direction, joue un rôle crucial dans l'alignement de la direction stratégique de la Société et du Plan d'entreprise avec les objectifs du gouvernement du Canada. Les membres du conseil rapportent au seul actionnaire de VIA Rail, le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire du ministre des Transports.**

Au 31 décembre 2023, le conseil d'administration était composé de la présidente du conseil, du président et chef de la direction et de sept autres administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. Parmi les huit administrateurs (à l'exception du président et chef de la direction de VIA Rail), trois sont des femmes et cinq sont des hommes. Le conseil est responsable de la supervision de la direction stratégique et de la gestion de la Société et rapporte sur les opérations de VIA Rail au Parlement par l'intermédiaire de l'honorable Pablo Rodriguez, ministre des Transports.

Le conseil a tenu 14 réunions et les comités se sont réunis au total 25 fois au cours de l'année 2023. Le taux de présence moyen global aux réunions du conseil était de 92 %. Les honoraires cumulés versés aux membres du conseil pendant cette période s'élevaient à 332 900 \$.

## Le conseil d'administration



**FRANÇOISE BERTRAND**  
MONTRÉAL (QUÉBEC)

Présidente du conseil d'administration  
Membre depuis 2017

Membre d'office de tous les Comités



**GRANT CHRISTOFF**  
VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Membre du conseil depuis mars 2019

Membre du Comité d'engagement des parties prenantes et de communication et membre du Comité d'audit et d'investissement des pensions



**DANIEL GALLIVAN**  
HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)

Membre du conseil depuis juin 2017

Président du Comité de gouvernance, membre du Comité d'engagement des parties prenantes et de communication et membre du Comité des ressources humaines



**JONATHAN GOLDBLOOM**  
MONTRÉAL (QUÉBEC)

Membre du conseil depuis juin 2017

Président du Comité d'engagement des parties prenantes et de communication, membre du Comité des ressources humaines et membre du Comité de gouvernance





**MIRANDA KEATING ERICKSON**  
CALGARY (ALBERTA)

Membre du conseil depuis mars 2019

Présidente du Comité des ressources humaines, membre du Comité gouvernance et membre du Comité des grands projets et de la modernisation de la flotte



**GLENN RAINBIRD**  
BELLEVILLE (ONTARIO)

Membre du conseil depuis juin 2017

Président du Comité des grands projets et de la modernisation de la flotte, membre du Comité gouvernance et membre du Comité des ressources humaines



**GAIL STEPHENS**  
VICTORIA (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Membre du conseil depuis juin 2017

Présidente du Comité d'audit et d'investissement des pensions, membre du Comité des ressources humaines et membre du Comité de gouvernance



**KENNETH TAN**  
RICHMOND (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Membre du conseil depuis juin 2017

Membre du Comité des grands projets et de la modernisation de la flotte et membre du Comité d'audit et d'investissement des pensions

## Expérience des administrateurs

Le conseil de VIA Rail est composé d'experts expérimentés et diversifiés dans divers domaines tels que la gouvernance d'entreprise, les affaires gouvernementales, la finance, la gestion de projet, les ressources humaines, la politique publique ainsi que la gestion des risques, la sécurité et la sûreté. Les membres du conseil utilisent leur richesse combinée d'expérience pour guider et façonner la voie stratégique de VIA Rail conformément à la politique de compétences des administrateurs.

## Indépendance du conseil

Le conseil, à l'exception du président et chef de la direction, maintient son indépendance par rapport à la gestion de la Société. Cette séparation assure une relation productive avec le conseil, tenant la gestion responsable de la performance de VIA Rail et évaluant régulièrement comment les responsabilités sont allouées au sein de l'organisation. La gouvernance des activités du conseil et la délimitation des pouvoirs exclusifs du conseil sont décrites dans les statuts de VIA Rail. Les chartes du conseil et des comités précisent davantage les rôles et responsabilités de gouvernance du conseil et offrent des directives détaillées sur les procédures du conseil.

Les réunions du conseil et des comités sont structurées pour inclure des sessions à huis clos désignées. Dans ces sessions, les administrateurs peuvent avoir des discussions confidentielles avec le président et chef de la direction ainsi que des réunions séparées en l'absence de ce dernier. Le Comité d'audit et d'investissement des pensions participe à des réunions à huis clos dans trois formats distincts : avec les représentants du Bureau du vérificateur général du Canada; avec le chef de la direction financière de VIA Rail ainsi qu'avec l'auditeur interne; et exclusivement en tant que comité sans le président et chef de la direction.

## Soutien à la modernisation de VIA Rail

En 2023, le conseil d'administration de VIA Rail a continué son rôle essentiel dans l'orientation et la supervision de l'approche stratégique de la Société et de l'identification des opportunités, notamment dans une année marquée par des étapes importantes, y compris l'arrivée du nouveau président et chef de la direction de VIA Rail, le lancement précommercial de la nouvelle flotte du Corridor, un exercice d'efficacité organisationnelle et le lancement du nouveau système de réservation.

## Stratégie

En 2024, le conseil de VIA Rail et l'équipe de direction vont également lancer la nouvelle planification stratégique Vision 2030 de VIA Rail, qui comprend des initiatives de transformation et une perspective stratégique prospective. Cette stratégie aidera à façonner le Plan d'entreprise de VIA Rail, en s'assurant qu'il est synchronisé avec les priorités de son actionnaire.

## Composition et comités

Le renouvellement du conseil d'administration a été un élément clé. En 2023, le mandat de cinq administrateurs du conseil a été prolongé, y compris celui de la présidente. Cette décision a été prise pour maintenir la continuité et pour s'assurer que le conseil continue de refléter les compétences essentielles, l'expertise et la diversité telles qu'elles sont décrites dans la matrice des compétences et de la diversité du conseil. Le Bureau du Conseil privé a également initié le processus de sélection pour remplir quatre postes d'administrateurs vacants.

## Rémunération

La rémunération des administrateurs de VIA Rail est déterminée par décret en conseil. La présidente et les autres administrateurs indépendants reçoivent une rémunération annuelle pour leur service et leur participation aux réunions des comités et du conseil. Ils reçoivent également une indemnité journalière fixe pour le temps de voyage. La structure de rémunération, qui est conforme aux lignes directrices du Conseil du Trésor, est la suivante :

- Présidente du conseil : Reçoit une rémunération annuelle de 12 400 \$ et une indemnité journalière de 485 \$.
- Administrateurs : Reçoivent une rémunération annuelle de 6 200 \$ et la même indemnité journalière de 485 \$.
- Présidents des Comités : Reçoivent la rémunération de base plus une rémunération annuelle supplémentaire de 6 200 \$.

Les administrateurs sont également remboursés pour les dépenses raisonnables engagées en exécutant leurs fonctions. Ces dépenses incluent les voyages, l'hébergement et les repas. Il est à noter que chaque membre du conseil fait partie de plusieurs comités.

## Comités du conseil

Au 31 décembre 2023, la structure du conseil et des comités était composée des comités suivants :

- **Comité d'audit et d'investissement des pensions :** Gail Stephens, présidente; Grant Christoff et Kenneth Tan
- **Comité des grands projets et de la modernisation de la flotte :** Glenn Rainbird, président; Miranda Keating Erickson et Kenneth Tan
- **Comité des ressources humaines :** Miranda Keating Erickson, présidente; Jonathan Goldbloom, Daniel Gallivan, Glenn Rainbird et Gail Stephens
- **Comité d'engagement des parties prenantes et de communication :** Jonathan Goldbloom, président; Grant Christoff et Daniel Gallivan
- **Comité de gouvernance :** Daniel Gallivan, président; Jonathan Goldbloom, Gail Stephens, Miranda Keating Erickson et Glenn Rainbird

Les mandats des comités sont disponibles dans la section « conseil d'administration » du site [corpo.viarail.ca](https://corpo.viarail.ca) de VIA Rail. La présidente du conseil d'administration est membre d'office de tous les comités. Le président et chef de la direction est également membre d'office de tous les comités, à l'exception du Comité d'audit et d'investissement des pensions.

## Formation du conseil d'administration et de l'équipe de direction

Conformément à leur engagement envers une compréhension globale et une gouvernance réactive, tant les membres du conseil que ceux de l'équipe de direction de VIA Rail ont participé à des séances de formation spécialisée axée sur des enjeux contemporains clés. Cela inclut les tendances et meilleures pratiques en ressources humaines, les affaires autochtones, la cybersécurité et l'intelligence artificielle.

Reconnaissant l'importance des perspectives et des droits des peuples autochtones dans l'environnement commercial mondial d'aujourd'hui, les membres du conseil ont suivi une formation pour mieux comprendre et intégrer les considérations autochtones dans les processus de l'entreprise. Leur formation visait à favoriser une culture d'entreprise qui valorise la diversité, l'équité et l'inclusion, garantissant que les politiques et pratiques en ressources humaines de VIA Rail sont alignées avec les normes les plus élevées.

De même, en réponse aux menaces et opportunités croissantes présentées par les avancées numériques, les membres du conseil et de l'équipe de direction ont participé à une formation en cybersécurité. Cette formation visait à améliorer leur compréhension des risques et des stratégies nécessaires pour protéger les informations sensibles et les actifs numériques. De plus, ils ont reçu une formation sur les implications et applications de l'intelligence artificielle, assurant qu'ils restent à la pointe des derniers développements technologiques. Ces initiatives de formation reflètent l'engagement de VIA Rail à être à l'avant-garde des tendances et défis émergents dans les paysages corporatifs et sociaux.

## Frais de voyage, d'accueil et de conférence

### LES FRAIS DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE SUIVANTS ONT ÉTÉ SOUMIS AU COURS DE L'ANNÉE 2023

<b>Françoise Bertrand</b> Présidente du conseil d'administration	15 597 \$
<b>Mario Péloquin</b> Président et chef de la direction	19 477 \$
<b>Martin R Landry</b> Président et chef de la direction par intérim	9 621 \$
Équipe de la haute direction et dirigeants (11 membres)	105 866 \$
Conseil d'administration (10 membres)	130 383 \$
<b>Total de VIA Rail (incluant les dépenses ci-dessus)</b>	<b>969 570 \$</b>

## Rémunération des hauts dirigeants

### DIVULGATION DES ÉCHELLES DE RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS EN 2023<sup>1</sup>

Rémunération en argent <sup>2</sup>	Hauts dirigeants
Échelle salariale de base	204 445 \$ – 327 984 \$
Échelle de rémunération au rendement	35 % – 50 %
<b>Échelle de rémunération totale par année civile</b>	<b>311 788 \$ – 573 972 \$</b>

### PROGRAMME D'AVANTAGES INDIRECTS

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

1. Au 31 décembre 2023, l'équipe de la haute direction était composée : du président et chef de la direction, du chef de la direction, Programmes d'investissements majeurs, de la cheffe de la direction, Prestation de services, de la cheffe de la direction, Communications et Marketing, du chef de la direction, Ressources humaines, du chef de la direction, Affaires commerciales, de la cheffe de la direction stratégique et de la cheffe de la direction financière (intérim).

2. La rémunération en argent ne représente pas le salaire et les primes réellement versés aux dirigeants, mais bien l'échelle de leurs postes respectifs.

## Assemblée publique annuelle

L'assemblée publique annuelle de VIA Rail de 2023 a été préenregistrée et présentée le 7 juin 2023. Lors de cette assemblée, Françoise Bertrand, présidente du conseil d'administration, et Marie-Claude Cardin, cheffe de la direction financière, ont partagé et discuté des résultats de 2022 ainsi que des plans de VIA Rail pour l'avenir. Les Canadiennes et les Canadiens étaient invités à soumettre des questions sur nos opérations et services dans les semaines précédant l'assemblée, qui peuvent être trouvées [ici](#). Des versions sous-titrées de l'assemblée publique annuelle sont disponibles sur la chaîne [YouTube de VIA Rail](#) dans les deux langues officielles et proposées avec sous-titrage, voix hors champ et interprétation en langue des signes (ASL).

## Accès à l'information et confidentialité

VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence sont les points de départ pour établir une relation de confiance avec ses clients, partenaires et le public en général. VIA Rail améliore continuellement ses pratiques liées à l'accès à l'information comme prévu dans la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, à laquelle VIA Rail est assujettie depuis 2007.

À l'été 2023, conformément aux exigences du gouvernement du Canada, VIA Rail a soumis ses rapports annuels 2022-2023 sur l'accès à l'information et la confidentialité au Commissaire à l'information et au Commissaire à la protection de la vie privée, respectivement, ainsi qu'au ministre des Transports. VIA Rail s'engage à répondre aux demandes d'information du public, des médias et de tous ceux intéressés par nos opérations de manière opportune. Du 1<sup>er</sup> avril 2022 au 31 mars 2023, VIA Rail a reçu 62 nouvelles demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Cela se compare à un total de 36 demandes reçues pendant la période correspondante du 1<sup>er</sup> avril 2021 au 31 mars 2022.



# RAPPORT DE GESTION DE LA DIRECTION

POUR LE TRIMESTRE ET L'EXERCICE TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 2023

## 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 2023 comparativement au trimestre et à l'exercice terminés le 31 décembre 2022. 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

Cette année, alors que les choses sont revenues à la normale suite à la pandémie, les opérations de la Société sont revenues à des niveaux nettement supérieurs à ceux de la période cumulative correspondante de 2022, avec 17,9 pour cent plus de trains-milles et 21,5 pour cent plus de sièges-milles. La capacité déployée ce trimestre a légèrement augmenté par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière, avec 4,9 pour cent plus de trains-milles et de 11,7 pour cent plus de sièges-milles. Cette augmentation est attribuable à la réintroduction de fréquences dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

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

(en millions de dollars canadiens)	TRIMESTRES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE				EXERCICES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE			
	2023	2022	Var \$	Var %	2023	2022	Var \$	Var %
<b>Performance financière</b>								
Produits voyageurs (section 5.2)	106,1	97,3	8,8	9,0 %	409,6	317,0	92,6	29,2 %
Autres produits	6,1	5,6	0,5	8,9 %	22,3	17,2	5,1	29,7 %
Total des produits	112,2	102,9	9,3	9,0 %	431,9	334,2	97,7	29,2 %
Charges d'exploitation (section 5.3)	262,1	247,0	15,1	6,1 %	944,1	823,4	120,7	14,7 %
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat (section 5.1)	(149,9)	(144,1)	(5,8)	(4,0 %)	(512,2)	(489,2)	(23,0)	(4,7 %)
Résultat net de la période	(13,7)	(22,0)	8,3	37,7 %	(9,1)	(15,2)	6,1	40,1 %
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi (net d'impôts)	(31,6)	(196,0)	164,4	83,9 %	(31,7)	96,4	(128,1)	(132,9 %)
Résultat global de la période	(45,3)	(218,0)	172,7	79,2 %	(40,8)	81,2	(122,0)	(150,2 %)

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

(en millions de dollars canadiens)	TRIMESTRES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE				EXERCICES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE			
	2023	2022	Var \$	Var %	2023	2022	Var \$	Var %
<b>Situation financière et flux de trésorerie</b>								
Total des actifs (section 5.4) (Note 1)	2 868,6	2 591,3	277,3	10,7 %	2 868,6	2 591,3	277,3	10,7 %
Total des passifs et du financement en capital reporté (section 5.4) (Note 1)	2 674,3	2 356,1	318,2	13,5 %	2 674,3	2 356,1	318,2	13,5 %
Trésorerie (section 5.5)	22,8	9,8	13,0	132,7 %	22,8	9,8	13,0	132,7 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation (section 5.5)	(19,6)	(24,1)	4,5	18,7 %	7,5	8,3	(0,8)	(9,6 %)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement (section 5.5)	(5,1)	14,0	(19,1)	(136,4 %)	9,6	1,4	8,2	585,7 %
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement (section 5.5)	(0,9)	(1,0)	0,1	10,0 %	(4,0)	(4,3)	0,3	7,0 %
<b>Financement du gouvernement</b>								
Exploitation (section 6)	93,5	87,1	6,4	7,3 %	381,8	354,3	27,5	7,8 %
Capital (section 6)	133,0	114,0	19,0	16,7 %	391,2	318,2	73,0	22,9 %
<b>Financement total du gouvernement</b>	<b>226,5</b>	<b>201,1</b>	<b>25,4</b>	<b>12,6 %</b>	<b>773,0</b>	<b>672,5</b>	<b>100,5</b>	<b>14,9 %</b>
<b>Statistiques d'exploitation clés</b>								
Trains-milles parcourus (en milliers)	1 637	1 560	77	4,9 %	6 343	5 382	961	17,9 %
Sièges-milles (en millions)	392	351	41	11,7 %	1 490	1 226	264	21,5 %
Voyageurs-milles (en millions)	238	224	14	6,3 %	910	749	161	21,5 %
Voyageurs (en milliers)	1 099,7	1 031,2	68,5	6,6 %	4 116,8	3 301,7	815,1	24,7 %
Coefficient d'occupation moyen (%)	61	64	(3)	(4,7 %)	61	61	-	0,0 %
PSMO (produit par siège-mille offert) (en cents) – Note 2	28,60	29,44	(0,84)	(2,9 %)	28,91	27,33	1,58	5,8 %
CSMO (charge par siège-mille offert) (en cents) – Note 2	52,45	54,26	(1,81)	(3,3 %)	54,53	56,23	(1,70)	(3,0 %)
Ratio de recouvrement des coûts (%) – Note 2	54,5	54,3	0,2	0,4 %	53,0	48,6	4,4	9,1 %
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (en cents) – Note 2	39,3	38,9	0,4	1,0 %	42,0	47,3	(5,3)	(11,2 %)
Ponctualité (%)	54	59	(5)	(8,5 %)	59	57	2	3,5 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Note 1 : montants comparatifs en date du 31 décembre 2022

Note 2 : 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 9,0 pour cent résultant principalement d'une augmentation de l'achalandage entraînée par une demande plus élevée, comparativement au trimestre correspondant de 2022.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 6,1 pour cent principalement en raison des coûts d'exploitation associés à l'achalandage additionnel et des augmentations de coûts reflétant l'inflation.
- La perte d'exploitation a augmenté de 4,0 pour cent en raison d'une hausse des charges opérationnelles, partiellement contrebalancée par une augmentation des produits.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 7,3 pour cent reflétant les montants plus élevés requis pour les activités financées.
- La Société a enregistré un résultat global de (45,3) millions de dollars comparativement à un résultat global de (218,0) millions de dollars en 2022. 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.

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

### Exercices

- Les produits totaux ont augmenté de 29,2 pour cent aussi en raison de l'augmentation des fréquences entraînée par une demande plus élevée.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 14,7 pour cent en raison des coûts d'exploitation directement associés aux fréquences supplémentaires comparativement à l'exercice précédent et des augmentations de coûts reflétant l'inflation.
- La perte d'exploitation a diminué de 4,7 pour cent en raison d'une augmentation des charges d'exploitation partiellement contrebalancée par une augmentation des produits.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 7,8 pour cent reflétant les montants plus élevés requis pour les activités financées.
- La Société a enregistré un résultat global de (40,8) millions de dollars comparativement à un résultat global de 81,2 millions de dollars en 2022. 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.

La plupart des statistiques d'exploitation clés liées aux produits, à l'achalandage et aux coefficients d'occupation se sont améliorées ce trimestre. Cependant, les produits par siège-mille offert (PSMO) se sont légèrement détériorés reflétant le fait que l'augmentation des produits (9,0 pour cent) a été inférieure à l'augmentation de la capacité (11,7 pour cent). Quant aux charges par siège-mille offert (CSMO), elles se sont améliorées puisque la hausse des coûts (6,1 pour cent) a été inférieure à l'augmentation de la capacité (11,7 pour cent).

En conséquence, le ratio de recouvrement des coûts s'est amélioré de 0,4 pour cent par rapport au trimestre de l'année dernière.

Sur une base cumulative, toutes les statistiques se sont améliorées par rapport à la période correspondante de l'année dernière.

## 5. Analyse des résultats financiers

### 5.1 COMPARAISON DES RÉSULTATS SELON LES IFRS ET DES RÉSULTATS FINANCIÉS

(en millions de dollars canadiens)	TRIMESTRES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE				EXERCICES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE			
	2023	2022	Var \$	Var %	2023	2022	Var \$	Var %
<b>Perte d'exploitation financée</b>	<b>(93,5)</b>	<b>(87,1)</b>	<b>(6,4)</b>	<b>(7,3 %)</b>	<b>(381,8)</b>	<b>(354,3)</b>	<b>(27,5)</b>	<b>(7,8 %)</b>
<b>AJUSTEMENT DES PRODUITS NON FINANCIÉS</b>								
Ajustement pour les points VIA Préférence et autre	0,1	(0,4)	0,5	125,0 %	1,2	(0,9)	2,1	233,3 %
<b>AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCIÉES</b>								
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	(4,9)	(13,3)	8,4	63,2 %	(4,7)	(18,6)	13,9	74,7 %
Amortissement d'immobilisations corporelles, incorporelles, d'actifs au titre de droits d'utilisation et pertes sur cessions	(41,1)	(35,5)	(5,6)	(15,8 %)	(125,1)	(114,3)	(10,8)	(9,4 %)
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	(10,5)	(7,8)	(2,7)	(34,6 %)	(1,8)	(1,1)	(0,7)	(63,6 %)
Total des ajustements des charges non financées	(56,5)	(56,6)	0,1	0,2 %	(131,6)	(134,0)	2,4	1,8 %
<b>Total des postes ne nécessitant pas des fonds d'exploitation</b>	<b>(56,4)</b>	<b>(57,0)</b>	<b>0,6</b>	<b>1,1 %</b>	<b>(130,4)</b>	<b>(134,9)</b>	<b>4,5</b>	<b>3,3 %</b>
<b>Perte d'exploitation selon les IFRS</b>	<b>(149,9)</b>	<b>(144,1)</b>	<b>(5,8)</b>	<b>(4,0 %)</b>	<b>(512,2)</b>	<b>(489,2)</b>	<b>(23,0)</b>	<b>(4,7 %)</b>
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	93,5	87,1	6,4	7,3 %	381,8	354,3	27,5	7,8 %
Amortissement du financement en capital reporté	39,7	34,3	5,4	15,7 %	120,0	109,2	10,8	9,9 %
<b>Résultat net avant impôts sur le résultat</b>	<b>(16,7)</b>	<b>(22,7)</b>	<b>6,0</b>	<b>26,4 %</b>	<b>(10,4)</b>	<b>(25,7)</b>	<b>15,3</b>	<b>59,5 %</b>
Recouvrement d'impôts	3,0	0,7	2,3	328,6 %	1,3	10,5	(9,2)	(87,6 %)
<b>Résultat net selon les IFRS de la période</b>	<b>(13,7)</b>	<b>(22,0)</b>	<b>8,3</b>	<b>37,7 %</b>	<b>(9,1)</b>	<b>(15,2)</b>	<b>6,1</b>	<b>(40,1 %)</b>
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi	(43,0)	(256,7)	213,7	83,2 %	(43,2)	132,3	(175,5)	(132,7 %)
Recouvrement (charge) d'impôts	11,4	60,7	(49,3)	(81,2 %)	11,5	(35,9)	47,4	132,0 %
<b>Autres éléments du résultat global</b>	<b>(31,6)</b>	<b>(196,0)</b>	<b>164,4</b>	<b>83,9 %</b>	<b>(31,7)</b>	<b>96,4</b>	<b>(128,1)</b>	<b>(132,9 %)</b>
<b>Résultat global de la période</b>	<b>(45,3)</b>	<b>(218,0)</b>	<b>172,7</b>	<b>79,2 %</b>	<b>(40,8)</b>	<b>81,2</b>	<b>(122,0)</b>	<b>(150,2 %)</b>

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 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 (13,7) millions de dollars pour le trimestre comparativement à un résultat net de (22,0) millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une amélioration de 8,3 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une augmentation du financement d'exploitation du gouvernement comptabilisé durant le trimestre de 6,4 millions de dollars
- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté de 5,4 millions de dollars
- Une augmentation du recouvrement d'impôts différés de 2,3 millions de dollars, partiellement contrebalancé par
- Une augmentation de la perte d'exploitation de 5,8 millions de dollars, résultant de charges d'exploitation supplémentaires de 15,1 millions de dollars, moins des produits plus élevés de 9,3 millions de dollars.

#### Résultat net selon les IFRS pour l'exercice :

Un résultat net de (9,1) millions de dollars pour l'exercice comparativement à un résultat net de (15,2) millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une amélioration de 6,1 millions de dollars principalement attribuables à :

- Une augmentation du financement d'exploitation du gouvernement comptabilisé durant l'exercice de 27,5 millions de dollars
- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté de 10,8 millions de dollars, partiellement contrebalancé par
- Une diminution du recouvrement d'impôts différés de 9,2 millions de dollars
- Une augmentation de la perte d'exploitation de 23,0 millions de dollars, attribuable à une hausse des produits de 97,7 millions de dollars, partiellement contrebalancée par une augmentation des charges d'exploitation de 120,7 millions de dollars.

#### 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. Pour plus de détails, voir la note 15 des états financiers audités.

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.2 PRODUITS

(en millions de dollars canadiens)	TRIMESTRES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE				EXERCICES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE			
	2023	2022	Var \$	Var %	2023	2022	Var \$	Var %
Produits voyageurs								
Corridor Est	75,5	69,5	6,0	8,6 %	277,3	217,6	59,7	27,4 %
Sud-Ouest de l'Ontario	13,3	13,0	0,3	2,3 %	48,0	36,9	11,1	30,1 %
<b>Corridor Québec – Windsor</b>	<b>88,8</b>	<b>82,5</b>	<b>6,3</b>	<b>7,6 %</b>	<b>325,3</b>	<b>254,5</b>	<b>70,8</b>	<b>27,8 %</b>
Océan	3,1	2,4	0,7	29,2 %	12,8	9,5	3,3	34,7 %
Canadien	11,6	10,5	1,1	10,5 %	55,0	46,2	8,8	19,0 %
Liaisons régionales	0,9	1,1	(0,2)	(18,2 %)	3,8	3,4	0,4	11,8 %
<b>Hors Corridor</b>	<b>15,6</b>	<b>14,0</b>	<b>1,6</b>	<b>11,4 %</b>	<b>71,6</b>	<b>59,1</b>	<b>12,5</b>	<b>21,2 %</b>
Autres	1,7	0,8	0,9	112,5 %	12,7	3,4	9,3	273,5 %
<b>Total produits voyageurs selon IFRS</b>	<b>106,1</b>	<b>97,3</b>	<b>8,8</b>	<b>9,0 %</b>	<b>409,6</b>	<b>317,0</b>	<b>92,6</b>	<b>29,2 %</b>
Autres produits	6,1	5,6	0,5	8,9 %	22,3	17,2	5,1	29,7 %
<b>Total produits selon les IFRS</b>	<b>112,2</b>	<b>102,9</b>	<b>9,3</b>	<b>9,0 %</b>	<b>431,9</b>	<b>334,2</b>	<b>97,7</b>	<b>29,2 %</b>
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés) et autre	(0,1)	0,4	(0,5)	(125,0 %)	(1,2)	0,9	(2,1)	(233,3 %)
<b>TOTAL PRODUITS FINANCÉS</b>	<b>112,1</b>	<b>103,3</b>	<b>8,8</b>	<b>8,5 %</b>	<b>430,7</b>	<b>335,1</b>	<b>95,6</b>	<b>28,5 %</b>

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)



## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.2 PRODUITS (suite)

#### Voyageurs

(en milliers)	TRIMESTRES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE				EXERCICES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE			
	2023	2022	Var #	Var %	2023	2022	Var #	Var %
<b>Voyageurs</b>								
Corridor Est	829,8	768,4	61,4	8,0 %	3 094,5	2 478,7	615,8	24,8 %
Sud-Ouest de l'Ontario	225,8	224,3	1,5	0,7 %	839,1	674,4	164,7	24,4 %
<b>Corridor Québec – Windsor</b>	<b>1 055,6</b>	<b>992,7</b>	<b>62,9</b>	<b>6,3 %</b>	<b>3 933,6</b>	<b>3 153,1</b>	<b>780,5</b>	<b>24,8 %</b>
Océan	15,9	13,2	2,7	20,5 %	65,0	52,8	12,2	23,1 %
Canadien	13,6	12,8	0,8	6,3 %	61,7	51,5	10,2	19,8 %
Liaisons régionales	14,6	12,5	2,1	16,8 %	56,5	44,3	12,2	27,5 %
<b>Hors Corridor</b>	<b>44,1</b>	<b>38,5</b>	<b>5,6</b>	<b>14,5 %</b>	<b>183,2</b>	<b>148,6</b>	<b>34,6</b>	<b>23,3 %</b>
<b>TOTAL VOYAGEURS</b>	<b>1 099,7</b>	<b>1 031,2</b>	<b>68,5</b>	<b>6,6 %</b>	<b>4 116,8</b>	<b>3 301,7</b>	<b>815,1</b>	<b>24,7 %</b>

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.2 PRODUITS (suite)

#### Produits voyageurs

Les produits voyageurs ont augmenté de 8,8 millions de dollars (9,0 pour cent) durant le trimestre et de 92,6 millions de dollars (29,2 pour cent) pour l'exercice. Les deux augmentations sont principalement attribuables à la hausse des produits générés par tous les principaux services ferroviaires reflétant l'impact de la réintroduction des services et l'accroissement de l'achalandage (6,6 pour cent pour le trimestre et 24,7 pour cent pour la période). Les tarifs moyens ont augmenté de 2,3 pour cent pour le trimestre et de 3,6 pour cent pour l'année.

#### Corridor Québec – Windsor

Les produits ont augmenté de 6,3 millions de dollars (7,6 pour cent) durant le trimestre en raison de l'augmentation de la demande (6,3 pour cent plus de passagers) et de la hausse des tarifs moyens (1,3 pour cent). La capacité (en termes de sièges-milles offerts) a augmenté de 8,4 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente.

Sur une base cumulative, les produits ont augmenté de 70,8 millions de dollars (27,8 pour cent) pour l'exercice. La capacité a augmenté de 22,3 pour cent, l'achalandage a augmenté de 24,8 pour cent tandis que les tarifs moyens se sont améliorés de 2,5 pour cent.

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.2 PRODUITS (suite)

#### *Océan*

Les produits pour le trimestre ont augmenté de 0,7 million de dollars (29,2 pour cent) comparés à l'exercice précédent.

L'achalandage a augmenté de 20,5 pour cent pour le trimestre et les tarifs moyens se sont améliorés de 8,9 pour cent. Sur une base cumulative, les produits ont augmenté de 3,3 millions de dollars (34,7 pour cent), principalement en raison de l'amélioration de l'achalandage (hausse de 23,1 pour cent) et des tarifs moyens plus élevés (9,0 pour cent).

#### *Canadien*

Les produits ont augmenté de 1,1 million de dollars (10,5 pour cent) par rapport à ceux du trimestre de l'exercice précédent et de 8,8 millions de dollars (19,0 pour cent) comparativement à l'exercice précédent. Les augmentations résultent principalement d'une fréquentation plus élevée de 6,3 pour cent pour le trimestre et de 19,8 pour cent pour l'exercice. La capacité en termes de sièges-milles a augmenté de 48,0 pour cent pour le trimestre et de 28,2 pour cent pour l'exercice.

#### *Liaisons régionales*

Les produits générés ont diminué de 0,2 million de dollars (18,2 pour cent) durant le trimestre, mais ont augmenté de 0,4 million de dollars (11,8 pour cent) pour l'exercice. La diminution pour le trimestre est principalement due à une baisse des tarifs moyens ((26,5) pour cent). L'augmentation pour l'exercice résulte d'un achalandage supplémentaire (27,5 pour cent), en partie compensé par une baisse des tarifs moyens ((12,1) pour cent).

#### *Autres produits*

Les autres produits ont augmenté de 0,5 million de dollars (8,9 pour cent) pour le trimestre et de 5,1 millions de dollars (29,7 pour cent) pour l'exercice. Ces augmentations sont attribuables à la hausse des produits de placement découlant des taux d'intérêt élevés et des produits de tiers, ainsi qu'à la hausse des produits dans les gares, reflétant les niveaux d'exploitation plus élevés.

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.3 CHARGES D'EXPLOITATION

(en millions de dollars canadiens)	TRIMESTRES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE				EXERCICES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE			
	2023	2022	Var \$	Var %	2023	2022	Var \$	Var %
Rémunération et avantages du personnel	98,2	99,8	(1,6)	(1,6 %)	368,0	339,5	28,5	8,4 %
Exploitation des trains et carburant	45,7	49,9	(4,2)	(8,4 %)	181,6	162,0	19,6	12,1 %
Gares et autres biens	14,0	10,9	3,1	28,4 %	47,8	41,1	6,7	16,3 %
Marketing et ventes	13,6	11,4	2,2	19,3 %	42,4	32,9	9,5	28,9 %
Matériel de maintenance	9,8	9,9	(0,1)	(1,0 %)	40,0	35,5	4,5	12,7 %
Coûts des fournitures à bord des trains	9,7	9,9	(0,2)	(2,0 %)	39,7	31,6	8,1	25,6 %
Honoraires professionnels	6,9	4,5	2,4	53,3 %	29,0	16,2	12,8	79,0 %
Télécommunications	9,4	7,7	1,7	22,1 %	30,6	27,2	3,4	12,5 %
Services techniques	1,1	0,8	0,3	37,5 %	4,2	0,8	3,4	425,0 %
Amortissements	32,7	28,4	4,3	15,1 %	114,3	105,5	8,8	8,3 %
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	8,4	7,1	1,3	18,3 %	10,8	8,8	2,0	22,7 %
Perte nette non réalisée sur les instruments financiers dérivés	3,5	1,7	1,8	105,9 %	2,2	1,6	0,6	37,5 %
Autres	9,1	5,0	4,1	82,0 %	33,5	20,7	12,8	61,8 %
<b>Total des charges d'exploitation selon les IFRS</b>	<b>262,1</b>	<b>247,0</b>	<b>15,1</b>	<b>6,1 %</b>	<b>944,1</b>	<b>823,4</b>	<b>120,7</b>	<b>14,7 %</b>
Ajustements non financés (section 5.1)	(56,5)	(56,6)	0,1	0,2 %	(131,6)	(134,0)	2,4	1,8 %
<b>Total des charges financées</b>	<b>205,6</b>	<b>190,4</b>	<b>15,2</b>	<b>8,0 %</b>	<b>812,5</b>	<b>689,4</b>	<b>123,1</b>	<b>17,9 %</b>

(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. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.3 CHARGES D'EXPLOITATION (suite)

Les charges d'exploitation ont augmenté de 15,1 millions de dollars (6,1 pour cent) pour le trimestre et de 120,7 millions de dollars (14,7 pour cent) pour l'exercice. Les principales variations s'expliquent par :

#### Rémunération et avantages du personnel

Les charges ont diminué de 1,6 million de dollars (1,6 pour cent) durant le trimestre et ont augmenté de 28,5 millions de dollars (8,4 pour cent) pour l'exercice. La diminution pour le trimestre est principalement due à la baisse des coûts des avantages sociaux. L'augmentation pour l'exercice est attribuable à la hausse des coûts de personnel associés aux fréquences supplémentaires exploitées par rapport à l'année précédente, en raison de l'impact des augmentations salariales annuelles, en partie contrebalancée par la baisse des coûts des avantages sociaux.

#### Exploitation des trains et carburant

Les charges ont diminué de 4,2 millions de dollars (8,4 pour cent) durant le trimestre et ont augmenté de 19,6 millions de dollars (12,1 pour cent) pour l'exercice. La diminution pour le trimestre résulte principalement de la baisse des prix du carburant, en partie contrebalancée par la hausse des coûts d'accès aux infrastructures de tiers, reflétant l'augmentation des coûts contractuels et les fréquences supplémentaires. L'augmentation pour l'exercice provient des fréquences supplémentaires exploitées qui ont généré des coûts plus élevés pour l'accès aux infrastructures de tiers, à l'entretien des voies et aux charges des employés à bord des trains. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par la baisse des coûts du carburant, découlant de la baisse des prix du carburant.

#### Gares et autres biens

Les charges ont augmenté de 3,1 millions de dollars (28,4 pour cent) au cours du trimestre et de 6,7 millions de dollars (16,3 pour cent) pour l'exercice en raison de la hausse des coûts de location, ainsi que des charges supplémentaires d'entretien des bâtiments et des sites reflétant l'augmentation du niveau de fréquence et d'achalandage.

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.3 CHARGES D'EXPLOITATION (suite)

#### **Marketing et ventes**

Les charges ont augmenté de 2,2 millions de dollars (19,3 pour cent) durant le trimestre et de 9,5 millions de dollars (28,9 pour cent) pour l'exercice. Ces augmentations sont principalement attribuables aux coûts de support plus élevés pour les systèmes de réservation alors que la Société a migré vers un nouveau système de réservation en novembre. Les frais de commissions sur les cartes de crédit ont également augmenté, reflétant l'augmentation des ventes pour le trimestre et l'année.

#### **Matériel de maintenance**

Les charges ont diminué de 0,1 million de dollars (1,0 pour cent) durant le trimestre et ont augmenté de 4,5 millions de dollars (12,7 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation pour l'année est principalement due à l'augmentation du prix des pièces qui sont affectées par les taux d'inflation actuels ainsi qu'aux travaux d'entretien supplémentaires associés aux niveaux d'exploitation actuels et à la flotte vieillissante hors Corridor.

#### **Coûts de fournitures à bord des trains**

Les charges ont diminué de 0,2 million de dollars (2,0 pour cent) durant le trimestre et ont augmenté de 8,1 millions de dollars (25,6 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation pour l'exercice résulte d'une hausse de l'achalandage spécifiquement dans les classes Affaires et Voiture-lit ainsi que des prix plus élevés reflétant les taux d'inflation actuels.

#### **Services professionnels**

Les charges ont augmenté de 2,4 millions de dollars (53,3 pour cent) de dollars pour le trimestre et de 12,8 millions de dollars (79,0 pour cent) pour l'exercice. Ces augmentations sont dues à des honoraires de consultation plus élevés pour une initiative à l'échelle de la Société visant à revoir les processus internes et à identifier des opportunités supplémentaires d'économies de coûts.

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.3 CHARGES D'EXPLOITATION (suite)

#### **Télécommunications**

Les charges ont augmenté de 1,7 million de dollars (22,1 pour cent) de dollars pour le trimestre et de 3,4 millions de dollars (12,5 pour cent) pour l'exercice. Ces augmentations résultent des coûts de support et de licences associés aux systèmes nouvellement mis en service, ainsi qu'aux frais de télécommunications plus élevés reflétant le niveau accru de services et d'utilisation du wifi.

#### **Services techniques**

Les charges ont augmenté de 0,3 million de dollars (37,5 pour cent) pour le trimestre et de 3,4 millions de dollars (425,0 pour cent) au cours de l'exercice. Ces augmentations résultent de la mise en service de la nouvelle flotte du Corridor.

#### **Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles**

Les charges ont augmenté de 1,3 million de dollars (18,3 pour cent) durant le trimestre et de 2,0 millions de dollars (22,7 pour cent) pour l'exercice. Ces augmentations sont dues au retrait et à la cession d'un plus grand nombre d'équipements en fin de vie.

#### **Perte nette non réalisée sur les instruments financiers dérivés**

Une perte nette de 3,5 millions de dollars pour le trimestre et de 2,2 millions de dollars pour l'exercice, comparativement à une perte nette de 1,7 million de dollars pour le trimestre terminé le 31 décembre 2022 et une perte nette de 1,6 million de dollars pour l'exercice. La perte nette pour le trimestre et la période se terminant le 31 décembre 2023 s'explique par le fait que les prix contractuels du carburant sur le marché sont supérieurs aux prix actuels sur le marché.

#### **Autres charges**

Les charges ont augmenté de 4,1 millions de dollars (82,0 pour cent) pour le trimestre et de 12,8 millions de dollars (61,8 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation résulte principalement de la diminution des gains réalisés sur les instruments financiers dérivés (10,4 millions de dollars) pour l'exercice.

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.4 SITUATION FINANCIÈRE

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023	31 décembre 2022	Var \$	Var %
<b>ACTIFS</b>				
Actifs courants	250,1	200,1	50,0	25,0 %
Avances sur contrats	45,2	51,1	(5,9)	(11,5 %)
Immobilisations corporelles	1 729,6	1 473,6	256,0	17,4 %
Actifs au titre de droits d'utilisation	91,3	95,0	(3,7)	(3,9 %)
Immobilisations incorporelles	415,5	388,0	27,5	7,1 %
Actifs au titre des avantages du personnel	336,9	383,5	(46,6)	(12,2 %)
<b>Total des Actifs</b>	<b>2 868,6</b>	<b>2 591,3</b>	<b>277,3</b>	<b>10,7 %</b>
<b>PASSIFS</b>				
Passifs courants	335,5	280,4	55,1	19,7 %
Autres charges à payer	35,3	29,5	5,8	19,7 %
Impôts différés	35,2	48,0	(12,8)	(26,7 %)
Obligations locatives	98,3	99,9	(1,6)	(1,6 %)
Passifs au titre des avantages du personnel	32,6	31,2	1,4	4,5 %
<b>Total des Passifs</b>	<b>536,9</b>	<b>489,0</b>	<b>47,9</b>	<b>9,8 %</b>
Financement en capital reporté	2 137,4	1 867,1	270,3	14,5 %
Capital-actions	9,3	9,3	-	0,0 %
Surplus accumulé au début de la période	225,9	144,7	81,2	56,1 %
Résultat net	(9,1)	(15,2)	6,1	40,1 %
Autres éléments du résultat global	(31,8)	96,4	(128,2)	(133,0 %)
<b>Surplus accumulé à la fin de la période</b>	<b>185,0</b>	<b>225,9</b>	<b>(40,9)</b>	<b>(18,1 %)</b>
<b>Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire</b>	<b>2 868,6</b>	<b>2 591,3</b>	<b>277,3</b>	<b>10,7 %</b>

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)



## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.4 SITUATION FINANCIÈRE (suite)

Les principaux changements d'un exercice à l'autre dans l'état de la situation financière sont attribuables aux éléments suivants :

#### **Actifs**

Les actifs totaux ont augmenté de 277,3 millions de dollars principalement en raison d'une hausse des immobilisations corporelles de 256,0 millions de dollars et des immobilisations incorporelles de 27,5 millions de dollars à mesure que le Programme de remplacement de la flotte du Corridor et les projets de Technologie de l'information progressent.

Les actifs courants ont augmenté de 50,0 millions de dollars, découlant d'une augmentation de 28,4 millions de dollars d'un montant à recevoir du gouvernement du Canada, en partie contrebalancée par une diminution des actifs au titre des avantages du personnel de 46,6 millions de dollars reflétant une diminution du taux d'actualisation.

#### **Passifs et financement en capital reporté**

Le total des passifs a augmenté de 47,9 millions de dollars résultant principalement d'une hausse de 55,1 millions de dollars des passifs courants et d'une augmentation de 5,8 millions de dollars des autres charges à payer. Le financement en capital reporté a augmenté de 270,3 millions de dollars principalement dû aux investissements en capital.

#### **Autres éléments du résultat global**

Les autres éléments du résultat global ont diminué en raison de la baisse du taux d'actualisation affectant les actifs et les passifs au titre des avantages du personnel partiellement contrebalancé par un rendement sur les actifs du régime plus élevé tel qu'expliqué à la section 5.1 du présent document.

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.5 LIQUIDITÉ, FLUX DE TRÉSORERIE ET INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

#### Liquidité et flux de trésorerie

(en millions de dollars canadiens)	TRIMESTRES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE				EXERCICES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE			
	2023	2022	Var \$	Var %	2023	2022	Var \$	Var %
<b>Solde au début de la période</b>	<b>48,4</b>	20,9	27,5	(131,6 %)	<b>9,7</b>	4,4	5,3	120,5 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	<b>(19,6)</b>	(24,1)	4,5	18,7 %	<b>7,5</b>	8,3	(0,8)	(9,6 %)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement	<b>(5,1)</b>	14,0	(19,1)	(136,4 %)	<b>9,6</b>	1,4	8,2	585,7 %
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	<b>(0,9)</b>	(1,0)	0,1	10,0 %	<b>(4,0)</b>	(4,3)	0,3	7,0 %
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>22,8</b>	<b>9,8</b>	<b>13,0</b>	<b>132,7 %</b>	<b>22,8</b>	<b>9,8</b>	<b>13,0</b>	<b>132,7 %</b>

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

#### Activités d'exploitation

Les fonds nets ont augmenté de 4,5 millions de dollars (18,7 pour cent) pour le trimestre et ont diminué de 0,8 million de dollars (9,6 pour cent) pour l'exercice. Les écarts sont principalement attribuables à la variation des éléments du fonds de roulement (13,5 millions de dollars pour le trimestre et 5,6 millions de dollars pour l'exercice) tel qu'indiqué à la note 19 des états financiers audités et à une perte inférieure pour l'exercice de 6,2 millions de dollars.

#### Activités d'investissement

Les fonds nets ont diminué de 19,1 millions de dollars (136,4 pour cent) pour le trimestre et ont augmenté de 8,2 millions de dollars (585,7 pour cent) pour l'exercice. L'augmentation pour l'exercice s'explique principalement par le moment où le montant de financement gouvernemental est reçu durant l'exercice comparativement au moment où les acquisitions en immobilisations corporelles et incorporelles sont payées.

## 5. Analyse des résultats financiers (suite)

### 5.5 LIQUIDITÉ, FLUX DE TRÉSORERIE ET INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS (suite)

#### Financement des investissements en immobilisations

Les immobilisations corporelles et incorporelles totalisent 2 145,1 millions de dollars au 31 décembre 2023, ce qui représente une augmentation de 283,5 millions de dollars comparativement au solde au 31 décembre 2022.

Le financement des investissements en immobilisations corporelles et incorporelles a totalisé 391,2 millions de dollars pour l'exercice.

(en millions de dollars canadiens)	TRIMESTRES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE				EXERCICES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE			
	2023	2022	Var \$	Var %	2023	2022	Var \$	Var %
Équipement	8,6	12,0	(3,4)	(28,3 %)	36,2	38,4	(2,2)	(5,7 %)
Infrastructure	19,8	20,8	(1,0)	(4,8 %)	34,8	32,8	2,0	6,1 %
Technologie de l'information	8,9	11,6	(2,7)	(23,3 %)	33,3	46,9	(13,6)	(29,0 %)
Gares	17,6	8,9	8,7	97,8 %	43,6	18,9	24,7	130,7 %
Programme de remplacement de la flotte du Corridor	62,0	48,1	13,9	28,9 %	206,5	162,9	43,6	26,8 %
Autres	16,1	4,6	11,5	250,0 %	36,8	10,3	26,5	257,3 %
<b>Investissements en immobilisations</b>	<b>133,0</b>	<b>106,0</b>	<b>27,0</b>	<b>25,5 %</b>	<b>391,2</b>	<b>310,2</b>	<b>81,0</b>	<b>26,1 %</b>
Avance sur contrat – Programme de remplacement de la flotte	–	8,0	(8,0)	(100,0 %)	–	8,0	(8,0)	(100,0 %)
<b>Total</b>	<b>133,0</b>	<b>114,0</b>	<b>19,0</b>	<b>16,7 %</b>	<b>391,2</b>	<b>318,2</b>	<b>73,0</b>	<b>22,9 %</b>

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Les plus importants investissements réalisés au cours du trimestre et pour l'exercice ont été pour le Programme de remplacement de la flotte du Corridor, les projets de technologie de l'information notamment le nouveau système de réservation, le programme de reconstruction des équipements AES (à alimentation électrique de service) des longs parcours et hors Corridor, les projets de reconstruction des équipements (appelé programme Héritage), y compris les projets d'infrastructure (pour l'amélioration des voies et des ponts ainsi que pour le projet de modernisation de la mobilité de Montréal pour lequel la Société a reçu un financement de 490,1 millions de dollars).

## 6. Résultats comparés au plan corporatif 2023-2027<sup>(1)</sup>

**(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 sont en ligne avec les hypothèses et les prévisions de la Société.

En termes d'investissements en immobilisations, bien que les investissements du trimestre 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 du Corridor, les projets d'infrastructure, le programme de reconstruction des équipements AES et le nouveau système de réservation.

## 6. Résultats comparés au plan corporatif 2023-2027<sup>(1)</sup> (suite)

### Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
<b>Solde au début de la période (1<sup>er</sup> janvier)</b>	91,0	63,3
Reçu pour financer les charges d'exploitation	(391,3)	(326,6)
Enregistré dans les résultats financiers	381,8	354,3
Financement du gouvernement reçu pour le Fonds de renouvellement des actifs transféré au financement d'exploitation	(0,9)	-
<b>Solde à la fin de la période (31 décembre)</b>	80,6	91,0

### Financement en capital par le gouvernement du Canada

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
<b>Solde au début de la période (1<sup>er</sup> janvier)</b>	42,5	(7,4)
Reçu pour financer les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	(352,4)	(268,3)
Enregistré pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	391,2	318,2
<b>Solde à la fin de la période (31 décembre)</b>	81,3	42,5

## 6. Résultats comparés au plan corporatif 2023-2027<sup>(1)</sup> (suite)

### Crédits parlementaires

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada en fonction de l'exercice financier du gouvernement qui commence le 1<sup>er</sup> 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 2024	Pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2023
Crédit parlementaire initial	390,3	308,8
Crédit parlementaire supplémentaire (Note 1)	117,2	14,4
Crédit parlementaire annuel révisé	507,5	323,2
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 30 juin	85,6	79,9
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 30 septembre	82,5	67,0
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 31 décembre	93,5	87,1
Total crédit parlementaire comptabilisé pour la période	261,6	234,0
<b>Crédit parlementaire disponible pour le reste de l'exercice fiscal du gouvernement</b>	<b>245,9</b>	<b>89,2</b>

Note 1 : Pour 2023-2024 inclut un montant de 117,2 millions de dollars reçu pour les opérations et pour 2022-2023 un montant de 14,4 millions de dollars pour la création de la filiale VIA HFR – VIA TGF Inc.

## 6. Résultats comparés au plan corporatif 2023-2027<sup>(1)</sup> (suite)


### Crédit parlementaire pour les investissements en capital

	Pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2024	Pour la période de douze mois se terminant le 31 mars 2023
Crédit parlementaire initial	843,4	671,8
Crédit parlementaire supplémentaire (Note 1)	131,7	101,4
Crédit parlementaire annuel révisé	975,1	773,2
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 30 juin	67,1	65,1
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 30 septembre	118,3	84,3
Crédit parlementaire comptabilisé pour la période de trois mois terminant le 31 décembre	133,0	114,0
Total crédit parlementaire comptabilisé pour la période	318,4	263,4
<b>Crédit parlementaire disponible pour le reste de l'exercice fiscal du gouvernement</b>	<b>656,7</b>	<b>509,8</b>

Note 1 : 2023-2024 inclut un montant de 131,7 millions de dollars reçu pour des investissements en capital obtenu par le Supp B et pour 2022-2023 inclut un montant de 96,3 millions de dollars obtenu par le Supp B et un montant de 5,2 millions de dollars obtenu par le Supp C.

## 7. Analyse des risques

Cette section présente les principaux risques auxquels la Société est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers et présente la tendance actuelle par rapport au 31 décembre 2022.

Risque	Tendance	Situation actuelle
<b>Viabilité financière</b>		
<p>La Société 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>Le financement 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>La Société a dû faire face à une augmentation des coûts en 2023 en raison de la forte inflation, en particulier dans les charges de rémunération, mais aussi dans les coûts d'accès à l'infrastructure de tiers, le matériel de maintenance et le coût des produits à bord des trains. La Société a reçu un financement opérationnel supplémentaire du gouvernement du Canada dans le cadre du budget fédéral de 2023 et disposera d'un financement suffisant pour l'année 2023.</p> <p>Cependant, à mesure que la fin de l'enveloppe de financement actuelle approche, que le financement pour les charges d'exploitation est insuffisant et qu'aucun financement pour les investissements en capital n'est confirmé pour les années au-delà de l'enveloppe de financement actuelle, il existe un risque que la Société ne soit pas en mesure de fournir efficacement ses services ni d'exécuter ses projets à moyen et à long terme.</p> <p>La Société continue de surveiller de près la situation et est en communication avec Transports Canada concernant d'éventuels besoins de financement supplémentaires pour faire face à cette situation sans précédent pour les années après 2023.</p>



En hausse



Stable



En baisse



## 7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
<b>Offre des services</b>		
<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"> <li>→ L'environnement économique dégradé (risque de récession, l'inflation);</li> <li>→ L'accès aux infrastructures (congestion du fret, problèmes de vitesse, blocages);</li> <li>→ La réduction de la capacité en raison du vieillissement de la flotte;</li> <li>→ La concurrence.</li> </ul>		<p>La Société continuera de faire face à des problèmes de capacité jusqu'à ce que la nouvelle flotte du Corridor soit en service. De plus, l'incertitude liée à la récession potentielle 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>
<b>Gestion des actifs</b>		
<p>La plupart du matériel roulant de la Société, utilisé pour les services hors Corridor, a essentiellement atteint 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 devraient augmenter considérablement et la disponibilité de l'équipement devrait diminuer au cours des prochaines années jusqu'à l'introduction d'une flotte d'équipements de remplacement.</p>		<p>La Société opère une flotte d'équipements vieillissante qui requiert plus d'inspections et réparations, ce qui aura une incidence future sur les produits voyageurs et les charges d'exploitation, ainsi que sur la disponibilité de l'équipement à l'avenir.</p> <p>Des investissements importants seront nécessaires pour maintenir un maximum d'équipements en état de fonctionnement jusqu'à leur remplacement par une nouvelle flotte.</p> <p>La Société continue de surveiller de près la situation et est en communication avec Transports Canada concernant les besoins de financement pour le remplacement de la flotte existante qui dessert les services hors Corridor.</p>



En hausse



Stable



En baisse

## 7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
<b>Sécurité opérationnelle et sûreté</b>		
<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>La Société 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.</p> <p>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. La Société a terminé tous les travaux requis sur ses propres infrastructures et des travaux sont actuellement en cours sur les infrastructures appartenant à des tiers sur laquelle la Société exerce ses activités.</p>
<b>Accès aux infrastructures de tiers</b>		
<p>Les services offerts par les sociétés ferroviaires hôtes se sont détériorés durant les dernières années, 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 détériorée depuis le début de l'année, soit à 54 pour cent pour l'exercice. La détérioration a été observée sur l'ensemble du réseau, y compris dans le Corridor où la ponctualité a diminué de 69 pour cent au cours du premier trimestre à 54 pour cent pour le quatrième trimestre. Une mauvaise ponctualité ainsi que les retards qui y sont associés pourraient avoir un impact négatif sur la satisfaction de la clientèle et l'achalandage et pourraient entraver les efforts de la Société pour ramener les passagers à bord des trains. La direction travaille avec les propriétaires d'infrastructure pour remédier à la situation et améliorer la ponctualité.</p>



En hausse



Stable



En baisse

## 7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
<b>Utilisation de la technologie et cybersécurité</b>		
<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 la Société. 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 la Société, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.</p>	→	<p>La Société 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>
<b>Gestion des talents</b>		
<p>La main-d'œuvre de la Société 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>La situation pourrait entraîner une perte de productivité et augmentation des coûts.</p>	→	<p>La Société 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>



En hausse



Stable



En baisse

## 7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
<b>Changement climatique</b>		
<p>La Société est assujettie à des risques liés aux changements climatiques. Les risques physiques liés au climat, comme l'augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes ou l'augmentation de la variabilité météorologique, pourraient retarder ou interrompre les activités et les services et avoir une incidence négative sur le rendement de la Société en matière de ponctualité, de génération de revenus et pourraient augmenter les coûts d'exploitation. De plus, les risques liés à la transition qui découlent de la transition vers une économie à faible émission de carbone, tels que les changements apportés à la réglementation environnementale, tels que l'augmentation de la tarification du carbone ou de nouveaux règlements prescrivant une efficacité accrue, pourraient augmenter les coûts d'exploitation ou les investissements de la Société dans du matériel roulant plus économe en carburant.</p>		<p>La Société a déployé un plan de développement durable quinquennal basé sur les priorités environnementales, sociales et de gouvernance qui contribuera à réduire son empreinte environnementale, à renforcer son rôle de fournisseur de transport responsable et à créer une valeur durable pour les générations actuelles et futures. En lien avec la priorité d'action pour le climat incluse dans le plan, la Société travaille sur trois stratégies :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Améliorer les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour appuyer l'ambition du Canada d'atteindre zéro émission nette d'ici 2050;</li> <li>2. Améliorer l'efficacité du carburant et de l'énergie dans toutes les opérations;</li> <li>3. Effectuer un examen des risques liés aux changements climatiques et mettre en œuvre un plan d'action.</li> </ol> <p>En 2023, la Société a progressé dans l'identification, la compréhension et la gestion des risques et opportunités climatiques, notamment en :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Entreprenant une analyse de scénarios climatiques en examinant deux scénarios (à émissions élevées et à faibles émissions) et des horizons temporels afin d'affiner davantage la compréhension des principaux risques et opportunités climatiques et de leur impact potentiel sur la Société.</li> <li>2. Organisant une séance de sensibilisation aux changements climatiques à l'intention des principaux dirigeants.</li> <li>3. Consolidant les réponses pour déterminer comment elle peut faire face aux risques et opportunités climatiques.</li> <li>4. Intégrant des catégories matérielles d'émissions de gaz à effet de serre de niveau 3 (tous les autres inventaires d'émission, suite aux travaux d'identification et de quantification réalisés en 2022).</li> </ol> <p>La Société a également finalisé son plan de décarbonisation détaillé qui identifie les initiatives à court, moyen et long terme, ainsi que les principaux défis opérationnels, financiers et technologiques liés à la décarbonisation de la Société.</p>



En hausse



Stable



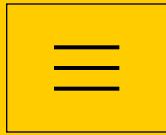
En baisse

## 8. Perspectives

Les résultats du quatrième trimestre se sont améliorés par rapport à ceux du trimestre correspondant de 2022 en termes de produits et d'achalandage, car la Société a maintenant déployé sa capacité maximale disponible et a réintroduit presque toutes ses fréquences à travers le réseau.

La réintroduction de fréquences dans des services qui ne couvrent pas tous leurs coûts ainsi que les coûts plus élevés résultant des taux d'inflation actuels ont augmenté le déficit de la Société et pourraient entraîner un déficit de financement pour les prochains exercices financiers du gouvernement. Dans le cadre du budget 2023, la Société a reçu du gouvernement un financement pour les charges d'exploitation supplémentaire pour l'exercice fiscal du gouvernement 2023-2024. Elle continuera de surveiller de près la situation et de communiquer avec Transports Canada au sujet d'éventuels besoins de financement supplémentaires pour les exercices gouvernementaux 2024-2025 et au-delà.

Pendant ce temps, les travaux progressent pour mettre en œuvre des initiatives visant à rationaliser les processus et à minimiser les coûts d'exploitation dans le cadre du projet d'amélioration continue de la Société, tandis que les discussions se poursuivent avec les sociétés ferroviaires hôtes pour améliorer la ponctualité et protéger les opérations de la Société sur le réseau. De plus, des projets stratégiques tels que le Programme de remplacement de la flotte du Corridor et le nouveau système de réservation ont franchi des étapes importantes avec l'introduction d'une partie de la nouvelle flotte cette année et le lancement du nouveau système de réservation en novembre. L'introduction de trains supplémentaires et de fonctionnalités additionnelles du nouveau système de réservation est prévue pour 2024. En parallèle, des investissements importants dans la flotte hors Corridor seront réalisés afin de maximiser la capacité et la fiabilité jusqu'à ce qu'une nouvelle flotte puisse être mise en service.



# ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2023

## Déclaration de responsabilité de la direction

### EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2023

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 (normes comptables 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 pour assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des actifs. Les transactions sont dûment autorisées et sont conformes aux lois pertinentes, aux règlements de la Société et aux directives gouvernementales, les ressources sont gérées de manière efficace et économique et les opérations sont menées efficacement.

Le conseil d'administration est chargé de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière d'information financière et de contrôle interne. Le conseil d'administration exerce ses responsabilités par le biais du comité de vérification et de placement des régimes de retraite du conseil d'administration, composé

de cinq administrateurs indépendants conformément aux normes d'indépendance de la Société. Celui-ci se réunit périodiquement avec les auditeurs internes de KPMG et les auditeurs externes ainsi qu'avec la direction, pour examiner l'étendue de leurs audits et pour évaluer les rapports sur les travaux d'audit effectués. Il est chargé de l'examen des états financiers et du rapport annuel.

Le conseil d'administration, sur recommandation du comité de vérification et de placement des régimes de retraite, a approuvé les états financiers.

L'auditeur externe, la vérificatrice générale du Canada, a audité les états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2023. Son rapport indique l'étendue de son audit ainsi que son opinion sur les états financiers.



**MARIO PÉLOQUIN, MBA**  
Président et chef de la direction



**CARL DELISLE, CPA**  
Chef de la direction financière

Montréal, Canada  
21 mars 2024



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 2023, 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 les informations significatives sur les 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 2023, 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,



**Chantale Perreault, CPA auditrice**  
Directrice principale

Montréal, Canada  
Le 21 mars 2024

# ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars canadiens)	2023	2022*
<b>ACTIFS COURANTS</b>		
Trésorerie	22 826 \$	9 741 \$
Clients et autres débiteurs (Note 6)	188 974	154 189
Autres actifs*	9 903	10 572
Stocks (Note 7)	28 520	25 655
	<b>250 223</b>	<b>200 157</b>
<b>ACTIFS NON COURANTS</b>		
Avances sur contrats (Note 8)	45 159	51 140
Immobilisations corporelles (Note 9)	1 729 587	1 473 578
Actifs au titre de droits d'utilisation (Note 12)	91 259	94 972
Immobilisations incorporelles (Note 10)	415 482	387 958
Actifs au titre des avantages du personnel (Note 15)	336 922	383 522
	<b>2 618 409</b>	<b>2 391 170</b>
<b>Total des actifs</b>	<b>2 868 632 \$</b>	<b>2 591 327 \$</b>

\*Certains montants comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'année en cours.

# ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(suite)

AU 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars canadiens)	2023	2022*
<b>PASSIFS COURANTS</b>		
Fournisseurs et charges à payer (Note 11)	281 084 \$	234 498 \$
Obligations locatives (Note 12)	2 340	3 971
Provisions (Note 13)	5 899	3 983
Produits reportés et autres passifs (Note 14)*	46 162	37 863
	<b>335 485</b>	<b>280 315</b>
<b>PASSIFS NON COURANTS</b>		
Charges à payer (Note 19)	35 265	29 543
Impôts différés (Note 16)	35 245	48 038
Obligations locatives (Note 12)	98 305	99 934
Passifs au titre des avantages du personnel (Note 15)	32 582	31 234
	<b>201 397</b>	<b>208 749</b>
<b>Financement en capital reporté (Note 17)</b>	<b>2 137 385</b>	<b>1 867 080</b>
<b>AVOIR DE L'ACTIONNAIRE</b>		
Capital-actions (Note 18)	9 300	9 300
Surplus accumulé	185 065	225 883
	<b>194 365</b>	<b>235 183</b>
<b>Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire</b>	<b>2 868 632 \$</b>	<b>2 591 327 \$</b>

Éventualités et Engagements (Notes 13 et 21, respectivement)

\*Certains montants comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'année en cours.

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé au nom du conseil



**FRANÇOISE BERTRAND**  
Présidente du conseil d'administration



**MARIO PÉLOQUIN, MBA**  
Président et chef de la direction

# ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars canadiens)	2023		2022*	
<b>PRODUITS</b>				
Voyageurs	409 647	\$	316 994	\$
Autres	22 283		17 166	
	<b>431 930</b>		<b>334 160</b>	
<b>CHARGES</b>				
Rémunération et avantages du personnel	367 953		339 490	
Exploitation des trains et carburant	181 534		162 043	
Gares et autres biens	47 819		41 079	
Marketing et ventes	42 350		32 921	
Matériel de maintenance	40 014		35 448	
Coûts des fournitures à bord des trains	39 736		31 615	
Taxes d'exploitation	13 748		14 267	
Honoraires professionnels	29 008		16 181	
Télécommunications	30 641		27 185	
Services techniques*	4 229		838	
Amortissements des immobilisations corporelles (Note 9)	90 584		81 401	
Amortissements des immobilisations incorporelles (Note 10)	19 228		19 418	
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation (Note 12)	4 501		4 713	
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles (Note 9)	9 763		8 731	
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles (Note 10)	1 005		62	
Résiliation de baux	(62)		-	
Perte nette non réalisée sur les instruments financiers dérivés	2 246		1 646	
Perte nette (gain net) réalisé sur les instruments financiers dérivés	635		(11 029)	
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	2 454		2 440	
Autres*	16 736		14 941	
	<b>944 122</b>	<b>\$</b>	<b>823 390</b>	<b>\$</b>

\*Certains montants comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'année en cours.

# ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL (suite)

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars canadiens)	2023	2022*
<b>PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT</b>	(512 192) \$	(489 230) \$
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	381 791	354 307
Amortissement du financement en capital reporté (Note 17)	120 050	109 225
Résultat net avant impôts sur le résultat	(10 351)	(25 698)
Recouvrement d'impôts (Note 16)	1 296	10 457
<b>RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE</b>	<b>(9 055)</b>	<b>(15 241)</b>
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 15)	(43 260)	132 330
Recouvrement (charge) d'impôts (Note 16)	11 497	(35 915)
	(31 763)	96 415
<b>RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE</b>	<b>(40 818) \$</b>	<b>81 174 \$</b>

\*Certains montants comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'année en cours.

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)	2023	2022
<b>CAPITAL-ACTIONS</b>	<b>9 300 \$</b>	<b>9 300 \$</b>
Surplus accumulé		
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>225 883</b>	<b>144 709</b>
Résultat net de l'exercice	(9 055)	(15 241)
Autres éléments du résultat global de l'exercice	(31 763)	96 415
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>185 065</b>	<b>225 883</b>
<b>Total de l'avoir de l'actionnaire</b>	<b>194 365 \$</b>	<b>235 183 \$</b>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.



# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars canadiens)	2023	2022
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
Résultat net de l'exercice	(9 055) \$	(15 241) \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissements des immobilisations corporelles (Note 9)	90 584	81 401
Amortissements des immobilisations incorporelles (Note 10)	19 228	19 418
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation (Note 12)	4 501	4 713
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles (Note 9)	9 763	8 731
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles (Note 10)	1 005	62
Incitatif à la location	-	6 349
Résiliations de baux	(62)	-
Variations des charges à payer	(306)	80
Variations des avances sur contrats	(2 399)	(2 442)
Amortissement du financement en capital reporté (Note 17)	(120 050)	(109 225)
Recouvrement d'impôts	(1 296)	(10 457)
Produits d'intérêts	(3 582)	(1 128)
Intérêts payés	(2 454)	(2 440)
Perte nette non réalisée sur les instruments financiers dérivés	2 246	1 646
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (Note 15)	7 531	31 994
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (Note 15)	(5 004)	(13 350)
Surplus des prestations définies utilisé pour financer les contributions de l'employeur (Note 15)	2 161	-
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	2 454	2 440
Variation nette des éléments du fonds de roulement (Note 19)	11 324	5 713
<b>Fonds nets générés par les activités d'exploitation</b>	<b>6 589 \$</b>	<b>8 264 \$</b>

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(suite)

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars canadiens)	2023	2022
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Note 19)	352 292 \$	260 272 \$
Financement en capital reçu pour une avance sur contrat (Note 17)	-	7 996
Remboursement pour l'acquisition d'immobilisations corporelles financée par le Fonds de renouvellement des actifs	(1 522)	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (Notes 9, 10, 11 et 19)	(343 675)	(260 055)
Paiement d'une avance sur contrat	-	(7 996)
Intérêts reçus	3 387	1 128
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	24
<b>Fonds nets générés par les activités d'investissement</b>	<b>10 482</b>	<b>1 369</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Remboursement des obligations locatives	(3 986)	(4 292)
<b>Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement</b>	<b>(3 986)</b>	<b>(4 292)</b>
<b>TRÉSORERIE</b>		
Augmentation de l'exercice	13 085	5 341
Solde au début de l'exercice	9 741	4 400
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>22 826 \$</b>	<b>9 741 \$</b>
<b>REPRÉSENTÉ PAR :</b>		
Encaisse	22 826 \$	9 741 \$
	<b>22 826 \$</b>	<b>9 741 \$</b>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

# NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

## 1. Autorisation, objectifs et informations générales

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas mandataire de Sa Majesté. La Société fut constituée en 1977 au Canada en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La Société est assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*. 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 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.

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 s'est conformée aux 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 s'est conformée aux exigences de l'instruction.

## 1. Autorisation, objectifs et informations générales (suite)

En mars 2022, la Société a reçu une instruction (C.P. 2022-0259) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* de :

- a) constituer, en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, une filiale à cent pour cent, ayant comme mandat le développement et la mise en œuvre du projet de train à grande fréquence, notamment la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de services ferroviaires voyageurs en Ontario et au Québec au moyen d'un ou de plusieurs accords avec le secteur privé, en collaboration avec le ministre des Transports;
- b) fournir à la filiale l'appui, l'expertise et la coopération nécessaires pour faciliter son rôle et l'exécution de son mandat;
- c) fournir au ministre des Transports l'appui, l'expertise et la coopération nécessaires pour faciliter son rôle dans le cadre du développement et de la mise en œuvre du projet de train à grande fréquence.

La Société a constitué la filiale, nommée VIA HRF – VIA TGF Inc., le 29 novembre 2022 et confirme qu'elle continuera de mettre en place les exigences de la directive.

Ces états financiers ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 21 mars 2024.

La Société a reçu le financement supplémentaire du gouvernement du Canada et dispose de ressources adéquates pour continuer à exploiter dans un avenir prévisible. 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 (normes comptables 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 normes comptables IFRS qui requiert l'évaluation à la juste valeur, tel qu'expliqué dans les conventions comptables ci-dessous.

### c) Monnaie fonctionnelle et de présentation

Ces états financiers sont présentés en dollars canadiens, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutes les informations financières sont présentées en dollars canadiens et ont été arrondies au millier près pour les états financiers et au million près dans les notes aux états financiers.

## 3. Modifications adoptées au cours de l'exercice

### Conventions comptables adoptées

#### IAS 1 – Présentation des états financiers et l'énoncé de la pratique sur les IFRS 2

En février 2021, l'IASB a publié des informations à fournir sur les méthodes comptables (Amendements à IAS1 et l'énoncé de la pratique sur les IFRS 2) avec des modifications destinées à aider les préparateurs à décider quelles méthodes comptables doivent être présentées dans leurs états financiers. Les modifications ont été adoptées le 1<sup>er</sup> janvier 2023, entraînant une réduction du niveau d'information à fournir dans la note sur les conventions comptables.

#### IAS 8 – Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs

En février 2021, l'IASB a publié Définition des estimations comptables, modifications à l'IAS 8. Les modifications aident les entités à faire la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables. Les amendements ont été adoptés le 1<sup>er</sup> janvier 2023 sans impact sur les états financiers.

#### IAS 12 – Impôts sur le résultat

En mai 2021, l'IASB a publié des modifications à l'IAS 12 sur les impôts différés liés aux actifs et aux passifs résultant d'une transaction unique. Les modifications réduisent la portée de l'exemption de comptabilisation pour exclure les transactions qui donnent lieu à des différences temporelles imposables égales aux différences temporelles déductibles. Les amendements ont été adoptés le 1<sup>er</sup> janvier 2023 sans impact significatif sur les états financiers.

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

#### Modifications dans la présentation

La Société a entrepris un examen de ses états financiers et des informations correspondantes cette année. L'objectif de cet examen était de fournir des informations utiles aux utilisateurs des états financiers, tout en synthétisant les informations financières clés de manière plus claire et simplifiée.

En conséquence, la Société a apporté un certain nombre de changements. Dans l'état de la situation financière, l'actif relatif aux instruments financiers dérivés et le Fonds de renouvellement des actifs ont été regroupés avec les autres actifs et le passif relatif aux instruments financiers dérivés a été regroupé avec les produits reportés et autres passifs. La Société a également supprimé certaines informations dans différentes notes qui étaient jugées non importantes. Les notes suivantes ont été supprimées : produits, rapprochement de la perte d'exploitation au financement par le gouvernement, classification des instruments financiers, fonds de renouvellement des actifs, autres actifs, instruments financiers dérivés, juste valeur des instruments financiers et opérations non monétaires. Les changements sont identifiés par un astérisque (\*) dans l'ensemble des états financiers.

### 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. Le financement représente l'écart entre les charges d'exploitation et les produits, 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.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

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) Entité structurée non consolidée**

Une entité structurée est créée dans un but précis et est conçue de telle manière que les droits de vote ou droits similaires ne constituent pas le facteur déterminant pour établir qui contrôle l'entité. Par exemple, lorsque les droits de vote concernent uniquement des tâches administratives et que les activités pertinentes sont dirigées au moyen d'arrangements contractuels.

Les entités structurées ne sont pas consolidées lorsque la substance de la relation entre la Société et les entités structurées indique que les entités structurées ne sont pas contrôlées par la Société.

La filiale (VIA HFR – VIA TGF Inc.) est considérée comme étant une entité structurée non consolidée puisque la Société n'est pas réputée avoir le contrôle sur la filiale selon les critères énoncés dans IFRS 10 (voir la note 5c) Sources principales d'incertitude relatives aux estimations et jugements importants pour plus d'informations). Par conséquent, l'entité structurée n'a pas été consolidée dans les états financiers de la Société.

Le siège social de l'entité structurée non consolidée est situé au 1, Place Ville Marie, Montréal (Québec).

### **c) 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.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

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 train ou d'autres produits 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 ou d'autres produits. 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 ou d'autres produits. Lorsque les points sont échangés, les produits sont déterminés en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre des billets de train.

### ii) Produits tirés d'autres sources

#### Produits 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.



## 4. Conventions comptables importantes (suite)

### d) 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.

### e) 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.

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur du matériel roulant sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée qui est ensuite amortie sur leur durée d'utilité estimée. Les dépenses d'entretien régulier visant à maintenir le matériel roulant en bon état est comptabilisé en charges d'exploitation au fur et à mesure qu'il est engagé.

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

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

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)	3 à 25

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

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

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

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

### f) 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)

### g) 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.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

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 10
Droits d'accès aux infrastructures	38
Autres actifs intangibles	10 à 25

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

### h) 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.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

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.

### i) 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.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

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 4c) 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.

### **j) 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.

Dans les situations où le montant de l'obligation ne peut être évalué avec suffisamment de fiabilité ou où les sorties de trésorerie ne sont pas probables, un passif éventuel est présenté, à moins que la possibilité d'une sortie de trésorerie lors des règlements soit faible.

### **k) Impôts sur le résultat**

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



## 4. Conventions comptables importantes (suite)

### I) 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'Institut canadien des actuaires (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 liés à l'expérience et du rendement des actifs des régimes, excluant les montants inclus dans les intérêts nets sur le passif net au titre des prestations définies, sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

### ii) Avantages postérieurs à l'emploi

Les avantages postérieurs à l'emploi comprennent les régimes de soins de santé et d'assurance vie accordés aux retraités.

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

### iii) Avantages du personnel autre que les avantages postérieurs à l'emploi

La Société fournit des avantages du personnel, autres que les avantages postérieurs à l'emploi, comme suit :

- La rémunération et les avantages du personnel à court terme comprennent les salaires annuels, les primes, les congés annuels payés non inclus dans le salaire annuel, les congés de maladie court terme et les frais pour les régimes de soins de santé, de soins dentaires et d'assurance vie. Ces avantages ne sont pas actualisés et sont comptabilisés lorsque les services sont rendus.
- Les avantages à long terme comprennent les indemnisations pour accidents du travail ainsi que les indemnités pour invalidité de longue durée et la continuité de la couverture des avantages du personnel lors d'un congé d'invalidité de longue durée.

L'obligation actuarielle liée aux indemnisations pour accidents de travail est constatée lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Cette méthode implique de diviser l'obligation en deux composantes distinctes : les rentes d'indemnités accordées et les indemnités futures. L'obligation actuarielle pour les rentes d'indemnités accordées est la valeur actuarielle actualisée de tous les paiements futurs prévus pour les indemnités déterminées à la date de l'évaluation. L'obligation actuarielle des indemnités futures est la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus pour des indemnités futures. La Société est auto-assurée pour les indemnisations pour accident du travail.

L'obligation actuarielle des indemnités pour invalidité de longue durée et la continuité de la couverture des avantages du personnel lors d'un congé d'invalidité de longue durée est constatée lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Cette méthode inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

Les gains ou pertes actuariels et les autres changements de l'exercice aux obligations de la Société sont enregistrés dans le résultat net de l'exercice où ils se sont produits.

- Les indemnisations de fin de contrat de travail incluent les prestations payables lorsqu'on met fin au contrat de travail avant la date normale de retraite. Elles sont reconnues comme un passif et une charge au titre des indemnisations de fin de contrat de travail à la première occurrence parmi les suivantes :
  - (a) lorsque l'entité ne peut plus retirer l'offre pour ces prestations; et
  - (b) lorsque l'entité reconnaît les coûts associés à la restructuration (provision) et donne lieu au paiement d'indemnisations de fin de contrat de travail.
- Les autres avantages à long terme incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont calculées en fonction d'un événement et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des futurs paiements prévus aux employés syndiqués.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

### m) 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.

## 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.

### 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.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

### Dépréciation des actifs financiers

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

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

Pour les clients et autres débiteurs, la Société applique une méthode simplifiée pour le calcul des pertes de crédit attendues qui est permise selon IFRS 9 lorsque certaines conditions sont remplies. La Société utilise cette simplification et n'a pas besoin d'ajuster le montant de la contrepartie promise pour les effets liée à une composante de financement importante si la Société prévoit, au début du contrat, que la période entre le moment où la Société fournit le service au client et le client paie pour ce service sera d'un an ou moins. Par conséquent, la Société comptabilise 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 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.

#### 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, détenu 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 autres 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.

#### 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 gains ou les pertes sur les passifs financiers classés à la JVBRN sont comptabilisés dans le 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. Toute variation de la juste valeur est immédiatement comptabilisée au résultat net sur la ligne « Perte nette (gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés » dans l'état du résultat global.

Les instruments financiers dérivés 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.



#### 4. Conventions comptables importantes (suite)

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
Instrument 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.

## 4. Conventions comptables importantes (suite)

Le tableau suivant résume les actifs financiers et les passifs financiers détenus par la Société et leur classement ainsi que la méthode d'évaluation initiale et subséquente à la fin de chaque période de présentation.

Classement	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"> <li>Trésorerie</li> <li>Clients et autres débiteurs</li> <li>Avances courantes à des tiers</li> <li>Fonds de renouvellement des actifs</li> <li>Fournisseurs et charges à payer</li> <li>Obligations locatives</li> <li>Charges à payer</li> </ul>	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 (Note 1)	Juste valeur	Juste valeur	Résultat net

Note 1 : Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

La juste valeur des instruments financiers se rapproche de la valeur comptable en raison de la courte échéance.

## 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 la note Risques financiers (Note 20).

### 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 tient compte de tous les facteurs pertinents qui créent un incitatif économique pour qu'elle exerce le renouvellement ou la résiliation. La Société réévalue le montant d'actif au titre de droit d'utilisation et de 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.

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

### 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.

### c) Entité structurée non consolidée

La Société détient un placement dans une entité structurée non consolidée, c'est-à-dire des actions ordinaires à droit de vote. La direction exerce son jugement pour déterminer si la Société exerce un contrôle sur l'entité structurée, sa filiale en propriété exclusive, et si elle est par conséquent tenue de consolider les résultats financiers de l'entité structurée.

Bien que la Société ait le pouvoir de nommer ou de révoquer des administrateurs en raison de son intérêt commun avec droit de vote, elle doit le faire en consultation avec le ministre des Transports et ne peut nommer ou révoquer unilatéralement des administrateurs, limitant ainsi son pouvoir sur les activités quotidiennes de l'entité structurée. De plus, en vertu d'ententes avec VIA HFR – VIA TGF Inc. et le ministre des Transports, les droits de la Société d'obtenir des dividendes ou l'actif net à la liquidation ou à la liquidation sont limités en ce sens que l'approbation de Transports Canada doit être obtenue et que le gouvernement du Canada doit approuver ces demandes par l'intermédiaire du plan d'entreprise de VIA HFR – VIA TGF Inc. et du conseil d'administration.

Par conséquent, bien que la Société exerce un pouvoir sur certaines activités de l'entité structurée, elle n'est pas en mesure d'utiliser ce pouvoir pour influencer sur ses rendements. Ainsi, même si elle détient l'action ordinaire en circulation de l'entité structurée, la Société n'est pas tenue de consolider ses activités puisque la Société n'est pas en mesure d'influer sur les rendements de sa participation en actions ordinaires du fait du pouvoir qu'elle exerce sur l'entité. Le risque de perte maximal est déterminé en prenant en compte la nature de la participation dans l'entité structurée non consolidée. Au 31 décembre 2023, le risque financier maximal auquel la Société était exposée en lien avec l'entité structurée correspondait à la valeur comptable de son placement figurant à l'état de la situation financière, soit 1 \$ et le recouvrement des comptes clients de VIA HFR – VIA TGF Inc.

## 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 et d'autres produits gratuits à bord des trains de la Société. La juste valeur des points de récompense comptabilisée dans les produits reportés est déterminée en tenant compte de la probabilité que ces points soient convertis en billets de train. Les probabilités estimatives relatives à l'échange de points sont fondées sur l'expérience de la direction ainsi que l'évolution des comportements des clients et elles pourraient ne pas refléter le taux d'échange réel futur. Tout changement important dans les habitudes d'échange des clients aura un impact sur le taux d'échange estimé. Par conséquent, le montant réparti entre les services de transport et les points de récompense aurait pu être sensiblement différent si d'autres probabilités estimatives avaient été utilisées.

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

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

### c) Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel

À l'exception de la composante à cotisations définies du régime de retraite, le coût des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel, ainsi que la valeur actualisée des obligations connexes, sont déterminés au moyen d'évaluations actuarielles. Une évaluation actuarielle nécessite l'établissement d'hypothèses concernant les taux d'actualisation utilisés pour évaluer les obligations, les hausses de salaires attendues, l'âge de la retraite prévue, les taux de mortalité prévus, les tendances des coûts des soins de santé, l'inflation prévue et les hausses prévues des prestations de retraite. Pour déterminer ces hypothèses, la direction prend en compte l'expérience acquise du passé, les conditions et les taux actuels du marché et l'expertise de ses actuaires. En raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont sujettes à beaucoup d'incertitudes. Toutes ces hypothèses sont revues à chaque date de clôture. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimés d'après les hypothèses.

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

Le taux de mortalité est basé sur des tables de mortalité accessibles au public. Ces tables de mortalité ont tendance à ne changer qu'à intervalles en réponse aux changements démographiques. Les augmentations futures de salaires et de pension sont basées sur les taux d'inflation futurs attendus.

Une analyse de sensibilité des principales hypothèses est présentée à la Note 15.

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

### 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) 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. 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'intérêt du marché) lorsqu'elles sont disponibles et est tenue de faire certaines estimations propres à l'entité.

## 6. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Clients	9,1	4,5
Autres débiteurs	7,0	9,8
Ajustement pour perte de valeur	(0,3)	(0,4)
<b>Clients et autres débiteurs classés au Coût amorti</b>	<b>15,8</b>	<b>13,9</b>
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement d’exploitation	80,6	91,0
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement en capital (Note 19)	81,3	42,5
Total à recevoir du gouvernement du Canada	161,9	133,5
Taxes à la consommation	11,3	6,8
<b>Total clients et autres débiteurs</b>	<b>189,0</b>	<b>154,2</b>

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

L’échéance des créances supérieure à 30 jours est détaillée dans le tableau suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
31 à 60 jours	1,6	1,2
61 à 90 jours	0,6	0,3
Plus de 90 jours	0,1	-
<b>Total</b>	<b>2,3</b>	<b>1,5</b>

La Société a comptabilisé au cours de l’exercice un montant de 0,5 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 2022 : 0,3 million de dollars).



## 7. Stocks

Les stocks incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022*
Pièces de rechange	33,8	30,5
Provision pour désuétude	(5,8)	(5,7)
<b>Pièces de rechange nettes</b>	<b>28,0</b>	<b>24,8</b>
Autres*	0,5	0,9
<b>Total stocks</b>	<b>28,5</b>	<b>25,7</b>

\*Certains montants comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'année en cours.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Pièces de rechange au début	30,5	33,8
Achat de stocks	41,3	34,5
Utilisation des stocks transférés en charges d'exploitation	(34,6)	(31,5)
Utilisation des stocks transférés aux immobilisations corporelles	(3,3)	(4,8)
Dépréciation des stocks	(0,1)	(1,5)
Pièces de rechange à la fin	33,8	30,5
Provision pour désuétude	(5,8)	(5,7)
<b>Pièces de rechange nettes à la fin de l'exercice</b>	<b>28,0</b>	<b>24,8</b>

## 8. Avances sur contrats

Au 31 décembre 2023, une avance sur contrat de 45,2 millions de dollars (31 décembre 2022 : 51,1 millions de dollars) a été enregistrée et inclut un montant de 39,9 millions de dollars (31 décembre 2022 : 48,2 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 5,3 millions de dollars (31 décembre 2022 : 2,9 millions de dollars) qui sera transféré en charges opérationnelles dans les prochains exercices.

## 9. Immobilisations corporelles

(en millions de dollars canadiens)	Terrains	Matériel roulant	Bâtiments de maintenance	Gares et installations (Note 1)	Infrastructures (propriété de la Société)	Améliorations locatives	Machinerie et équipement	Matériel informatique	Autres	Projets en cours de réalisation	Total
<b>Coût :</b>											
1 <sup>er</sup> janvier 2023	17,6	997,9	180,7	192,6	340,7	98,0	38,8	40,5	10,6	597,8	2 515,2
Additions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	356,4	356,4
Dispositions	-	(41,6)	(1,0)	(0,1)	(0,1)	(6,6)	(1,1)	(3,0)	(0,2)	(5,4)	(59,1)
Transferts	0,1	289,7	3,4	21,9	12,1	11,5	4,9	3,0	2,9	(349,5)	-
<b>Coût total</b>	<b>17,7</b>	<b>1 246,0</b>	<b>183,1</b>	<b>214,4</b>	<b>352,7</b>	<b>102,9</b>	<b>42,6</b>	<b>40,5</b>	<b>13,3</b>	<b>599,3</b>	<b>2 812,5</b>
<b>Amortissement et dépréciation cumulés :</b>											
1 <sup>er</sup> janvier 2023	-	616,6	111,4	66,2	132,4	60,0	23,9	25,8	5,3	-	1 041,6
Additions	-	53,9	3,4	8,9	10,5	4,4	2,1	5,9	1,5	-	90,6
Dispositions	-	(38,1)	(1,0)	(0,1)	(0,1)	(5,8)	(1,1)	(3,0)	(0,1)	-	(49,3)
<b>Total de l'amortissement et dépréciation cumulés</b>	<b>-</b>	<b>632,4</b>	<b>113,8</b>	<b>75,0</b>	<b>142,8</b>	<b>58,6</b>	<b>24,9</b>	<b>28,7</b>	<b>6,7</b>	<b>-</b>	<b>1 082,9</b>
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>17,7</b>	<b>613,6</b>	<b>69,3</b>	<b>139,4</b>	<b>209,9</b>	<b>44,3</b>	<b>17,7</b>	<b>11,8</b>	<b>6,6</b>	<b>599,3</b>	<b>1 729,6</b>

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.

## 9. 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
<b>Coût :</b>											
1 <sup>er</sup> janvier 2022	17,6	938,3	177,9	192,6	323,2	98,6	38,4	40,5	10,1	441,8	2 279,0
Additions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	277,8	277,8
Dispositions	-	(21,1)	(0,1)	(8,8)	(0,5)	(2,5)	(0,4)	(5,3)	-	(2,9)	(41,6)
Transferts	-	80,7	2,9	8,8	18,0	1,9	0,8	5,3	0,5	(118,9)	-
<b>Coût total</b>	<b>17,6</b>	<b>997,9</b>	<b>180,7</b>	<b>192,6</b>	<b>340,7</b>	<b>98,0</b>	<b>38,8</b>	<b>40,5</b>	<b>10,6</b>	<b>597,8</b>	<b>2 515,2</b>
<b>Amortissement et dépréciation cumulés :</b>											
1 <sup>er</sup> janvier 2022	-	585,8	108,3	66,5	122,9	58,5	22,2	24,4	4,5	-	993,1
Additions	-	46,3	3,2	8,4	10,0	4,0	2,1	6,6	0,8	-	81,4
Dispositions	-	(15,5)	(0,1)	(8,7)	(0,5)	(2,5)	(0,4)	(5,2)	-	-	(32,9)
<b>Total de l'amortissement et dépréciation cumulés</b>	<b>-</b>	<b>616,6</b>	<b>111,4</b>	<b>66,2</b>	<b>132,4</b>	<b>60,0</b>	<b>23,9</b>	<b>25,8</b>	<b>5,3</b>	<b>-</b>	<b>1 041,6</b>
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>17,6</b>	<b>381,3</b>	<b>69,3</b>	<b>126,4</b>	<b>208,3</b>	<b>38,0</b>	<b>14,9</b>	<b>14,7</b>	<b>5,3</b>	<b>597,8</b>	<b>1 473,6</b>

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 2,8 millions de dollars (31 décembre 2022 : 3,4 millions de dollars) de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train.

## 10. 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
<b>Coût :</b>						
1 <sup>er</sup> janvier 2023	117,3	7,8	441,7	4,5	91,6	662,9
Additions	-	-	-	-	47,7	47,7
Dispositions	(49,2)	-	(0,3)	(0,3)	(0,1)	(49,9)
Transferts	117,4	-	0,7	-	(118,1)	-
<b>Coût total</b>	<b>185,5</b>	<b>7,8</b>	<b>442,1</b>	<b>4,2</b>	<b>21,1</b>	<b>660,7</b>
<b>Amortissement et dépréciation cumulés :</b>						
1 <sup>er</sup> janvier 2023	104,4	7,8	159,3	3,4	-	274,9
Additions	7,4	-	11,5	0,3	-	19,2
Dispositions	(48,4)	-	(0,3)	(0,2)	-	(48,9)
<b>Total de l'amortissement et dépréciation cumulés</b>	<b>63,4</b>	<b>7,8</b>	<b>170,5</b>	<b>3,5</b>	<b>-</b>	<b>245,2</b>
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>122,1</b>	<b>-</b>	<b>271,6</b>	<b>0,7</b>	<b>21,1</b>	<b>415,5</b>

## 10. 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
<b>Coût :</b>						
1 <sup>er</sup> janvier 2022	113,6	7,8	438,3	4,5	52,9	617,1
Additions	–	–	–	–	51,4	51,4
Dispositions	(5,6)	–	–	–	–	(5,6)
Transferts	9,3	–	3,4	–	(12,7)	–
<b>Coût total</b>	<b>117,3</b>	<b>7,8</b>	<b>441,7</b>	<b>4,5</b>	<b>91,6</b>	<b>662,9</b>
<b>Amortissement et dépréciation cumulés :</b>						
1 <sup>er</sup> janvier 2022	102,3	7,8	147,8	3,1	–	261,0
Additions	7,6	–	11,5	0,3	–	19,4
Dispositions	(5,5)	–	–	–	–	(5,5)
<b>Total de l'amortissement et dépréciation cumulés</b>	<b>104,4</b>	<b>7,8</b>	<b>159,3</b>	<b>3,4</b>	<b>–</b>	<b>274,9</b>
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>12,9</b>	<b>–</b>	<b>282,4</b>	<b>1,1</b>	<b>91,6</b>	<b>388,0</b>

## 11. Fournisseurs et charges à payer

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022*
Salaires à payer et courus	61,3	51,8
Fournisseurs et charges à payer – Autres	62,5	69,3
Fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	150,1	104,1
<b>Fournisseurs et charges à payer classés au Coût amorti</b>	<b>273,9</b>	<b>225,2</b>
Autres*	7,2	9,3
<b>Total fournisseurs et charges à payer</b>	<b>281,1</b>	<b>234,5</b>

\*Certains montants comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'année en cours.

## 12. 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 4 à 12 ans, les locations de gares et des installations ont une durée variant de 5 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 :

(en millions de dollars canadiens)	Terrain	Espaces de bureaux	Gares et installations	Matériel informatique	Total
<b>Coût :</b>					
1 <sup>er</sup> janvier 2023	0,5	23,9	81,9	1,5	107,8
Additions	-	0,4	1,9	-	2,3
Dispositions	-	(2,5)	(0,2)	(0,7)	(3,4)
<b>Coût total</b>	<b>0,5</b>	<b>21,8</b>	<b>83,6</b>	<b>0,8</b>	<b>106,7</b>
<b>Amortissement cumulé :</b>					
1 <sup>er</sup> janvier 2023	0,1	6,7	4,8	1,2	12,8
Additions	-	1,5	2,7	0,3	4,5
Dispositions	-	(1,0)	(0,2)	(0,7)	(1,9)
<b>Total de l'amortissement cumulé</b>	<b>0,1</b>	<b>7,2</b>	<b>7,3</b>	<b>0,8</b>	<b>15,4</b>
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>0,4</b>	<b>14,6</b>	<b>76,3</b>	<b>-</b>	<b>91,3</b>



## 12. Locations (suite)

(en millions de dollars canadiens)	Terrain	Espaces de bureaux	Gares et installations	Matériel informatique	Total
<b>Coût :</b>					
1 <sup>er</sup> janvier 2022	0,5	14,3	80,4	0,8	96,0
Additions	-	9,6	1,6	0,7	11,9
Dispositions	-	-	(0,1)	-	(0,1)
<b>Coût total</b>	<b>0,5</b>	<b>23,9</b>	<b>81,9</b>	<b>1,5</b>	<b>107,8</b>
<b>Amortissement cumulé :</b>					
1 <sup>er</sup> janvier 2022	0,1	4,9	2,7	0,5	8,2
Additions	-	1,8	2,2	0,7	4,7
Dispositions	-	-	(0,1)	-	(0,1)
<b>Total de l'amortissement cumulé</b>	<b>0,1</b>	<b>6,7</b>	<b>4,8</b>	<b>1,2</b>	<b>12,8</b>
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>0,4</b>	<b>17,2</b>	<b>77,1</b>	<b>0,3</b>	<b>95,0</b>

## 12. Locations (suite)

### Montants comptabilisés dans l'état du résultat global :

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Charge relative aux contrats de location à court terme	-	0,2
Charge relative aux actifs de faible valeur	0,2	0,2

Le total des sorties de fonds est de 6,6 millions de dollars (31 décembre 2022 : 7,1 millions de dollars).

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

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

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>103,9</b>	90,0
Additions	2,3	18,2
Accroissement d'intérêts	2,5	2,4
Paiements	(6,4)	(6,7)
Résiliation	(1,7)	-
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>100,6</b>	103,9
Courantes	2,3	4,0
Non courantes	98,3	99,9
<b>Total obligations locatives</b>	<b>100,6</b>	103,9

## 12. Locations (suite)

31 DÉCEMBRE 2023	Nombre de contrats de location	Paiements fixes (%)	Variable payments (%)
Locations de terrains avec paiements en fonction de l'inflation	1	-	0,4
Locations d'espaces de bureaux avec paiements fixes	4	20,4	-
Locations de gares et d'installations avec paiements en fonction de l'inflation	4	-	57,4
Locations de gares et d'installations avec paiements fixes	8	21,8	-
Locations de matériel informatique avec paiements fixes	2	-	-
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>42,2</b>	<b>57,8</b>

## 12. Locations (suite)

### 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 2 et 25 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 8,4 millions de dollars (31 décembre 2022 : 7,6 millions de dollars).

Les loyers minimaux à recevoir en vertu de contrats de location simple non résiliables au 31 décembre 2023 sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)

Année 1	2,4
Année 2	1,6
Année 3	1,3
Année 4	1,4
Année 5	1,2
Année 6 et suivantes	1,3
<b>Total</b>	<b>9,2</b>

## 13. Provisions et éventualités

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	1 <sup>er</sup> janvier 2023	Provisions supplémentaires	Provisions utilisées	Renversement des montants inutilisés	31 décembre 2023
Coûts environnementaux	1,0	1,5	(0,2)	-	2,3
Litiges et réparations d'équipement	3,0	2,6	(1,2)	(0,8)	3,6
<b>Total provisions</b>	<b>4,0</b>	<b>4,1</b>	<b>(1,4)</b>	<b>(0,8)</b>	<b>5,9</b>

### Coûts environnementaux

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 charge 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.

### 13. Provisions et éventualités (suite)

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.

#### **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.

#### **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.

## 14. Produits reportés et autres passifs

Les produits reportés et autres passifs incluent ce qui suit :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022*
Ventes de billets à l'avance	29,2	21,4
Programme de fidélisation VIA Préférence	9,8	10,8
Autres*	7,2	5,7
<b>Total produits reportés et autres passifs</b>	<b>46,2</b>	<b>37,9</b>

\*Certains montants comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'année en cours.

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 14,0 millions de dollars ont été comptabilisés en produits de l'exercice relativement aux ventes de billets à l'avance (31 décembre 2022 : 1,2 million de dollars). La direction s'attend à ce que 65 pour cent des ventes de billets à l'avance soient constatés à titre de produits au cours du prochain exercice financier.

## 15. 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.

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 conseil d'administration est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.



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

### 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<sup>er</sup> 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 conseil d'administration est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

#### ii) Composante à cotisations définies

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

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

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

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

### Employés ayant droit au régime à cotisations définies

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

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

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

### Évaluations actuarielles

Les évaluations actuarielles pour les avantages du personnel, à l'exception de la composante à cotisations définies des régimes de retraite, sont effectuées par des 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	
	Plus récente évaluation	Prochaine évaluation
Régimes de retraite	31 décembre 2022	<b>31 décembre 2023</b>
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2023	<b>31 décembre 2024</b>
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2022	<b>31 décembre 2023</b>
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2023	<b>31 décembre 2024</b>
Régimes de prestations postérieures à l'emploi non capitalisés	1 <sup>er</sup> mai 2022	<b>1<sup>er</sup> mai 2025</b>
Régimes des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents de travail	31 décembre 2021	<b>31 décembre 2024</b>
Autres avantages du personnel à long terme autres que les indemnisations des accidents de travail	31 décembre 2022	<b>31 décembre 2024</b>

## 15. 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 :

(en millions de dollars canadiens)	COMPOSANTE À PRESTATIONS DÉFINIES DES RÉGIMES DE RETRAITE		RÉGIMES DE PRESTATIONS POSTÉRIEURES À L'EMPLOI	
	2023	2022	2023	2022
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES</b>				
<b>Solde au début de l'exercice</b>	2 334,2	2 800,0	-	-
Produit d'intérêts	116,3	82,4	-	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le produit d'intérêts)	68,8	(421,9)	-	-
Cotisations de l'employeur	-	7,0	0,7	0,7
Surplus des prestations définies utilisé pour financer les contributions de l'employeur (Note 2)	(2,2)	-	-	-
Cotisations des employés	12,8	12,0	-	-
Prestations versées	(125,4)	(142,8)	(0,7)	(0,7)
Charges administratives	(2,1)	(2,5)	-	-
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>2 402,4</b>	<b>2 334,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES</b>				
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>1 950,7</b>	<b>2 519,8</b>	<b>18,7</b>	<b>26,3</b>
Coût des services	18,3	33,1	0,2	0,4
Coût des services passés	0,1	-	0,3	-
Charge d'intérêts	97,7	74,7	0,9	0,8
Cotisations des employés	12,8	12,0	-	-
Prestations versées	(125,4)	(142,8)	(0,7)	(0,7)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	(4,1)	-	(0,2)	(0,3)
Effet des changements aux hypothèses financières	114,1	(581,7)	1,3	(7,2)
Effet des ajustements liés à l'expérience	1,3	35,6	(0,3)	(0,6)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>2 065,5</b>	<b>1 950,7</b>	<b>20,2</b>	<b>18,7</b>
<b>Actif (passif) net au titre des prestations définies</b>	<b>336,9</b>	<b>383,5</b>	<b>(20,2)</b>	<b>(18,7)</b>

Note 1 : En 2022, le régime de retraite à prestations définies de VIA Rail présentait un excédent et un actif de solvabilité dépassant 105 % du passif. Par conséquent, aucune cotisation minimale n'était requise en 2023.

Note 2 : Conformément aux règlements du régime de retraite de VIA Rail, un retrait de 2,2 millions de dollars de l'excédent du régime à prestations définies a été utilisé pour financer les cotisations de l'employeur au régime de retraite des non syndiqués au cours de l'exercice 2023.

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Composante à prestations définies des régimes de retraite	Régimes de prestations postérieurs à l'emploi
	2024	2024
<b>Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant</b>	0,0	0,9

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 11,9 années (31 décembre 2022 : 11,1 années).

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

Catégories d'actifs (en pourcentages)	2023				2022			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2,8	0,1	-	2,9	1,8	0,1	-	1,9
Actions	16,5	-	-	16,5	17,3	-	-	17,3
Obligations	-	22,3	0,7	23,0	-	23,1	0,8	23,9
Part de fonds communs de placement	0,5	23,8	33,3	57,6	1,7	23,0	32,2	56,9
	<b>19,8</b>	<b>46,2</b>	<b>34,0</b>	<b>100,0</b>	20,8	46,2	33,0	100,0

## 15. 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	
	2023	2022	2023	2022
<b>MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRES</b>				
<b>Obligations au titre des prestations définies :</b>				
Taux d'actualisation	4,60 %	5,10 %	4,60 %	5,10 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 % – 3,75 % <sup>1</sup>	3,00 % – 3,75 % <sup>1</sup>
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	5,60 %	5,70 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,00 %	4,00 %
Année d'atteinte du taux ultime	-	-	2040	2040
Taux d'inflation <sup>1</sup>	2,00 %	2,00 %	-	-
Taux de croissance de la pension	1,00 %	1,00 %	-	-
<b>Coût des prestations définies :</b>				
Taux d'actualisation	5,10 %	3,00 %	5,10 %	3,00 %
Taux d'inflation <sup>2</sup>	2,00 %	2,00 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 % – 3,75 % <sup>1</sup>	3,00 % – 3,75 % <sup>1</sup>
Taux de croissance de la pension	1,00 %	1,00 %	-	-
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	5,70 %	5,70 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,00 %	4,00 %
Année d'atteinte du taux ultime	-	-	2040	2040

Note 1 : Applicable aux membres de la haute direction seulement.

Note 2 : 2,6 % par an pour 2024, et 2,0 % par an par la suite (2022 : 3,5 % par an pour 2023, 2,5 % par an pour 2024 et 2,0 % par an par la suite).

## 15. 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 :

2023	2022
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 :

2023	2022
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 :

2023	2022
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 :

2023	2022
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.

## 15. 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 rendement 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.

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

### Analyse de sensibilité

La Société a examiné les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs actuariels et a déterminé que les hypothèses suivantes sont celles qui peuvent avoir les impacts les plus importants sur l'obligation au titre des prestations définies :

(en millions de dollars canadiens)	OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES AUGMENTATION / (DIMINUTION)	
	2023	2022
<b>Régimes de retraite – composante à prestations définies :</b>		
<b>Taux d'inflation</b>		
Augmentation de 25 points de base	28,7	27,0
Diminution de 25 points de base	(28,3)	(26,4)
<b>Taux d'actualisation</b>		
Augmentation de 25 points de base	(57,4)	(52,8)
Diminution de 25 points de base	60,3	55,5
<b>Paiements de prestation</b>		
Augmentation de 25 points de base	26,2	22,8
Diminution de 25 points de base	(25,7)	(22,3)
<b>Taux d'augmentation salariale</b>		
Augmentation de 25 points de base	3,5	3,0
Diminution de 25 points de base	(3,5)	(3,1)
<b>Table de mortalité</b>		
1 an plus jeune	52,3	47,2
1 an plus vieux	(53,0)	(47,8)
<b>Avantages postérieurs à l'emploi :</b>		
<b>Taux d'actualisation</b>		
Augmentation de 25 points de base	(0,7)	(0,6)
Diminution de 25 points de base	0,7	0,7



## 15. 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 2023 de la composante à cotisations définies du régime de retraite est de 3,7 millions de dollars (31 décembre 2022 : 3,0 millions de dollars). Les cotisations de l'employeur estimatives à verser sont de 3,6 millions de dollars en 2024.

## 15. 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 :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES</b>		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	4,3	5,6
Prestations versées	(4,3)	(5,6)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME</b>		
Solde au début de l'exercice	12,4	15,1
Coût des services	3,5	3,5
Charge d'intérêts	0,7	0,5
Prestations versées	(4,3)	(5,6)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	1,5
Effet des changements aux hypothèses financières	0,3	(1,3)
Effet des changements liés à l'expérience	(0,3)	(1,3)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>12,3</b>	<b>12,4</b>
<b>Passif net au titre des avantages du personnel à long terme</b>	<b>12,3</b>	<b>12,4</b>

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

(en millions de dollars canadiens)	2024
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	3,8

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

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	2023	2022
<b>OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL</b>		
Taux d'actualisation	4,60 %	5,00 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,75 %	2,75 % - 3,00 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	4,70 %	4,70 %
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
<b>COÛT DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME</b>		
Taux d'actualisation	5,00 %	2,80 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 % - 3,75 %	2,75 % - 3,00 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	4,70 %	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

## 15. 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 :

(en millions de dollars canadiens)	PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME AUGMENTATION / (DIMINUTION)	
	Taux d'actualisation	2022
<b>Taux d'actualisation</b>		
Augmentation de 25 points de base	(0,2)	(0,2)
Diminution de 25 points de base	0,2	0,2

### d) Autres avantages du personnel à long terme

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

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS</b>		
<b>Solde au début de l'exercice</b>	-	-
Cotisations de l'employeur	-	0,1
Prestations versées	-	(0,1)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	-	-
<b>OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME</b>		
<b>Solde au début de l'exercice</b>	0,1	0,2
Prestations versées	-	(0,1)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	0,1	0,1
<b>Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme</b>	0,1	0,1

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

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

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

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>Actifs :</b>		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	336,9	383,5
<b>Passifs :</b>		
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	20,2	18,7
Régimes d'avantages du personnel à long terme	12,3	12,4
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,1	0,1
<b>Total passifs</b>	<b>32,6</b>	<b>31,2</b>

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

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>Charges d'exploitation :</b>		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	1,9	27,9
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	1,4	1,2
Régimes d'avantages du personnel à long terme	4,2	2,9
<b>Total</b>	<b>7,5</b>	<b>32,0</b>

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

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

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>Autres éléments du résultat global :</b>		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	(42,5)	124,2
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	(0,8)	8,1
<b>Total</b>	<b>(43,3)</b>	<b>132,3</b>

## 16. Impôts sur le résultat

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

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Différés	1,3	10,5
<b>Recouvrement d'impôts sur le résultat</b>	<b>1,3</b>	<b>10,5</b>

## 16. Impôts sur le résultat (suite)

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 26,53 pour cent (31 décembre 2022 : 26,54 pour cent) sur le résultat avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>Résultat net avant impôts sur le résultat</b>	<b>(10,4)</b>	(25,7)
Recouvrement d'impôts sur le résultat calculé – taux réglementaires	2,7	6,8
Ajustement des années antérieures	-	2,5
Charges comptables non déductibles et autres	(0,3)	-
Effet des attributs fiscaux non reconnus	(1,2)	2,1
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés sur le résultat	0,1	(0,9)
<b>Recouvrement d'impôts sur le résultat</b>	<b>1,3</b>	10,5

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.

## 16. 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 2023

(en millions de dollars canadiens)	Solde au début	Comptabilisé au résultat net	Comptabilisé au résultat global	Solde à la fin
<b>Actifs (passifs) d'impôts différés :</b>				
Immobilisations corporelles et incorporelles	27,2	(0,9)	-	26,3
Provisions	1,3	0,8	-	2,1
Obligations locatives	28,0	(1,2)	-	26,8
Passif au titre des avantages du personnel	8,3	0,2	0,2	8,7
Pertes fiscales reportées prospectivement	16,2	(1,7)	-	14,5
<b>Total actifs d'impôts différés</b>	<b>81,0</b>	<b>(2,8)</b>	<b>0,2</b>	<b>78,4</b>
Gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,2)	0,2	-	-
Actifs au titre de droits d'utilisation	(27,3)	3,1	-	(24,2)
Actifs au titre des avantages du personnel	(101,5)	0,8	11,3	(89,4)
<b>Total des passifs d'impôts différés</b>	<b>(129,0)</b>	<b>4,1</b>	<b>11,3</b>	<b>(113,6)</b>
<b>Total des actifs (passifs) d'impôts différés</b>	<b>(48,0)</b>	<b>1,3</b>	<b>11,5</b>	<b>(35,2)</b>



## 16. Impôts sur le résultat (suite)

### Impôts différés au 31 décembre 2022

(en millions de dollars canadiens)

	Solde au début	Comptabilisé au résultat net	Comptabilisé au résultat global	Solde à la fin
<b>Actifs (passifs) d'impôts différés :</b>				
Immobilisations corporelles et incorporelles	20,8	6,4	-	27,2
Provisions	1,7	(0,4)	-	1,3
Obligations locatives	22,2	5,8	-	28,0
Passif au titre des avantages du personnel	10,2	0,2	(2,1)	8,3
Pertes fiscales reportées prospectivement	13,7	2,5	-	16,2
<b>Total actifs d'impôts différés</b>	<b>68,6</b>	<b>14,5</b>	<b>(2,1)</b>	<b>81,0</b>
Gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,6)	0,4	-	(0,2)
Actifs au titre de droits d'utilisation	(21,6)	(5,7)	-	(27,3)
Actifs au titre des avantages du personnel	(69,0)	1,3	(33,8)	(101,5)
<b>Total des passifs d'impôts différés</b>	<b>(91,2)</b>	<b>(4,0)</b>	<b>(33,8)</b>	<b>(129,0)</b>
<b>Total des actifs (passifs) d'impôts différés</b>	<b>(22,6)</b>	<b>10,5</b>	<b>(35,9)</b>	<b>(48,0)</b>

## 16. Impôts sur le résultat (suite)

La Société a 54,6 millions de dollars (31 décembre 2022 : 61,0 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales et des autres provinces et 57,1 millions de dollars (31 décembre 2022 : 63,5 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec autres qu'en capital, non utilisées, qui viendront à échéance entre 2029 et 2042.

La Société n'a pas comptabilisé les actifs d'impôts différés de certaines de ses différences temporelles déductibles puisqu'elle a jugé improbable qu'un bénéfice imposable soit disponible pour ces éléments. Le crédit et les pertes de l'impôt minimum des sociétés de l'Ontario viendront à échéance entre 2030 et 2043. Les différences temporelles déductibles pour lesquelles aucun actif d'impôts différés sur le résultat n'a été comptabilisé sont réparties de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>Fédéral et autres provinces :</b>		
Impôt minimum des sociétés de l'Ontario crédit et pertes	97,7	87,4
<b>Total</b>	<b>97,7</b>	<b>87,4</b>
<b>Québec :</b>		
Immobilisations corporelles et incorporelles	247,3	194,8
<b>Total</b>	<b>247,3</b>	<b>194,8</b>

## 17. Financement en capital reporté

Le financement en capital reporté représente le solde non amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>Solde au début de l'exercice</b>	<b>1 867,1</b>	1 658,1
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	391,2	310,2
Financement gouvernemental pour une avance sur contrat	-	8,0
Transfert du financement en capital au financement d'exploitation	(0,9)	-
<b>Total du financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles, incorporelles et avance sur contrat</b>	<b>390,3</b>	318,2
Amortissement du financement en capital reporté	(120,0)	(109,2)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>2 137,4</b>	1 867,1

## 18. 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.

## 19. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

### Variation nette des éléments du fonds de roulement :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Clients et autres débiteurs	4,3	(33,1)
Autres actifs	0,6	(2,9)
Stocks	(2,9)	4,5
Fournisseurs et charges à payer	0,6	22,7
Provisions	1,9	(1,2)
Produits reportés	6,8	15,7
<b>Total</b>	<b>11,3</b>	<b>5,7</b>

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de (38,9) millions de dollars (31 décembre 2022 : (49,9) 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 46,0 millions de dollars (31 décembre 2022 : 50,1 millions de dollars) lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant est lié aux activités d'investissement.

## 19. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie (suite)

### Informations supplémentaires sur les activités d'investissement :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(404,1)	(329,2)
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles n'affectant pas la trésorerie car elles ont été payées via l'avance sur contrat	8,4	11,7
Variation des fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	46,0	50,1
Variation des charges à payer non courantes	6,0	7,3
<b>Montant total payé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles</b>	<b>(343,7)</b>	<b>(260,1)</b>
Financement en capital facturé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	391,2	310,2
Variation du montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement en capital	(38,9)	(49,9)
<b>Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles</b>	<b>352,3</b>	<b>260,3</b>

## 20. 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 :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
<b>Actifs :</b>		
Trésorerie	0,6	0,5
Clients et autres débiteurs	0,8	1,0
<b>Passifs :</b>		
Fournisseurs et charges à payer	2,3	1,4

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 pour cent du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le résultat net de la Société.

## 20. 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 41,2 millions de dollars (31 décembre 2022 : 26,4 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 2023, environ 4,9 pour cent (31 décembre 2022 : 6,0 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 79,2 pour cent (31 décembre 2022 : 83,0 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2023, l'ajustement pour perte de valeur s'élevait à 0,3 million de dollars (31 décembre 2022 : 0,4 million de dollars).

### 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.

## 20. Risques financiers (suite)

### e) Risque de liquidité

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

Les passifs financiers énoncés ci-dessous, qui s'élèvent à 467,2 millions de dollars (31 décembre 2022 : 418,4 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 2023 :

(en millions de dollars canadiens)	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Fournisseurs et charges à payer	261,2	0,4	1,7	1,9	8,7	273,9
Obligations locatives	1,5	1,6	3,1	6,2	144,0	156,4
Produits reportés et autres passifs*	0,4	0,4	0,8	-	-	1,6
Charges à payer non courantes	-	-	-	35,0	0,3	35,3
<b>Total</b>	<b>263,1</b>	<b>2,4</b>	<b>5,6</b>	<b>43,1</b>	<b>153,0</b>	<b>467,2</b>

\*Certains montants comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'année en cours.



## 20. Risques financiers (suite)

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 2022 :

(en millions de dollars canadiens)	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Fournisseurs et charges à payer	225,2	-	-	-	-	225,2
Obligations locatives	1,7	1,6	3,1	6,3	150,8	163,5
Produits reportés et autres passifs*	-	0,1	0,1	-	-	0,2
Charges à payer non courantes	-	-	-	29,0	0,5	29,5
<b>Total</b>	<b>226,9</b>	<b>1,7</b>	<b>3,2</b>	<b>35,3</b>	<b>151,3</b>	<b>418,4</b>

\*Certains montants comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'année en cours.

### 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 2023 ainsi qu'au 31 décembre 2022, 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.

## 21. Engagements

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

(en millions de dollars canadiens)	2023				2022
	Total des engagements	À moins de 1 an	De 1 à 5 ans	Plus de 5 ans	Total des engagements
<b>ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS</b>					
Baux non résiliables : Preneur	156,4	5,8	24,4	126,2	163,7
Services techniques et autres services	383,9	17,3	109,8	256,8	365,8
Utilisation des voies	42,9	5,3	5,6	32,0	40,4
<b>Total</b>	<b>583,2</b>	<b>28,4</b>	<b>139,8</b>	<b>415,0</b>	<b>569,9</b>
<b>ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL</b>					
Matériel roulant	390,1	199,0	191,1	-	551,8
Bâtiments de maintenance	213,0	66,8	146,2	-	219,6
Gares et installations	10,4	6,6	3,8	-	15,5
Infrastructures (propriété de la Société)	26,1	26,1	-	-	-
Matériel informatique	-	-	-	-	0,5
Améliorations locatives	0,1	0,1	-	-	-
<b>Total</b>	<b>639,7</b>	<b>298,6</b>	<b>341,1</b>	<b>-</b>	<b>787,4</b>
<b>Total des engagements</b>	<b>1 222,9</b>	<b>327,0</b>	<b>480,9</b>	<b>415,0</b>	<b>1 357,3</b>

## 21. Engagements (suite)

a) Tel que mentionné à la Note 1 Autorisation, objectifs et informations générales, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Pour certains contrats, 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 25,3 millions de dollars (31 décembre 2022 : 22,5 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

## 22. Opérations entre apparentés

### A) Gouvernement du Canada, ses organismes et autres sociétés d'État

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises non liées et ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur.

En 2022, la Société et l'entité structurée non consolidée ont conclu une entente de services de collaboration et de soutien concernant le projet TGF (train à grande fréquence) et pour les services administratifs fournis par la Société à VIA HFR – TGF VIA Inc. afin de faciliter l'organisation et le fonctionnement de l'entité structurée non consolidée. Au 31 décembre 2023, la Société a enregistré un montant à recevoir de VIA HFR – TGF VIA Inc. de 1,2 million de dollars (31 décembre 2022 : nul). Aucune transaction significative n'a été effectuée en 2023 et en 2022.

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

## 22. 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 :

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022
Rémunérations et avantages du personnel à court terme	4,0	4,3
Indemnités de fin d'emploi	0,8	2,4
Avantages postérieurs à l'emploi	1,0	0,9
<b>Total</b>	<b>5,8</b>	<b>7,6</b>

La Société peut conclure des opérations avec des sociétés qui emploient des proches parents des principaux dirigeants ou des membres du conseil d'administration. Ces opérations sont effectuées dans le cours normal de ses activités et sont comptabilisées à leur juste valeur. Ces opérations ne sont pas importantes pour les exercices terminés le 31 décembre 2023 et le 31 décembre 2022.

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

## 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**

### 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 2023

### Éditeur


Communications de l'entreprise, VIA Rail


### Design graphique

Gauthier Designers

 [@viarailcanada](https://www.facebook.com/viarailcanada)

 [viarailcanada](https://www.instagram.com/viarailcanada)

 [VIA Rail Canada](https://www.linkedin.com/company/via-rail-canada)

 [@VIA\\_Rail](https://twitter.com/VIA_Rail)

 [VIARailCanadaInc](https://www.youtube.com/VIARailCanadaInc)

