VIA Rail Canada

Rapport du troisième trimestre 2020

VIA Rail
Canada

Commentaires et analyse de la direction

1. Introduction

Le rapport de commentaires et d'analyse de la direction présente les résultats financiers de VIA Rail pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 30 septembre 2020 comparativement au trimestre et à la période de neuf mois terminés le 30 septembre 2019. Ce document doit être lu parallèlement aux états financiers intermédiaires résumés et aux notes afférentes.

Importance relative

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

Déclaration prospective

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

2. Vue d'ensemble de la Société

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

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

3. Pandémie de COVID-19

VIA Rail, ainsi que tous les autres fournisseurs de services de transport de passagers, a été considérablement touchée par la pandémie de COVID-19. La Société a réduit sa capacité de 79 pour cent alors que la demande de voyages a chuté, ce qui a entraîné une baisse de 83,9 pour cent des produits par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

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

Cependant, les économies de coûts ne seront pas suffisantes pour contrebalancer la réduction des produits. La Société est donc encore en discussion avec Transports Canada pour obtenir un financement d'urgence supplémentaire.

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

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

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**
Performance financière								
Produits voyageurs *(section 5.2)*	**15,5**	113,5	(98,0)	(86,3 %)	**63,9**	287,5	(223,6)	(77,8 %)
Autres produits	**3,7**	5,7	(2,0)	(35,1 %)	**12,0**	16,9	(4,9)	(29,0 %)
Total des produits	**19,2**	119,2	(100,0)	(83,9 %)	**75,9**	304,4	(228,5)	(75,1 %)
Charges d'exploitation *(section 5.3)*	**148,9**	205,4	(56,5)	(27,5 %)	**496,4**	602,3	(105,9)	(17,6 %)
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat *(section 5.1)*	**(129,7)**	(86,2)	(43,5)	(50,5 %)	**(420,5)**	(297,9)	(122,6)	(41,2 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada *(section 5.1)*	**91,0**	48,4	42,6	88,0 %	**315,4**	207,0	108,4	52,4 %
Amortissement du financement en capital reporté	**29,8**	26,3	3,5	13,3 %	**77,3**	77,3	-	0,0 %
Charge d'impôts	**-**	0,1	(0,1)	(100,0 %)	**0,2**	0,2	-	0,0 %
Résultat net de la période	**(8,9)**	(11,6)	2,7	23,3 %	**(28,0)**	(13,8)	(14,2)	(102,9 %)
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi	**16,2**	50,3	(34,1)	(67,8 %)	**(40,3)**	(57,3)	17,0	29,7 %
Résultat global de la période	**7,3**	38,7	(31,4)	(81,1 %)	**(68,3)**	(71,1)	2,8	3,9 %
Situation financière et flux de trésorerie								
Total des actifs *(section 5.4)*	**1 684,6**	1 597,9	86,7	5,4 %	**1 684,6**	1 597,9	86,7	5,4 %
Total des passifs et du financement en capital reporté *(section 5.4)*	**1 889,8**	1 734,8	155,0	8,9 %	**1 889,8**	1 734,8	155,0	8,9 %
Trésorerie *(section 5.5)*	**15,7**	10,7	5,0	46,7 %	**15,7**	10,7	5,0	46,7 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation *(section 5.5)*	**(35,4)**	(26,4)	(9,0)	(34,1 %)	**(40,1)**	(23,7)	(16,4)	(69,2 %)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement *(section 5.5)*	**15,9**	(3,8)	19,7	518,4 %	**54,5**	21,5	33,0	153,5 %
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement *(section 5.5)*	**(0,7)**	(0,6)	(0,1)	(16,7 %)	**(2,1)**	(1,9)	(0,2)	(10,5 %)
Financement en capital *(section 5.5)*	**46,8**	43,3	3,5	8,1 %	**187,0**	190,0	(3,0)	(1,6 %)
Statistiques d'exploitation clés								
Trains-milles parcourus *(en milliers)*	**588**	1 761	(1 173)	(66,6 %)	**2 104**	5 192	(3 088)	(59,5 %)
Sièges-milles *(en millions)*	**98**	465	(367)	(78,9 %)	**397**	1 331	(934)	(70,2 %)
Voyageurs-milles *(en millions)*	**50**	308	(258)	(83,8 %)	**187**	788	(601)	(76,3 %)
Voyageurs *(en milliers)*	**246**	1 364	(1 118)	(82,0 %)	**949**	3 712	(2 763)	(74,4 %)
Coefficient d'occupation moyen *(%)*	**51**	66	(15)	(22,7 %)	**47**	59	(12)	(20,3 %)
PSMO *(produit par siège-mille offert) (en cents) – Note 1*	**15,82**	24,41	(8,59)	(35,2 %)	**16,10**	21,60	(5,50)	(25,5 %)
CSMO *(charge par siège-mille offert) ((en cents) – Note 1*	**151,94**	44,17	107,77	244,0 %	**125,04**	45,25	79,79	176,3 %
Ratio de recouvrement des coûts *(%) – Note 1*	**12,9**	58,0	(45,1)	(77,8 %)	**15,3**	50,5	(35,2)	(69,7 %)
Déficit d'exploitation par voyageur-mille *(en cents)*	**182,7**	15,7	167,0	1 063,7 %	**168,5**	26,3	142,2	540,7 %
Ponctualité *(%)*	**51**	63	(12)	(19,0 %)	**67**	66	1	1,5 %

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Note 1 : basés sur les activités financées

Faits saillants financiers

Troisième trimestre

- Les produits totaux ont diminué de 83,9 pour cent en raison de la diminution de l'achalandage et des ajustements de services associés causés par les impacts de la COVID-19.
- Les charges d'exploitation ont diminué de 27,5 pour cent principalement en raison d'une réduction des charges d'exploitation des trains et de carburant, ainsi que de la réduction des coûts de rémunération, reflétant les ajustements de services et les licenciements d'employés effectués au cours du trimestre.
- La perte d'exploitation a augmenté de 50,5 pour cent en raison d'une baisse des produits supérieure à la baisse des charges d'exploitation.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 88,0 pour cent reflétant les montants plus élevés requis pour les activités financées.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de 7,3 millions de dollars comparativement à un résultat global de 38,7 millions de dollars en 2019. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi.

Période de neuf mois

- Les produits totaux ont diminué de 75,1 pour cent en raison de la diminution de l'achalandage de tous les services de train résultant des impacts de la COVID-19.
- Les charges d'exploitation ont diminué de 17,6 pour cent causé par une diminution de la capacité déployée depuis la fin du premier trimestre de 2020.
- La perte d'exploitation a augmenté de 41,2 pour cent en raison d'une diminution des produits supérieure à la diminution des charges d'exploitation.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 52,4 pour cent reflétant les montants plus élevés requis pour les activités financées.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de (68,3) millions de dollars comparativement à un résultat global de (71,1) millions de dollars en 2019. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi.

Toutes les statistiques d'exploitation clés ont été affectées négativement au cours du troisième trimestre et sur une base cumulative par les événements décrits ci-dessus. La ponctualité a diminué au cours du trimestre, principalement en raison des travaux sur des infrastructures appartenant à des tiers, ce qui a entraîné des retards. Cependant, la ponctualité demeure, depuis le début de l'année, en ligne avec le niveau de l'année dernière.

5. Analyse des résultats financiers

5.1 Comparaison des résultats selon les IFRS et des résultats financés

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**
Perte d'exploitation financée	**(91,0)**	**(48,4)**	**(42,6)**	**(88,0 %)**	**(315,4)**	**(207,0)**	**(108,4)**	**(52,4 %)**
AJUSTEMENT DES PRODUITS NON FINANCÉS								
Ajustement pour les points VIA Préférence et autre	**0,4**	0,1	0,3	300,0 %	**0,7**	(0,3)	1,0	333,3 %
AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCÉES								
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	**(6,5)**	(3,6)	(2,9)	(80,6 %)	**(19,1)**	(9,4)	(9,7)	(103,2 %)
Amortissement d'immobilisations corporelles, d'actifs au titre de droits d'utilisation, d'immobilisations incorporelles, dépréciation et pertes sur cessions	**(30,9)**	(27,2)	(3,7)	(13,6 %)	**(80,4)**	(79,8)	(0,6)	(0,8 %)
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	**(1,7)**	(7,1)	5,4	(76,1 %)	**(6,3)**	(1,4)	(4,9)	(350,0 %)
Total des ajustements des charges non financées	**(39,1)**	(37,9)	(1,2)	(3,2 %)	**(105,8)**	(90,6)	(15,2)	(16,8 %)
Total des postes ne nécessitant pas des fonds d'exploitation	**(38,7)**	**(37,8)**	**(0,9)**	**(2,4 %)**	**(105,1)**	**(90,9)**	**(14,2)**	**(15,6 %)**
Perte d'exploitation selon les IFRS	**(129,7)**	**(86,2)**	**(43,5)**	**(50,5 %)**	**(420,5)**	**(297,9)**	**(122,6)**	**(41,2 %)**
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**91,0**	48,4	42,6	88,0 %	**315,4**	207,0	108,4	52,4 %
Amortissement du financement en capital reporté	**29,8**	26,3	3,5	13,3 %	**77,3**	77,3	-	0,0 %
Résultat net avant impôts sur le résultat	**(8,9)**	**(11,5)**	**2,6**	**22,6 %**	**(27,8)**	**(13,6)**	**(14,2)**	**(104,4 %)**
Charge d'impôts	**-**	0,1	(0,1)	100,0 %	**0,2**	0,2	-	0,0 %
Résultat net selon les IFRS de la période	**(8,9)**	**(11,6)**	**2,7**	**23,3 %**	**(28,0)**	**(13,8)**	**(14,2)**	**(102,9 %)**
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi	**16,2**	50,3	(34,1)	(67,8 %)	**(40,3)**	(57,3)	17,0	29,7 %
Résultat global de la période	**7,3**	**38,7**	**(31,4)**	**(81,1 %)**	**(68,3)**	**(71,1)**	**2,8**	**3,9 %**

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Résultat net selon les IFRS pour le trimestre :

Un résultat net de (8,9) millions de dollars pour le trimestre comparativement à un résultat net de (11,6) millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une amélioration de 2,7 millions de dollars principalement attribuables à :

- Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant le trimestre (42,6 millions de dollars), résultant de :
- Une augmentation de la perte d'exploitation (43,5 millions de dollars) qui s'explique par une diminution des produits de 100,0 millions de dollars partiellement contrebalancés par une diminution des charges de 56,5 millions de dollars.
- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (3,5 millions de dollars).

Résultat net selon les IFRS pour la période de neuf mois :

Un résultat net de (28,0) millions de dollars pour la période de neuf mois comparativement à un résultat net de (13,8) millions de dollars pour l'exercice précédent, soit une détérioration de 14,2 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une augmentation de la perte d'exploitation (122,6 millions de dollars) qui s'explique par une diminution des produits de 228,5 millions de dollars partiellement contrebalancés par une diminution des charges de 105,9 millions de dollars.
- Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant la période de neuf mois (108,4 millions de dollars).

Résultat global de 7,3 millions de dollars pour le troisième trimestre de 2020 et de (68,3) millions de dollars pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2020 incluent les éléments suivants :

Les réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi se composent de réévaluations trimestrielles sans effet sur la trésorerie résultant de modifications des hypothèses actuarielles et du rendement des actifs des régimes de retraite.

La réévaluation de 16,2 millions de dollars de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi au troisième trimestre de 2020 s'explique par une perte de réévaluation de 36,7 millions de dollars sur le passif au titre des prestations définies découlant d'une diminution de 10 points de base du taux d'actualisation depuis le 30 juin 2020 et un gain de réévaluation de 52,9 millions de dollars découlant d'un taux de rendement réel plus élevé sur les actifs des régimes.

La réévaluation de (40,3) millions de dollars pour la période de neuf mois de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi est due à la diminution du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies (2,70 pour cent au 30 septembre 2020 comparativement à 3,10 pour cent au 31 décembre 2019), ce qui a entraîné une perte actuarielle de 143,8 millions de dollars, partiellement contrebalancée par le rendement des actifs du régime de 104,9 millions de dollars au cours de la période. La réévaluation comprend également une perte actuarielle de 1,4 million de dollars attribuable à la diminution du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (2,80 pour cent au 30 septembre 2020 comparativement à 3,10 au 31 décembre 2019).

Résultat global de 38,7 millions de dollars pour le troisième trimestre de 2019 et de (71,1) millions de dollars pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2019 incluent les éléments suivants :

La réévaluation de 50,3 millions de dollars de la composante à prestations définies des régimes de retraite pour le troisième trimestre de 2019 s'explique par un gain de réévaluation de 29,0 millions de dollars découlant d'une diminution de 10 points de base du taux d'actualisation depuis le 30 juin 2019 et par un gain de réévaluation de 21,3 millions de dollars résultant d'un rendement plus élevé des actifs des régimes.

La réévaluation de (57,3) millions de dollars de la composante à prestations définies des régimes de retraite pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2019 est attribuable à la diminution du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies (3,00 pour cent au 30 septembre, 2019 comparativement à 3,90 pour cent au 31 décembre 2018), ce qui a donné lieu à une perte actuarielle de 270,4 millions de dollars pour la période, contrebalancée en partie par un rendement plus élevé des actifs des régimes de 217,0 millions de dollars généré pendant la période. La réévaluation comprend également une perte actuarielle de 3,9 millions de dollars attribuable à la diminution du taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi (3,00 pour cent au 30 septembre 2019 comparativement à 4,00 pour cent au 31 décembre 2018).

5.2 Produits

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés le 30 septembre 2020	2019	Var $	Var %	Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre 2020	2019	Var $	Var %
Produits voyageurs								
Corridor Est	**12,3**	68,1	(55,8)	(81,9 %)	**44,1**	186,5	(142,4)	(76,4 %)
Sud-Ouest de l'Ontario	**2,3**	12,9	(10,6)	(82,2 %)	**10,5**	37,6	(27,1)	(72,1 %)
Corridor Québec - Windsor	**14,6**	**81,0**	**(66,4)**	**(82,0 %)**	**54,6**	**224,1**	**(169,5)**	**(75,6 %)**
Océan	**-**	4,9	(4,9)	(100,0 %)	**1,1**	9,2	(8,1)	(88,0 %)
Canadien	**-**	23,8	(23,8)	(100,0 %)	**3,1**	44,5	(41,4)	(93,0 %)
Liaisons régionales	**0,4**	2,1	(1,7)	(81,0 %)	**1,0**	3,6	(2,6)	(72,2 %)
Hors corridor	**0,4**	**30,8**	**(30,4)**	**(98,7 %)**	**5,2**	**57,3**	**(52,1)**	**(90,9 %)**
Autres	**0,5**	1,7	(1,2)	(70,6 %)	**4,1**	6,1	(2,0)	(32,8 %)
Total produits voyageurs selon IFRS	**15,5**	**113,5**	**(98,0)**	**(86,3 %)**	**63,9**	**287,5**	**(223,6)**	**(77,8 %)**
Autres produits	**3,7**	5,7	(2,0)	(35,1 %)	**12,0**	16,9	(4,9)	(29,0 %)
Total produits selon les IFRS	**19,2**	**119,2**	**(100,0)**	**(83,9 %)**	**75,9**	**304,4**	**(228,5)**	**(75,1 %)**
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés) et autre	**(0,4)**	(0,1)	(0,3)	(300,0 %)	**(0,7)**	0,3	(1,0)	(333,3 %)
TOTAL PRODUITS FINANCÉS	**18,8**	**119,1**	**(100,3)**	**(84,2 %)**	**75,2**	**304,7**	**(229,5)**	**(75,3 %)**

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Voyageurs (en milliers)	Trimestres terminés le 30 septembre 2020	2019	Var #	Var %	Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre 2020	2019	Var #	Var %
Voyageurs								
Corridor Est	**185,6**	980,7	(795,1)	(81,1 %)	**673,6**	2 678,0	(2 004,4)	(74,8 %)
Sud-Ouest de l'Ontario	**50,4**	295,7	(245,3)	(83,0 %)	**240,1**	856,5	(616,4)	(72,0 %)
Corridor Québec - Windsor	**236,0**	**1 276,4**	**(1 040,4)**	**(81,5 %)**	**913,7**	**3 534,5**	**(2 620,8)**	**(74,1 %)**
Océan	**-**	29,5	(29,5)	(100,0 %)	**8,2**	61,4	(53,2)	(86,6 %)
Canadien	**-**	34,0	(34,0)	(100,0 %)	**5,7**	66,1	(60,4)	(91,4 %)
Liaisons régionales	**10,0**	23,9	(13,9)	(58,2 %)	**21,6**	50,0	(28,4)	(56,8 %)
Hors corridor	**10,0**	**87,4**	**(77,4)**	**(88,6 %)**	**35,5**	**177,5**	**(142,0)**	**(80,0 %)**
TOTAL VOYAGEURS	**246,0**	**1 363,8**	**(1 117,8)**	**(82,0 %)**	**949,2**	**3 712,0**	**(2 762,8)**	**(74,4 %)**

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Produits voyageurs

Les produits voyageurs ont diminué de 98,0 millions de dollars (86,3 pour cent) pour le trimestre et de 223,6 millions de dollars (77,8 pour cent) pour la période de neuf mois. Ces baisses sont attribuables aux événements qui ont débuté durant le premier trimestre de 2020.

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

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a annoncé que la maladie à coronavirus (« COVID-19 ») pouvait être qualifiée de pandémie. Cette annonce a déclenché la mise en place d'une série de mesures de santé publique et de mesures d'urgence pour lutter contre la propagation du virus. Le 12 mars 2020, en réponse à la pandémie du COVID-19, VIA Rail a appliqué des mesures spéciales de santé et sécurité pour ses passagers et ses employés, et a par la suite réduit les niveaux de service de la plupart des principaux services de train.

Corridor Québec – Windsor

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

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

Les produits générés au cours du trimestre ont diminué de 66,4 millions de dollars (82,0 pour cent) et de 169,5 millions de dollars (75,6 pour cent) pour la période de neuf mois. Ces baisses proviennent en grande partie de la baisse de l'achalandage de 81,5 pour cent pour le trimestre et de 74,1 pour cent pour la période de neuf mois.

5.2 Produits (suite)

Hors corridor

Océan

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

Le service a initialement été interrompu le 14 février en raison des blocages ferroviaires et a repris le 28 février. Il a été de nouveau interrompu le 13 mars et le 6 mai, la suspension de service a été prolongée indéfiniment en raison de la pandémie de COVID-19 et de la restriction de voyage au Nouveau-Brunswick.

En conséquence, les produits pour le trimestre ont diminué de 4,9 millions de dollars (100,0 pour cent) et de 8,1 millions de dollars (88,0 pour cent) pour la période de neuf mois. L'achalandage a aussi diminué de 100,0 pour cent pour le trimestre et de 86,6 pour cent pour la période de neuf mois.

Canadien

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

Le service a initialement été interrompu le 12 février en raison des blocages ferroviaires et a repris le 4 mars. Il a de nouveau été interrompu le 13 mars en raison de la pandémie de COVID-19. Le 6 mai, à la lumière de l'élargissement des limitations de voyages ainsi que des mesures d'éloignement physique et d'isolement, le service a été suspendu mais devrait reprendre le 11 décembre 2020.

Par conséquent, les produits pour le trimestre sont de 23,8 millions de dollars (100,0 pour cent) inférieurs à ceux de l'exercice précédent et ont diminué de 41,4 millions de dollars (93,0 pour cent) pour la période de neuf mois. L'achalandage a diminué de 100,0 pour cent pour le trimestre et de 91,4 pour cent pour la période de neuf mois.

Liaisons régionales

Les produits générés par les liaisons régionales ont diminué de 1,7 million de dollars (81,0 pour cent) pour le trimestre et de 2,6 millions de dollars (72,2 pour cent) pour la période de neuf mois.

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

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

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

Autres produits

Les autres produits ont diminué de 2,0 millions de dollars (35,1 pour cent) pour le trimestre et de 4,9 millions de dollars (29,0 pour cent) pour la période de neuf mois. Les diminutions sont attribuables à la baisse des produits provenant des gares en raison de la perte de locataires dans certaines gares et à l'allégement de loyer accordé à certains locataires dans le cadre du programme d'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (AUCLC), ainsi qu'à la baisse des produits provenant de tiers au centre de maintenance de Toronto.

5.3 Charges d'exploitation

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**
Rémunération et avantages du personnel	**69,6**	89,1	(19,5)	(21,9 %)	**228,1**	257,6	(29,5)	(11,5 %)
Exploitation des trains et carburant	**13,9**	37,5	(23,6)	(62,9 %)	**52,5**	111,9	(59,4)	(53,1 %)
Gares et autres biens	**8,3**	8,6	(0,3)	(3,5 %)	**28,7**	29,2	(0,5)	(1,7 %)
Marketing et ventes	**3,3**	9,5	(6,2)	(65,3 %)	**13,1**	26,5	(13,4)	(50,6 %)
Matériel de maintenance	**6,8**	9,2	(2,4)	(26,1 %)	**24,0**	28,8	(4,8)	(16,7 %)
Honoraires professionnels	**1,3**	3,6	(2,3)	(63,9 %)	**7,0**	13,6	(6,6)	(48,5 %)
Télécommunications	**4,6**	5,9	(1,3)	(22,0 %)	**16,3**	16,5	(0,2)	(1,2 %)
Amortissements	**24,5**	25,6	(1,1)	(4,3 %)	**73,6**	77,7	(4,1)	(5,3 %)
Dépréciation et pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**6,4**	1,6	4,8	300,0 %	**6,8**	2,1	4,7	223,8 %
(Gain net) perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(1,2)**	1,6	(2,8)	(175,0 %)	**8,7**	(1,9)	10,6	557,9 %
Autres	**11,4**	13,2	(1,8)	(13,6 %)	**37,6**	40,3	(2,7)	(6,7 %)
Total des charges d'exploitation selon les IFRS	**148,9**	**205,4**	**(56,5)**	**(27,5 %)**	**496,4**	**602,3**	**(105,9)**	**(17,6 %)**
Ajustements non financés *(section 4.1)*	**(39,1)**	(37,9)	(1,2)	(3,2 %)	**(105,8)**	(90,6)	(15,2)	(16,8 %)
Total des charges financées	**109,8**	**167,5**	**(57,7)**	**(34,4 %)**	**390,6**	**511,7**	**(121,1)**	**(23,7 %)**

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)
(Des explications sont fournies pour les charges pour lesquelles les variations trimestrielles sont de 3,0 millions de dollars ou plus, ou de 10 pour cent ou plus)

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

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

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

5.3 Charges d'exploitation (suite)

Les charges d'exploitation ont diminué de 56,5 millions de dollars (27,5 pour cent) pour le trimestre et de 105,9 millions de dollars (17,6 pour cent) pour la période de neuf mois. Les principales variations s'expliquent par :

Rémunération et avantages du personnel

Les charges ont diminué de 19,5 millions de dollars (21,9 pour cent) pour le trimestre et de 29,5 millions de dollars (11,5 pour cent) pour la période de neuf mois. Ces baisses résultent principalement de la réduction du niveau des opérations causée par la pandémie de COVID-19, ainsi que des licenciements et des réductions de salaire pour certains employés qui ne sont pas au travail.

Exploitation des trains et carburant

Les charges ont diminué de 23,6 millions de dollars (62,9 pour cent) pendant le trimestre et de 59,4 millions de dollars (53,1 pour cent) pour la période de neuf mois. Ces baisses résultent principalement de la réduction du niveau des opérations causée par la pandémie de COVID-19.

Marketing et ventes

Les charges ont diminué de 6,2 millions de dollars (65,3 pour cent) durant le trimestre et de 13,4 millions de dollars (50,6 pour cent) pour la période de neuf mois en raison de la baisse des commissions sur les cartes de crédit puisque les ventes de billets de train sont moins nombreuses compte tenu des niveaux de fréquences réduits ainsi qu'en raison de la suspension des campagnes publicitaires.

Matériel de maintenance

Les charges ont diminué de 2,4 millions de dollars (26,1 pour cent) pour le trimestre et de 4,8 millions de dollars (16,7 pour cent) pour la période de neuf mois. La diminution reflète l'utilisation moindre de l'équipement associée à la réduction du niveau de service.

Honoraires professionnels

Les charges ont diminué de 2,3 millions de dollars (63,9 pour cent) durant le trimestre et de 6,6 millions de dollars (48,5 pour cent) pour la période de neuf mois. Ces diminutions sont attribuables au fait qu'en raison de la pandémie de COVID-19, diverses initiatives nécessitant des services de consultation jugés non essentiels pour les opérations courantes ont été reportées ou annulées.

Dépréciation et pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles

Les charges ont augmenté de 4,8 millions de dollars (300,0 pour cent) pour le trimestre et de 4,7 millions de dollars (223,8 pour cent) pour la période de neuf mois.

Les augmentations pour le trimestre et la période de neuf mois sont attribuables au fait que pour certains projets en immobilisations, certains actifs remplacés ayant une valeur nette comptable ont été radiés.

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

Un gain net de 1,2 million de dollars pour le trimestre et une perte nette de 8,7 millions de dollars pour la période de neuf mois comparativement à une perte nette de 1,6 million de dollars pour le trimestre terminé le 30 septembre 2019 et un gain net de 1,9 million de dollars pour la période de neuf mois. La perte nette cumulative au 30 septembre 2020 s'explique par le fait que les prix du marché sont inférieurs aux prix contractuels, ce qui explique une perte nette de 8,7 millions de dollars. Cependant, les prix du marché ont augmenté par rapport à ce qu'ils étaient au 30 juin 2020, c'est pourquoi il y a un gain au cours du troisième trimestre.

5.4 Situation financière

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2020	31 décembre 2019	Var $	Var %
ACTIFS				
Actifs courants	**102,5**	128,4	(25,9)	(20,2 %)
Avance sur contrat	**58,3**	63,6	(5,3)	(8,3 %)
Immobilisations corporelles	**1 152,7**	1 023,2	129,5	12,7 %
Actifs au titre de droits d'utilisation	**29,7**	32,3	(2,6)	(8,0 %)
Immobilisations incorporelles	**337,3**	345,2	(7,9)	(2,3 %)
Autres	**0,9**	0,8	0,1	12,5 %
Actifs au titre des avantages du personnel	**3,2**	4,4	(1,2)	(27,3 %)
Total des actifs	**1 684,6**	**1 597,9**	**86,7**	**5,4 %**
PASSIFS				
Passifs courants	**191,6**	209,2	(17,6)	(8,4 %)
Autres charges à payer	**16,2**	9,4	6,8	72,3 %
Obligations locatives	**28,3**	30,3	(2,0)	(6,6 %)
Passif au titre des avantages du personnel	**137,0**	78,9	58,1	73,6 %
Total des passifs	**373,1**	**327,8**	**45,3**	**13,8 %**
Financement en capital reporté	**1 516,7**	**1 407,0**	**109,7**	**7,8 %**
Capital-actions	**9,3**	9,3	-	0,0 %
Déficit accumulé au début de la période	**(146,2)**	(94,9)	(51,3)	(54,1 %)
Résultat net	**(28,0)**	(10,9)	(17,1)	(156,9 %)
Autres éléments du résultat global	**(40,3)**	(40,4)	0,1	0,2 %
Déficit accumulé à la fin de la période	**(214,5)**	**(146,2)**	**(68,3)**	**(46,7 %)**
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 684,6**	**1 597,9**	**86,7**	**5,4 %**

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

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

Actifs

Le total des actifs a augmenté de 86,7 millions de dollars principalement en raison d'acquisitions d'immobilisations corporelles, partiellement contrebalancé par une diminution des actifs courants principalement causé par une réduction de financement à recevoir du gouvernement du Canada et par une diminution de l'avance sur contrat qui a été transférée dans les projets en cours.

Passifs et financement en capital reporté

Le total des passifs a augmenté de 45,3 millions de dollars résultant principalement d'une augmentation des passifs au titre des avantages du personnel de 58,1 millions de dollars en raison de la diminution du taux d'actualisation. Le financement en capital reporté a augmenté de 109,7 millions de dollars principalement dû aux investissements en capital.

5.5 Liquidité, flux de trésorerie et investissements en immobilisations

Liquidité et flux de trésorerie

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**
Solde au début de la période	**35,9**	41,5	(5,6)	(13,5 %)	**3,4**	14,8	(11,4)	(77,0 %)
Fonds nets (utilisés pour) les activités d'exploitation	**(35,4)**	(26,4)	(9,0)	(34,1 %)	**(40,1)**	(23,7)	(16,4)	(69,2 %)
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'investissement	**15,9**	(3,8)	19,7	518,4 %	**54,5**	21,5	33,0	153,5 %
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	**(0,7)**	(0,6)	(0,1)	(16,7 %)	**(2,1)**	(1,9)	(0,2)	(10,5 %)
Solde à la fin de la période	**15,7**	**10,7**	**5,0**	**46,7 %**	**15,7**	**10,7**	**5,0**	**46,7 %**

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Activités d'exploitation

Les fonds nets ont diminué de 9,0 millions de dollars (34,1 pour cent) pour le trimestre et de 16,4 millions de dollars (69,2 pour cent) pour la période de neuf mois. La diminution pour le trimestre est principalement attribuable à la variation de (32,6) millions de dollars des éléments du fonds de roulement, tel que présenté dans la note 17 des états financiers intermédiaires résumés. La diminution pour la période de neuf mois est principalement attribuable à la variation de (42,5) millions de dollars des éléments du fonds de roulement.

Activités d'investissement

Les fonds nets ont augmenté de 19,7 millions de dollars pour le trimestre et de 33,0 millions de dollars pour la période de neuf mois. Ces augmentations sont principalement attribuables au montant plus élevé du financement gouvernemental reçu au cours du trimestre et pour la période de neuf mois par rapport aux investissements en immobilisations corporelles et incorporelles.

Activités de financement

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

Financement des investissements en immobilisations

Les immobilisations corporelles et incorporelles totalisent 1 490,0 millions de dollars au 30 septembre 2020, ce qui représente une augmentation de 121,6 millions de dollars comparativement au solde au 31 décembre 2019.

Le financement des investissements en immobilisations corporelles et incorporelles a totalisé 187,0 millions pour la période de neuf mois.

Il exclut un montant de 6,8 millions de dollars qui n'est pas à payer immédiatement et donc qui sera demandé au gouvernement du Canada dans les années à venir (voir note 17 des états financiers intermédiaires résumés). Les investissements totaux incluent un montant de 2,5 millions de dollars relativement à une avance sur contrat qui a été reçue durant la période et qui sera transférée aux immobilisations corporelles dans les années futures.

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**	**2020**	**2019**	**Var $**	**Var %**
Équipement	**6,0**	11,0	(5,0)	(45,5 %)	**21,9**	33,6	(11,7)	(34,8 %)
Infrastructure	**2,2**	3,9	(1,7)	(43,6 %)	**6,2**	8,0	(1,8)	(22,5 %)
Technologie de l'information	**3,3**	2,9	0,4	13,8 %	**11,4**	12,4	(1,0)	(8,1 %)
Gares	**4,7**	8,3	(3,6)	(43,4 %)	**13,8**	14,8	(1,0)	(6,8 %)
Programme de remplacement de la flotte	**29,5**	4,0	25,5	637,5 %	**127,4**	9,0	118,4	1 315,6 %
Autres	**1,1**	3,4	(2,3)	(67,6 %)	**3,8**	8,4	(4,6)	(54,8 %)
Investissements en immobilisations	**46,8**	**33,5**	**13,3**	**39,7 %**	**184,5**	**86,2**	**98,3**	**114,0 %**
Avance sur contrat – Programme de remplacement de la flotte	**-**	9,8	(9,8)	(100,0 %)	**2,5**	103,8	(101,3)	(97,6 %)
Total	**46,8**	**43,3**	**3,5**	**8,1 %**	**187,0**	**190,0**	**(3,0)**	**(1,6 %)**

(Les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Les plus importants investissements réalisés au cours du trimestre ont été pour les projets relatifs aux équipements tels que le Programme de remplacement de la flotte ainsi que les programmes de reconstruction des équipements AES des longs parcours et du Corridor.

6. Résultats comparés au plan corporatif 2019-2023 (1)

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

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

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

7. Analyse des risques

Cette section souligne les principaux risques de VIA Rail qui peuvent avoir une incidence possible sur les résultats financiers de la Société et fournit de l'information sur les risques pour lesquels la tendance ou le statut a changé par rapport au 31 décembre 2019.

Cette section doit être lue conjointement avec la section des risques du rapport Commentaires et analyse de la direction au 31 décembre 2019, incluse dans le rapport annuel 2019.

La pandémie de COVID-19 n'a pas seulement eu des impacts significatifs sur les opérations de VIA Rail pendant le troisième trimestre et la période de neuf mois, elle a également eu un impact sur les risques suivants.

Risque	Tendance	Situation actuelle
Gouvernement et stratégie		
VIA Rail a des pouvoirs limités en tant que Société d'État non mandataire et dépend des crédits budgétaires que lui accorde annuellement le gouvernement pour financer ses activités, ses immobilisations et s'acquitter de ses obligations à l'égard des régimes de retraite. Un financement insuffisant constitue un risque dans la prestation efficace de ses services de même que pour la planification et la mise en œuvre de ses stratégies à moyen et à long terme.	↑	VIA Rail a reçu, en juillet 2020, la confirmation des enveloppes de financement pour ses activités, ses immobilisations et pour ses régimes de retraite pour les cinq prochaines années. Cependant, la pandémie de COVID-19 et les blocages ferroviaires de février 2020 ont eu une incidence importante sur les résultats financiers de VIA Rail, et avec la menace d'une deuxième vague de coronavirus, les niveaux de financement courants qui sont approuvés ne seront pas suffisants pour compenser la perte d'exploitation potentielle. Un financement supplémentaire important sera nécessaire et VIA Rail est en discussion avec des représentants de Transport Canada pour régler le problème de financement supplémentaire.
Génération de produits		
L'incapacité à réaliser son plan pour la génération de produits pourrait entraîner un financement insuffisant et mener à des réductions de coûts et de services. Les défis actuels pour la génération de produits incluent : • La détérioration de la ponctualité des trains ; • L'accès aux infrastructures (congestion du fret, problèmes de vitesse, blocages) ; • La réduction de la capacité en raison du vieillissement de la flotte ; • La concurrence ; • Le ralentissement économique (récession ou autres décisions visant à limiter les voyages).	↑	Les niveaux de service de VIA Rail ont été considérablement réduits en raison de la pandémie de COVID-19, avec des répercussions sur les déplacements et les exigences de distanciation sociale. Les niveaux de service actuels de VIA Rail représentent environ 41 pour cent des niveaux normaux et, avec un très faible achalandage, les produits sont nettement inférieurs à la normale. Si la situation se maintient au cours des prochains mois, le niveau de produits budgétés ne sera pas réalisé et même avec des mesures de limitation des coûts, un financement supplémentaire sera nécessaire pour compenser la perte des produits.

↑ En hausse → Stable ↓ En baisse

7. Analyse des risques (suite)

Risque	Tendance	Situation actuelle
Qualité, disponibilité et fiabilité du matériel roulant		
Le matériel roulant de VIA Rail vieillit, et sa fiabilité s'est détériorée au cours des dernières années, ce qui a entraîné des retards et des coûts d'exploitation supplémentaires. Les coûts de maintenance pourraient augmenter considérablement au cours des prochaines années, d'ici la mise en service d'une nouvelle flotte alors que la fiabilité du matériel actuel pourrait continuer de se détériorer.	↑	La pandémie de COVID-19 a eu un impact sur le calendrier de production du Programme de remplacement de la flotte du Corridor et sur la rénovation de nos équipements AES dans le cadre du Programme Héritage. Ces retards pourraient entraîner des coûts supplémentaires ainsi que des problèmes liés à la disponibilité de l'équipement et pourraient avoir un impact sur la capacité disponible. La direction travaille avec les fournisseurs impliqués dans les divers projets pour atténuer les risques et s'assurer que les délais de livraison seront respectés dans la mesure du possible et que les retards potentiels seront minimisés.
Coûts assujettis à des facteurs externes		
Certains éléments sont hors du contrôle de la Société tels que les conditions météorologiques difficiles ainsi que des conditions économiques et de marchés difficiles, peuvent avoir une incidence négative sur certains coûts comme le carburant, la maintenance du matériel et les charges de retraite. L'incapacité de la Société à respecter ses cibles budgétaires de coûts pourrait se traduire par un financement insuffisant et entraîner des réductions de service.	↑	En raison de la pandémie de COVID-19, l'évolution du marché des capitaux à ce jour a eu un impact négatif sur la situation financière des régimes de retraite à prestations définies, qui, en l'absence de modifications de la réglementation sur le financement des régimes de retraite, devrait entraîner une augmentation des charges de retraite dans les années à venir, sous réserve de l'évolution future de marchés.

↑ En hausse → Stable ↓ En baisse

8. Perspectives

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

La réduction des niveaux de service dans le Corridor et la suspension des services pour le *Canadien* (jusqu'au 11 décembre 2020) et pour l'*Océan* (indéfiniment), ainsi que les mesures de réduction de coûts mises en place par la direction ont entraîné des économies de coûts, cependant la perte de produits est si importante qu'elle n'est pas compensée par les économies de coûts.

La situation, en ce qui concerne la pandémie de COVID-19 et l'émergence d'une seconde vague de pandémie, est telle qu'il est encore difficile d'évaluer quand les opérations reviendront à des niveaux plus normaux. Le potentiel de produits futurs est actuellement inconnu et sera basé sur la capacité d'avoir à la fois des voyages essentiels et non essentiels ainsi que sur le niveau de confiance des voyageurs en ce qui concerne la sécurité des voyages en train. À l'heure actuelle, il est très probable que les résultats financiers de 2020 et de 2021 seront bien inférieurs aux niveaux prévus et à ceux de 2019, entraînant des besoins de financement supplémentaires.

Pendant ce temps, la direction maintient sa concentration sur la réduction au minimum des coûts d'opération avec des mesures telles que le licenciement temporaire d'une partie de ses effectifs et l'annulation ou le report d'initiatives opérationnelles non essentielles. Les projets stratégiques tels que le Programme de remplacement de la flotte, le Programme Héritage et le nouveau système de réservation ont été maintenus. La direction continue d'être en étroite communication avec le gouvernement du Canada afin d'évaluer la situation et d'identifier des options de financement supplémentaire durant cette situation sans précédent.

VIA Rail
Canada

États financiers intermédiaires résumés

Déclaration de responsabilité de la direction

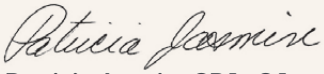
Trimestre terminé le 30 septembre 2020

La direction de la Société est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives.

La direction veille aussi à ce que tous les autres renseignements fournis dans ce rapport financier trimestriel concordent, s'il y a lieu, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non audités donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de la Société à la date et pour les périodes visées dans les états financiers trimestriels.

Cynthia Garneau
La présidente et chef de la direction



Patricia Jasmin, CPA, CA
La chef, Services financiers

Montréal, Canada
20 novembre 2020

États financiers intermédiaires résumés

État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)	30 septembre 2020 (non audités)		31 décembre 2019 (audités)	
ACTIFS COURANTS				
Trésorerie	**15 679**	**$**	3 355	$
Clients et autres débiteurs *(Note 7)*	**47 670**		87 808	
Autres actifs	**7 755**		5 193	
Instruments financiers dérivés *(Note 8)*	**-**		834	
Stocks	**30 303**		30 082	
Fonds de renouvellement des actifs	**1 096**		1 096	
	102 503		128 368	
ACTIFS NON COURANTS				
Avance sur contrat	**58 282**		63 582	
Immobilisations corporelles *(Note 9)*	**1 152 746**		1 023 194	
Actifs au titre de droits d'utilisation *(Note 12)*	**29 648**		32 291	
Immobilisations incorporelles *(Note 10)*	**337 307**		345 152	
Fonds de renouvellement des actifs	**873**		873	
Actifs au titre des avantages du personnel *(Note 15)*	**3 191**		4 435	
	1 582 047		1 469 527	
Total des actifs	**1 684 550**	**$**	1 597 895	$
PASSIFS COURANTS				
Fournisseurs et charges à payer *(Note 11)*	**106 644**	**$**	158 593	$
Financement du gouvernement du Canada perçu d'avance lié aux immobilisations	**42 444**		-	
Obligations locatives *(Note 12)*	**2 666**		2 771	
Provisions *(Note 13)*	**10 108**		8 399	
Instruments financiers dérivés *(Note 8)*	**9 392**		1 546	
Produits reportés *(Note 14)*	**20 311**		37 928	
	191 565		209 237	
PASSIFS NON COURANTS				
Autres charges à payer	**16 170**		9 404	
Obligations locatives *(Note 12)*	**28 319**		30 300	
Passifs au titre des avantages du personnel *(Note 15)*	**137 025**		78 878	
	181 514		118 582	
Financement en capital reporté *(Note 16)*	**1 516 715**		1 407 023	
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE				
Capital-actions	**9 300**		9 300	
Déficit accumulé	**(214 544)**		(146 247)	
	(205 244)		(136 947)	
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 684 550**	**$**	1 597 895	$

Engagements (Note 19)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

États financiers intermédiaires résumés

État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens) (non audités)	Trimestres terminés le 30 septembre 2020	2019	Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre 2020	2019
PRODUITS *(Note 5)*				
Voyageurs	**15 539 $**	113 494 $	**63 946 $**	287 470 $
Autres	**3 622**	5 734	**11 964**	16 943
	19 161	119 228	**75 910**	304 413
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**69 547**	89 170	**228 068**	257 645
Exploitation des trains et carburant	**13 942**	37 509	**52 504**	111 863
Gares et autres biens	**8 320**	8 645	**28 674**	29 198
Marketing et ventes	**3 318**	9 463	**13 126**	26 493
Matériel de maintenance	**6 755**	9 173	**23 994**	28 782
Coûts des fournitures à bord des trains	**2 094**	7 102	**11 354**	19 355
Taxes d'exploitation	**2 716**	3 063	**8 188**	9 521
Honoraires professionnels	**1 320**	3 579	**7 012**	13 611
Télécommunications	**4 613**	5 941	**16 349**	16 520
Amortissements des immobilisations corporelles *(Note 9)*	**17 912**	18 514	**53 855**	56 127
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation *(Note 12)*	**879**	820	**2 643**	2 457
Amortissements des immobilisations incorporelles *(Note 10)*	**5 661**	6 250	**17 067**	19 113
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles *(Note 9)*	**306**	599	**712**	1 087
Dépréciation d'immobilisations corporelles *(Note 9)*	**6 062**	-	**6 062**	-
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles *(Note 10)*	**(2)**	1 057	**-**	1 057
(Gain net) perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(1 256)**	1 580	**8 680**	(1 889)
Perte nette (gain net) réalisé sur les instruments financiers dérivés	**3 046**	39	**8 478**	(528)
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	**241**	254	**725**	695
Autres	**3 283**	2 646	**8 848**	11 216
	148 757	205 404	**496 339**	602 323
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**(129 596)**	(86 176)	**(420 429)**	(297 910)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada *(Note 6)*	**90 913**	48 419	**315 362**	207 035
Amortissement du financement en capital reporté *(Note 16)*	**29 808**	26 313	**77 316**	77 333
Résultat net avant impôts sur le résultat	**(8 875)**	(11 444)	**(27 751)**	(13 542)
Charge d'impôts	**76**	86	**228**	224
RÉSULTAT NET DE LA PÉRIODE	**(8 951)**	(11 530)	**(27 979)**	(13 766)
Autres éléments du résultat global				
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au résultat net (déduction faite des impôts) : Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite et des régimes de prestations postérieures à l'emploi *(Note 15)*	**16 228**	50 314	**(40 318)**	(57 278)
	16 228	50 314	**(40 318)**	(57 278)
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**7 277 $**	38 784 $	**(68 297) $**	(71 044) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

États financiers intermédiaires résumés

État des variations du déficit de l'actionnaire

	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(en milliers de dollars canadiens) (non audités)	**2020**	2019	**2020**	2019
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $	**9 300 $**	9 300 $
Déficit accumulé				
Solde au début de la période	**(221 821)**	(204 728)	**(146 247)**	(94 900)
Résultat net de la période	**(8 951)**	(11 530)	**(27 979)**	(13 766)
Autres éléments du résultat global de la période	**16 228**	50 314	**(40 318)**	(57 278)
Solde à la fin de la période	**(214 544)**	(165 944)	**(214 544)**	(165 944)
Total du déficit de l'actionnaire	**(205 244) $**	(156 644) $	**(205 244) $**	(156 644) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

États financiers intermédiaires résumés

État des flux de trésorerie

(en milliers de dollars canadiens) (non audités)	Trimestres terminés le 30 septembre 2020	2019	Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre 2020	2019
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**(8 951) $**	(11 530) $	**(27 979) $**	(13 766) $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :				
Amortissements des immobilisations corporelles *(Note 9)*	**17 912**	18 514	**53 855**	56 127
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation *(Note 12)*	**879**	820	**2 643**	2 457
Amortissements des immobilisations incorporelles *(Note 10)*	**5 661**	6 250	**17 067**	19 113
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles *(Note 9)*	**306**	599	**712**	1 087
Dépréciation d'immobilisations corporelles *(Note 9)*	**6 062**	-	**6 062**	-
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles *(Note 10)*	**(2)**	1 057	**-**	1 057
Amortissement du financement en capital reporté *(Note 16)*	**(29 808)**	(26 313)	**(77 316)**	(77 333)
Revenu d'intérêts	**(77)**	(185)	**(352)**	(750)
Intérêts payés	**(241)**	(254)	**(725)**	(695)
(Gain net) perte nette non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(1 256)**	1 580	**8 680**	(1 889)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel *(Note 15)*	**11 966**	9 249	**36 735**	30 192
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel *(Note 15)*	**(5 486)**	(5 724)	**(17 662)**	(20 820)
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	**241**	254	**725**	695
Variation nette des éléments du fonds de roulement *(Note 17)*	**(32 631)**	(20 759)	**(42 548)**	(19 203)
Fonds nets (utilisés pour) les activités d'exploitation	**(35 425)**	(26 442)	**(40 103)**	(23 728)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles *(Notes 7, 16 et 17)*	**124 000**	22 698	**269 962**	115 443
Financement en capital reçu pour une avance sur contrat *(Note 16)*	**-**	9 800	**2 482**	103 799
Retraits effectués du Fonds de renouvellement des actifs	**-**	-	**-**	2 000
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles *(Notes 9, 10, 11 et 17)*	**(108 126)**	(26 677)	**(215 801)**	(96 748)
Paiement d'une avance sur contrat	**-**	(9 800)	**(2 482)**	(103 799)
Intérêts reçus	**77**	185	**352**	750
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	**-**	-	**-**	1
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'investissement	**15 951**	(3 794)	**54 513**	21 446
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Remboursement des obligations locatives	**(725)**	(604)	**(2 086)**	(1 883)
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	**(725)**	(604)	**(2 086)**	(1 883)
TRÉSORERIE				
(Diminution) augmentation de la période	**(20 199)**	(30 840)	**12 324**	(4 165)
Solde au début de la période	**35 878**	41 498	**3 355**	14 823
Solde à la fin de la période	**15 679 $**	10 658 $	**15 679 $**	10 658 $
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	**15 679**	10 658	**15 679**	10 658
	15 679 $	10 658 $	**15 679 $**	10 658 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

Notes afférentes aux états financiers intermédiaires résumés

Pour la période terminée le 30 septembre 2020 (non audités)

1. Autorisations et objectifs

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). La Société s'emploie à être une voie sensée pour les voyageurs avec une mission de placer les passagers avant tout et de se dépasser constamment pour leur offrir une expérience de voyage plus sensée et plus sécuritaire à travers le Canada. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société est assujettie à une instruction (C.P. 2013-1354) qui a été émise le 9 décembre 2013 et à une instruction connexe (C.P. 2016-443) émise le 3 juin 2016, en vertu des articles 89.8 et 89.9 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Selon ces instructions, la Société doit obtenir l'approbation du Conseil du Trésor avant de fixer les conditions d'emploi de ses employés non syndiqués qui ne sont pas nommés par le gouverneur en conseil. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de ces instructions.

En juillet 2015, la Société a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de l'instruction.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur le résultat.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes au Canada. Les activités de la Société sont considérées comme étant saisonnières puisque l'achalandage et les produits augmentent durant l'été et à la période des fêtes.

Ces états financiers intermédiaires résumés ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 20 novembre 2020.

Pandémie mondiale de COVID-19

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

2. Base de présentation

a) Déclaration de conformité

L'article 83 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* stipule que la plupart des sociétés d'État mères doivent préparer et rendre public un rapport financier trimestriel pour les périodes ouvertes à compter du 1er avril 2011 et que ce rapport doit être conforme à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État*.

Ces états financiers intermédiaires résumés non audités ont été préparés conformément à l'IAS 34 – *Information financière intermédiaire*. Ces états financiers intermédiaires résumés doivent être lus conjointement avec les états financiers audités de la Société de l'exercice terminé le 31 décembre 2019 qui ont été préparés selon les IFRS.

b) Monnaie fonctionnelle et de présentation

Ces états financiers intermédiaires résumés 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 intermédiaires résumés et au million près dans les notes aux états financiers intermédiaires résumés.

3. Conventions comptables importantes

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés sont présentées dans la Note 4 des états financiers annuels de la Société de l'exercice terminé le 31 décembre 2019.

4. Sources principales d'incertitude relative aux estimations et jugements importants

En appliquant les conventions comptables, la direction doit établir des estimations, des jugements et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actifs et passifs ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passifs éventuels à la date des états financiers.

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

Les révisions d'estimations comptables sont prises en compte dans la période au cours de laquelle l'estimation a été révisée ainsi que dans les périodes futures. L'incertitude reliée à ces estimations, jugements et hypothèses pourrait nécessiter des ajustements significatifs à la valeur comptable dans les exercices futurs pour les actifs et passifs correspondants. Les principales sources d'incertitude relative aux estimations et les hypothèses sont présentées dans la Note 5 des états financiers annuels de la Société de l'exercice terminé le 31 décembre 2019.

5. Produits

Le tableau suivant détaille les produits par principales sources :

	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
PRODUITS				
Transport et accommodation	**15,3**	109,9	**62,4**	278,6
Nourritures et breuvages à bord des trains et autres	**0,2**	3,6	**1,5**	8,9
Produits voyageurs	**15,5**	113,5	**63,9**	287,5
Intérêts	**0,1**	0,3	**0,4**	0,8
Provenant de tiers	**1,5**	2,4	**4,8**	6,9
Location et autres *(Note 12)*	**2,1**	3,0	**6,8**	9,2
Autres produits	**3,7**	5,7	**12,0**	16,9
Total des produits	**19,2**	119,2	**75,9**	304,4

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

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

	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	**129,6**	86,2	**420,4**	297,9
Postes nécessitant des fonds d'exploitation :				
Charge d'impôts sur le résultat	**-**	0,1	**0,2**	0,2
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :				
Amortissements des immobilisations corporelles	**(18,0)**	(18,5)	**(53,9)**	(56,1)
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation	**(0,8)**	(0,9)	**(2,6)**	(2,5)
Amortissements des immobilisations incorporelles	**(5,7)**	(6,2)	**(17,1)**	(19,1)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	**(0,3)**	(0,6)	**(0,7)**	(1,1)
Dépréciation d'immobilisations corporelles	**(6,1)**	–	**(6,1)**	–
Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles	**-**	(1,0)	**-**	(1,0)
Excédent des cotisations sur la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	**(6,5)**	(3,6)	**(19,1)**	(9,4)
Gain net (perte nette) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**1,2**	(1,6)	**(8,7)**	1,9
Transactions sans effet sur la trésorerie liées aux contrats de location	**1,0**	0,9	**2,8**	2,6
Charge d'intérêts sur les obligations locatives	**(0,2)**	(0,3)	**(0,7)**	(0,7)
Ajustement pour les courus de rémunération	**(3,5)**	(6,2)	**0,2**	(5,4)
Ajustement pour VIA Préférence	**0,1**	0,2	**(0,3)**	(0,1)
Autres	**0,2**	(0,1)	**1,0**	(0,2)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**91,0**	48,4	**315,4**	207,0

7. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	**30 septembre 2020**	**31 décembre 2019**
Clients	**3,1**	3,5
Autres débiteurs	**5,4**	4,3
Ajustement pour perte de valeur	**(1,0)**	(0,2)
Clients et autres débiteurs classés au Coût amorti	**7,5**	7,6
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement d'exploitation	**24,6**	36,1
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement en capital *(Note 17)*	**-**	43,0
Taxes à la consommation	**15,6**	1,1
Total clients et autres débiteurs	**47,7**	87,8

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

La valeur nette comptable des créances en souffrance de la Société est de 2,1 millions de dollars (31 décembre 2019 : 1,5 million de dollars) à la date de clôture. L'échéance de ces créances est détaillée dans le tableau suivant :

(en millions de dollars canadiens)	**30 septembre 2020**	**31 décembre 2019**
Non dépréciées et échues par :		
0 à 30 jours	**0,6**	1,1
31 à 60 jours	**0,2**	0,3
61 à 90 jours	**0,1**	-
Plus de 90 jours	**-**	0,1
Total	**0,9**	1,5

La Société a comptabilisé au cours de la période un montant de 0,8 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 (30 septembre 2019 : 0,6 million de dollars).

8. Instruments financiers dérivés

La Société utilise des swaps de marchandises dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (i.e. huile à chauffage) par rapport au prix sur lequel nous nous sommes entendus.

À la fin de la période, les justes valeurs des instruments financiers dérivés sont les suivantes :

	30 septembre 2020		31 décembre 2019	
Swap de marchandises	**Quantité nominale de référence** (milliers de gallons américains)	**Juste valeur en $ CAN** (millions)	**Quantité nominale de référence** (milliers de gallons américains)	**Juste valeur en $ CAN** (millions)
Total actifs	**-**	**-**	10 584	0,8
Total passifs	**14 154**	**9,4**	7 560	1,5

Au 30 septembre 2020, les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 1,730 et 3,040 dollars canadiens (31 décembre 2019 : entre 2,374 et 3,040 dollars canadiens pour les swaps). Les dates de maturité varient de 2020 à 2022 (31 décembre 2019 : 2020 à 2021). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

En date du 30 septembre 2020 et du 31 décembre 2019, il n'y avait aucun contrat de change à terme.

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**
Coût :											
1er janvier 2020	17,0	958,1	173,2	165,0	307,2	95,8	33,9	48,5	9,3	178,6	1 986,6
Additions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	190,2	190,2
Dispositions	-	(2,4)	(0,8)	(0,4)	(2,3)	-	(0,1)	-	-	-	(6,0)
Transferts	-	10,2	1,8	4,4	0,7	0,2	1,5	0,1	0,4	(19,3)	-
Coût total	17,0	965,9	174,2	169,0	305,6	96,0	35,3	48,6	9,7	349,5	2 170,8
Amortissement et dépréciation cumulés :											
1er janvier 2020	-	586,1	108,9	54,4	105,4	53,1	19,6	32,4	3,5	-	963,4
Additions	-	30,2	1,8	5,1	7,4	2,9	1,3	4,7	0,5	-	53,9
Dispositions	-	(2,3)	(0,8)	(0,4)	(1,7)	-	(0,1)	-	-	-	(5,3)
Dépréciations	-	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	-	620,1	109,9	59,1	111,1	56,0	20,8	37,1	4,0	-	1 018,1
Valeur nette comptable	**17,0**	**345,8**	**64,3**	**109,9**	**194,5**	**40,0**	**14,5**	**11,5**	**5,7**	**349,5**	**1 152,7**

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.

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
Coût :						
1er janvier 2020	109,5	7,8	438,2	5,4	6,8	567,7
Additions	-	-	-	-	9,2	9,2
Dispositions	-	-	-	-	-	-
Transferts	0,2	-	0,1	-	(0,3)	-
Coût total	109,7	7,8	438,3	5,4	15,7	576,9
Amortissement et dépréciation cumulés :						
1er janvier 2020	87,1	7,8	124,6	3,0	-	222,5
Additions	8,0	-	8,7	0,4	-	17,1
Dispositions	-	-	-	-	-	-
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	95,1	7,8	133,3	3,4	-	239,6
Valeur nette comptable	**14,6**	**-**	**305,0**	**2,0**	**15,7**	**337,3**

11. Fournisseurs et charges à payer

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Salaires à payer et courus	**42,9**	46,5
Fournisseurs et charges à payer – Autres	**22,6**	38,9
Fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	**32,3**	63,3
Fournisseurs et charges à payer classés au Coût amorti	**97,8**	148,7
Taxes sur le capital, impôt sur le résultat et autres taxes à payer	**8,6**	6,9
Déductions à la source	**0,2**	3,0
Total fournisseurs et charges à payer	**106,6**	158,6

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

(en millions de dollars canadiens)	Terrains	Espaces de bureaux	Gares et installations	Matériel informatique	Total
Coût :					
1er janvier 2020	0,5	10,0	23,4	1,7	35,6
Coût total	0,5	10,0	23,4	1,7	35,6
Amortissement cumulé :					
1er janvier 2020	-	1,7	1,1	0,5	3,3
Additions	-	1,4	0,9	0,4	2,7
Total de l'amortissement cumulé	-	3,1	2,0	0,9	6,0
Valeur nette comptable	**0,5**	**6,9**	**21,4**	**0,8**	**29,6**

Montants comptabilisés dans l'état du résultat global :

Trimestres terminés le 30 septembre (en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**
Charge relative aux contrats de location à court terme	**3,1**	1,3
Charge relative aux actifs de faible valeur	**0,1**	-

Le total des sorties de fonds est de 6,0 millions de dollars (30 septembre 2019 : 3,9 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)	**30 septembre 2020**	**31 décembre 2019**
Solde au début de la période	**33,1**	35,0
Additions	**-**	0,6
Accroissement d'intérêts	**0,7**	1,0
Paiements	**(2,8)**	(3,5)
Solde à la fin de la période	**31,0**	33,1
Courantes	**2,7**	2,8
Non courantes	**28,3**	30,3
Total obligations locatives	**31,0**	33,1

13. Provisions

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	1er janvier 2020	Provisions supplémentaires	Provisions utilisées	Renversement des montants inutilisés	30 septembre 2020
Coûts environnementaux	0,6	-	-	-	**0,6**
Litiges et réparations d'équipement *(Note 1)*	7,8	4,5	(1,5)	(1,3)	**9,5**
Total provisions	8,4	4,5	(1,5)	(1,3)	**10,1**

Note 1 : Litiges et réparations d'équipement

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires. Le moment du règlement de ces réclamations dépend, dans une large mesure, du rythme de la négociation avec les tiers 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.

14. Produits reportés

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Ventes de billets à l'avance	**4,5**	21,4
VIA Préférence	**11,5**	11,2
Opérations non monétaires	**1,7**	1,5
Cartes-cadeaux	**1,7**	1,8
Autres	**0,9**	2,0
Total produits reportés	**20,3**	37,9

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

15. Actifs et passifs au titre des avantages du personnel

La Société offre des régimes de retraite ayant une composante à prestations définies (capitalisés) et 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.

Tel que divulgué à la note 21 Actifs et passifs au titre des avantages du personnel du rapport annuel audité 2019 de la Société, la Société revoit ses hypothèses actuarielles à chaque période de présentation de l'information financière pour s'assurer que l'actif (passif) net au titre des prestations définies comptabilisé dans les états financiers est mis à jour pour tenir compte des changements importants qui surviennent provenant d'événements non-récurrents. L'incidence sur l'actif (passif) net au titre des prestations définies résultant de ces changements d'hypothèses est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global en tant que réévaluation pour la période.

Les hypothèses actuarielles importantes utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies et les coûts des prestations de retraite sont les suivantes :

	30 septembre 2020	**31 décembre 2019**
HYPOTHÈSES – TAUX D'ACTUALISATION		
Hypothèses pour le calcul de l'obligation		
Composantes à prestations définies des régimes de retraite	**2,70 %**	3,10 %
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	**2,80 %**	3,10 %
Avantages du personnel à long terme	**2,90 %**	2,90 %
Hypothèses pour le calcul du coût des prestations		
Composantes à prestations définies des régimes de retraite	**3,10 %**	3,90 %
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	**3,10 %**	4,00 %
Avantages du personnel à long terme	**2,90 %**	3,60 %

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 30 septembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieures à l'emploi	
(en millions de dollars canadiens)	**30 septembre 2020**	**31 décembre 2019**	**30 septembre 2020**	**31 décembre 2019**
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de la période	**2 535,3**	2 284,0	**26,1**	22,1
Coût des services	**27,7**	27,8	**0,3**	0,3
Coût des services passés	**-**	-	**-**	0,2
Charge d'intérêts	**50,9**	88,0	**0,5**	0,9
Cotisations des employés	**9,6**	14,1	**-**	-
Prestations versées	**(100,1)**	(135,1)	**(0,5)**	(0,7)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	(1,2)	**-**	-
Effet des changements aux hypothèses financières	**143,8**	257,7	**1,4**	3,2
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	-	**-**	0,1
Solde à la fin de la période	**2 667,2**	2 535,3	**27,8**	26,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 506,4**	2 301,4	**-**	-
Revenu d'intérêts	**49,9**	87,8	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	**104,9**	219,3	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**13,3**	21,1	**0,5**	0,7
Cotisations des employés	**9,6**	14,1	**-**	-
Prestations versées	**(100,1)**	(135,1)	**(0,5)**	(0,7)
Charges administratives	**(3,1)**	(2,2)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 580,9**	2 506,4	**-**	-
Passif net au titre des prestations définies	**86,3**	28,9	**27,8**	26,1

b) Avantages du personnel à long terme

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 30 septembre, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantages du personnel à long terme sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)	**30 septembre 2020**	**31 décembre 2019**
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**19,2**	17,3
Coût des services	**2,8**	3,5
Charge d'intérêts	**0,5**	0,6
Prestations versées	**(3,0)**	(5,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	0,8
Effet des changements aux hypothèses financières	**-**	(2,2)
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	4,6
Solde à la fin de la période	**19,5**	19,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**3,0**	5,4
Prestations versées	**(3,0)**	(5,4)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**19,5**	19,2

c) 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 intermédiaires résumés

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

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**3,2**	4,4
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**89,5**	33,3
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	**27,8**	26,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**19,5**	19,2
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,2**	0,3
Total passifs	**137,0**	78,9

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

	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
Charges d'exploitation :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**9,9**	7,9	**31,8**	26,1
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	**0,3**	0,4	**0,8**	0,8
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,1**	1,0	**3,3**	3,1
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,6**	-	**0,8**	0,2
Total	**11,9**	9,3	**36,7**	30,2

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

	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
Autres éléments du résultat global :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**16,2**	50,3	**(38,9)**	(53,4)
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	**-**	-	**(1,4)**	(3,9)
Total	**16,2**	50,3	**(40,3)**	(57,3)

16. 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)	**30 septembre 2020**	**31 décembre 2019**
Solde au début de la période	**1 407,0**	1 257,0
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**184,5**	204,1
Financement gouvernemental pour l'avance sur contrat	**2,5**	63,6
Total du financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles, incorporelles et avance sur contrat	**187,0**	267,7
Amortissement du financement en capital reporté	**(77,3)**	(117,7)
Solde à la fin de la période	**1 516,7**	1 407,0

17. Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie

Variation nette des éléments du fonds de roulement :

	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
Clients et autres débiteurs	**(32,0)**	(19,2)	**(2,9)**	(19,1)
Autres actifs	**1,8**	1,7	**(2,6)**	(1,3)
Stocks	**0,6**	(1,8)	**(0,2)**	(4,1)
Fournisseurs et charges à payer	**0,1**	8,5	**(20,9)**	2,2
Financement du gouvernement du Canada perçu d'avance lié aux charges opérationnelles	**(6,4)**	–	**–**	–
Provisions	**1,6**	(0,8)	**1,7**	(0,1)
Produits reportés	**1,7**	(9,2)	**(17,6)**	3,2
Total	**(32,6)**	(20,8)	**(42,5)**	(19,2)

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 43,0 millions de dollars (30 septembre 2019 : 23,6 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 (31,0) millions de dollars (30 septembre 2019 : (10,5) millions de dollars) lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, puisque ce montant étant lié aux activités d'investissement. Au 30 septembre 2020, il n'y a pas de montant d'avance à payer lié aux activités d'investissement (30 septembre 2019 : (74,4) millions de dollars).

La variation nette des éléments du fonds de roulement exclut également un montant de 42,4 millions de dollars (30 septembre 2019 : 5,7 millions de dollars) de la variation du financement courant du gouvernement du Canada perçu d'avance lié aux immobilisations, car ce montant est lié aux activités d'investissement.

Informations supplémentaires sur les activités d'investissement :

	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(en millions de dollars canadiens)	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(51,0)**	(33,5)	**(199,4)**	(86,2)
Avance sur contrat transférée aux projets en cours de réalisation	**2,3**	-	**7,8**	-
Variation des fournisseurs et charges à payer – Immobilisations	**(61,4)**	6,8	**(31,0)**	(10,5)
Variation des charges à payer	**2,0**	-	**6,8**	-
Montant total payé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(108,1)**	(26,7)	**(215,8)**	(96,7)
Financement en capital facturé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	**46,8**	33,5	**184,5**	86,2
Variation du montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement en capital	**77,3**	(10,8)	**85,5**	29,2
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	**124,1**	22,7	**270,0**	115,4

18. Risques financiers

Les instruments financiers de la Société sont exposés aux mêmes risques, sauf le risque lié au prix du carburant, qui ont été présentés dans les états financiers annuels pour l'exercice terminé le 31 décembre 2019. En raison de la grande volatilité des marchés, les fluctuations potentielles des prix du carburant pourraient avoir un impact significatif sur les états financiers.

19. Engagements

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

	30 septembre 2020				31 décembre 2019
(en millions de dollars canadiens)	**Total des engagements**	**À moins de 1 an**	**De 1 à 5 ans**	**Plus de 5 ans**	**Total des engagements**
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux non résiliables : Preneur	**11,2**	2,5	6,9	1,8	13,1
Entretien	**356,1**	-	33,7	322,4	356,1
Total	**367,3**	2,5	40,6	324,2	369,2
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS MAJEURS EN CAPITAL :					
Matériel roulant	**812,2**	158,7	653,5	-	935,2
Bâtiments de maintenance	**1,1**	1,1	-	-	0,2
Gares et installations	**7,9**	7,9	-	-	4,7
Infrastructures (propriété de la Société)	**5,3**	5,3	-	-	6,3
Logiciels	**18,0**	18,0	-	-	3,1
Matériel informatique	**1,7**	1,7	-	-	5,1
Total	**846,2**	192,7	653,5	-	954,6
Total des engagements	**1 213,5**	195,2	694,1	324,2	1 323,8

a) Tel que mentionné à la Note 1, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Aucun montant n'est inclus dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagement fluctuent en fonction de l'utilisation annuelle des voies.

b) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 24,2 millions de dollars (31 décembre 2019 : 24,2 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.