Rapport du premier trimestre 2019

VIA Rail Canada

Table des matières

02
Message du président

04
Premier trimestre en chiffres

06
Examen des activités

12
Mobilité durable

20
Indicateurs clés de performance

22
Gouvernance et responsabilité

24
Commentaires et analyse de la direction

38
États financiers intermédiaires résumés

Message du président

J'ai le grand plaisir d'annoncer qu'au terme des trois premiers mois de 2019, VIA Rail a enregistré une hausse de ses revenus pour un 20e trimestre de suite et de son achalandage pour un 13e trimestre de suite. Les revenus sont en croissance sur toutes nos liaisons principales, pour une augmentation totale de 8,3 % par rapport à la même période l'année dernière. L'achalandage a quant à lui augmenté de 5,1 % comparativement au premier trimestre 2018.

Cette tendance positive est le signe que de plus en plus, les Canadiens choisissent le train pour voyager. VIA Rail demeure la solution sensée, responsable, sécuritaire, accessible et agréable pour les déplacements intervilles au Canada.

Par ailleurs, nos projets de modernisation vont bon train. Nous tenons à faire en sorte que VIA Rail demeure la meilleure solution de transport pour les Canadiens, mais surtout, à ce qu'elle serve de force rassembleuse en matière de mobilité durable des passagers. Par exemple, nous avons grandement amélioré l'accessibilité des gares et des trains. En février, nous avons inauguré des rénovations majeures comprenant des ascenseurs et un quai surélevé à la gare d'Ottawa. Cet investissement d'un total de 15 millions de dollars rend la gare entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite et conforme aux normes internationales d'accessibilité. Elle servira en outre de modèle aux prochains projets d'amélioration de l'accessibilité dans nos autres gares. En reconnaissance de nos efforts pour devenir un chef de file mondial en matière d'accessibilité et faire du Canada un pays exempt d'obstacles, le Conseil canadien des aveugles nous a remis, en février, le Prix du président 2019.

De plus, en collaboration avec Siemens Canada, nous avons tenu deux journées des fournisseurs canadiens à Montréal pour le remplacement de la flotte du Corridor. Par ailleurs, des équipes composées de cadres responsables, de gestionnaires des opérations et de travailleurs de première ligne ont commencé à travailler sur l'aménagement intérieur des voitures de passagers et à tester les nouvelles locomotives. La livraison de la première voiture étant prévue pour 2022, le projet continuera de progresser rapidement dans les mois à venir.

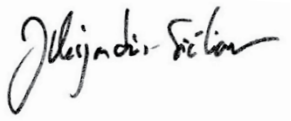
YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction de VIA Rail

Pour ce qui est de la remise à neuf de la flotte ne desservant pas le Corridor, nous avons en février dévoilé aux employés la première voiture AES 2 rénovée, qui par la suite est entrée en service sur le Corridor, et ce jusqu'à l'arrivée de la nouvelle flotte. L'équipe du Centre de maintenance de Montréal a déjà remis à neuf quatre de ces voitures AES 2. VIA Rail continue sa collaboration avec les fournisseurs sélectionnés pour la remise à neuf de la flotte AES.

Pour terminer sur une note personnelle, il s'agit ici de mon 20e et dernier rapport trimestriel. En effet, mon mandat de cinq ans à titre de président et chef de la direction de VIA Rail prend fin le 8 mai. Le 9 mai, ma successeure, Mme Cynthia Garneau, prendra le relais.

Ce fut un véritable privilège et un honneur de travailler aux côtés de collègues si dévoués et talentueux ces cinq dernières années. Au vu de leurs compétences, ce n'est pas une coïncidence si l'année commence encore une fois en grande force.

Depuis que je me suis joint à cette grande institution canadienne en 2010, j'ai tenté de porter chaque jour notre vision, soit de créer une voie sensée, efficace, sécuritaire, accessible et responsable pour les Canadiens. Comme toujours, je tiens à remercier les employés dévoués pour leur travail assidu, grâce auquel nous avançons. Je leur suis extrêmement reconnaissant pour la confiance qu'ils m'ont témoignée et le soutien qu'ils m'ont accordé.
Je suis vraiment très fier de ce que nous avons accompli ensemble. Enfin, j'aimerais remercier notre actionnaire, le gouvernement du Canada, et notre conseil d'administration de m'avoir donné l'honneur et le privilège de servir les Canadiens à titre de président et chef de la direction de cette marque emblématique. Je suis plus que jamais convaincu que l'avenir est prometteur pour VIA Rail et que le meilleur reste à venir.



Premier trimestre en chiffres

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

	T1 2019	T1 2018
Indicateurs financiers clés (en millions de dollars)		
Produits voyageurs [1]	**80,1**	73,5
Produits totaux [1]	**85,7**	**79,1**
Charges d'exploitation [1]	**161,5**	150,8
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	**8,4**	10,5
Charges d'exploitation totales [1]	**169,9**	**161,3**
Perte d'exploitation	**84,2**	**82,2**
Dépenses en immobilisations	**118,2**	18,3
Financement total requis	**202,4**	**100,5**
Financement d'exploitation par le gouvernement	**84,2**	82,2
Financement en capital par le gouvernement	**118,2**	18,3
Financement total par le gouvernement	**202,4**	**100,5**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,0**
Statistiques d'exploitation clés [2]		
Nombre de voyageurs-milles (en millions)	**224**	211
Nombre de passagers (en milliers)	**1 145**	1 090
Total de sièges-milles (en millions)	**421**	394
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (en cents)	**37,6**	39,0
Rendement (cents par voyageur-mille)	**34,6**	33,9
Trains-milles parcourus (en milliers)	**1 688**	1 654
Voitures-milles parcourus (en milliers)	**9 880**	9 200
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**53**	54
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**126**	128
Ponctualité (%)	**60**	73
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**3 091**	2 920

(1) Les résultats financiers ont été ajustés en fonction des activités financées.
(2) Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas été auditées.

Statistiques d'exploitation clés par groupe de services, premier trimestre de 2019

Groupe de services	Produits voyageurs* (en milliers)	Passagers (en milliers)	Voyageurs-milles (en milliers)	Financement de l'État par voyageur-mille
Corridor Québec – Windsor	70 051 $	1 110,3	201 684	0,22 $
Canadien	5 354 $	10,4	13 037	1,29 $
Océan	1 652 $	14,1	6 821	1,75 $
Liaisons régionales	550 $	10,3	2 448	4,71 $
Total	**77 607** $	**1 145,1**	**223 990**	**0,38 $**

Statistiques d'exploitation clés par groupe de services premier trimestre de 2018

Groupe de services	Produits voyageurs* (en milliers)	Passagers (en milliers)	Voyageurs-milles (en milliers)	Financement de l'État par voyageur-mille
Corridor Québec – Windsor	65 011 $	1 057,3	191 005	0,23 $
Canadien	4 678 $	8,9	11 198	1,46 $
Océan	1 540 $	14,3	6 965	1,63 $
Liaisons régionales	415 $	9,0	1 883	5,45 $
Total	**71 644 $**	**1 089,5**	**211 051**	**0,39 $**

* Avant les produits générés hors des trains et les autres produits voyageurs.

Examen des activités

Mettant en avant une solution sensée, durable et agréable, VIA Rail demeure une référence en matière de transport intervilles au Canada. Que ce soit en améliorant l'accessibilité de ses trains et de ses gares ou en formant des partenariats pour offrir des expériences et du contenu écrit dynamiques aux voyageurs, VIA Rail met tout en œuvre pour transporter les passagers là où ils veulent aller et les faire profiter tant du trajet que de la destination. Ce trimestre, VIA Rail a récolté le fruit de ses efforts en ce sens, puisque l'achalandage a augmenté, pour un 13e trimestre de suite, et ses revenus également, pour un 20e trimestre de suite.

Les passagers avant tout

Dévoilement de la gare d'Ottawa

Le 6 février, le président et chef de la direction Yves Desjardins-Siciliano présidait la cérémonie de dévoilement de la gare fraîchement rénovée d'Ottawa, qui est maintenant conforme aux normes internationales d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et leurs aidants. À cet événement – où étaient présentes l'honorable Chantal Petitclerc, sénatrice, et Mme Kate Young, secrétaire parlementaire de la ministre des Services publics et de l'Approvisionnement et de l'Accessibilité –, M. Desjardins-Siciliano a déclaré que la gare d'Ottawa était désormais le modèle par excellence en matière de mobilité durable et que VIA Rail entendait s'en inspirer à l'avenir.

Représentant un investissement de 15 millions de dollars, les travaux d'accessibilité comprenaient l'installation de deux ascenseurs pour procurer un accès universel à chacun des quais et la construction d'un quai chauffé et podotactile (pour les personnes malvoyantes), muni d'une rampe d'accès située au même niveau que la porte du train, pour faciliter l'embarquement et le débarquement des passagers. Selon la sénatrice Petitclerc : « Ce choix est une autre belle illustration du vent de changement qui souffle ces dernières années au pays pour réduire les obstacles auxquels font face les Canadiens vivant avec un handicap. »

↑ Inauguration de la gare d'Ottawa. De gauche à droite : Yves Desjardins-Siciliano ; l'honorable Chantal Petitclerc, sénatrice ; Jim Tokos du Conseil Canadien des Aveugles ; et l'honorable Kate Young, députée.

Partenariats et commandites

Carnaval de Québec

VIA Rail a poursuivi son partenariat de longue date avec le Carnaval de Québec, le plus gros carnaval d'hiver au monde, dont la 65e édition se déroulait du 8 au 17 février. Cette année, la Société était représentée par une sculpture de glace, signée par le sculpteur en chef de l'événement, ainsi qu'une gigantesque murale (13 pi sur 36 pi), toutes deux inspirées du prototype de locomotive de la nouvelle flotte de trains. Plus de 1 250 personnes ont visité notre installation animée par des ambassadeurs de VIA Rail et ont enfilé des tuques et des mitaines géantes aux couleurs de la Société pour se prendre en photo à bord de la sculpture. Enfin, comme l'an dernier, VIA Rail a accueilli les gagnants de son concours, qui ont remporté une escapade à Québec, incluant des laissez-passer pour le Carnaval, un voyage en train et deux nuits au Fairmont Le Château Frontenac.

↑ Sculpture de glace de VIA Rail au Carnaval de Québec, à la place George-V devant le Manège militaire.

JUNO Express

En mars, dans le cadre de son partenariat avec L'Académie canadienne des arts et des sciences de l'enregistrement, VIA Rail a accueilli à bord du JUNO Express 250 fervents de musique et professionnels de l'industrie de la musique canadienne pour un voyage VIP de Toronto à London, où avait lieu la cérémonie des JUNO. Les heureux passagers ont eu droit à des prestations intimes de quatre finalistes, à une expérience de marque immersive signée Stingray (une entreprise canadienne) et à des tas d'autres surprises, musicales et autres.

La CBC, SiriusXM, Stingray et plusieurs autres médias étaient présents à bord du train pour parler de l'événement, interviewer nos plus grands talents canadiens et diffuser des vidéos en direct sur les médias sociaux. On estime que cette couverture médiatique a atteint environ 250 000 personnes. À la gare de VIA Rail à London, une foule était rassemblée pour accueillir les passagers enthousiastes et assister au lancement des festivités.

← The Washboard Union, un trio country de Vancouver finaliste aux JUNO, en pleine prestation à bord du JUNO Express.

Performance

Festival Regard

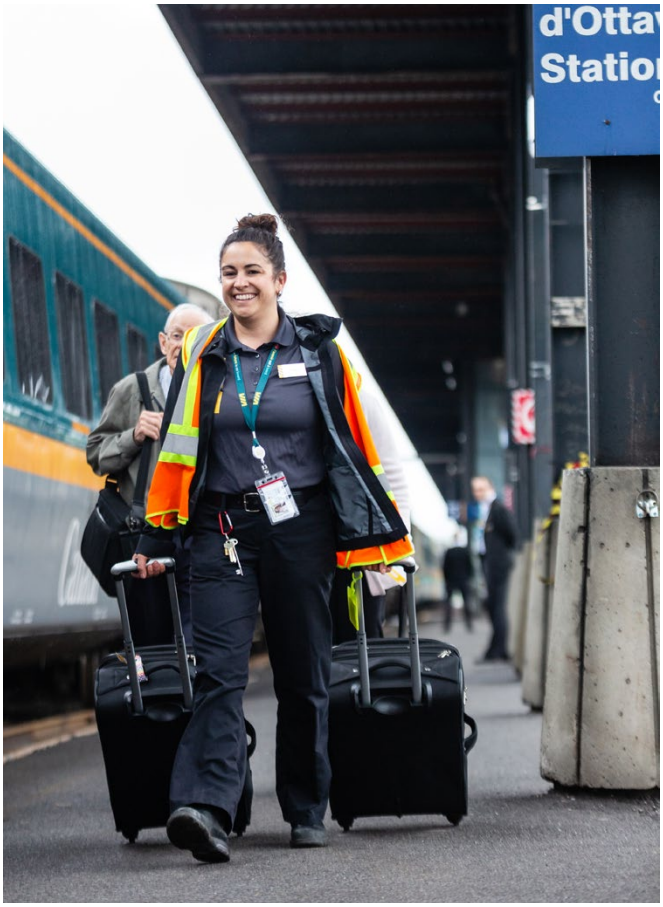
Fondé en 1995, REGARD, Festival international du court métrage au Saguenay, est l'un des principaux festivals de courts métrages d'Amérique du Nord. Chaque année, on y diffuse près de 200 productions québécoises et étrangères. En mars, une poignée d'heureux scénaristes, cinéastes et festivaliers ont été invités à se rendre au Festival REGARD dans un train de VIA Rail. À bord, ils ont participé à différents ateliers sur le thème du cinéma.

REGARD est une porte d'entrée des Amériques pour le court métrage et une rampe de lancement internationale pour le cinéma canadien : il fait partie des festivals permettant d'accéder aux Oscars® pour le court métrage (*Academy qualifying festivals for the Short Film Awards*).

Achalandage et revenus

L'année 2019 s'amorce du bon pied, puisque les liaisons principales ont connu une hausse tant de l'achalandage que des revenus au premier trimestre, signe que les Canadiens continuent d'adopter VIA Rail pour leurs déplacements. Fait marquant : il s'agit du 13e trimestre d'affilée où l'achalandage est en hausse – il a augmenté de 5,1 % comparativement au même trimestre l'an dernier. Les recettes totales ont quant à elles augmenté de 8,3 % par rapport à la même période l'année dernière, ce qui est tout aussi impressionnant. Il s'agit du 20e trimestre de suite où le chiffre d'affaires est en croissance. Enfin, les produits voyageurs ont augmenté de 8,4 % comparativement au premier trimestre de 2018, et la capacité (sièges disponibles), de 6,8 %.

↑ **Enregistrement d'un épisode du balado *Ciné-Bulles* à bord d'un train de VIA Rail en direction du Festival REGARD au Saguenay.**



Projets de modernisation

↓
Une voiture AES 2 de la classe économie, modernisée pour plus de confort et d'accessibilité et destinée au corridor Québec – Windsor.

Nouvelle flotte de train

En décembre 2018, VIA Rail a annoncé l'octroi d'un contrat à Siemens Canada pour la construction de 32 nouveaux trains destinés au corridor Québec – Windsor. Le premier trimestre de 2019 a marqué le lancement du projet avec les différentes équipes internes de VIA Rail ainsi que le début du processus d'approvisionnement de Siemens Canada en vue de sélectionner des fournisseurs pour ce projet d'envergure. Les candidats retenus ont été invités à la journée des fournisseurs de Siemens, les 27 et 28 mars à Montréal. On leur a présenté le projet, les besoins, le calendrier et l'échéancier. Le choix des fournisseurs sera fonction des prix, de la qualité de l'offre et de la capacité à respecter l'échéancier.

© 2018, VIA Rail Canada. Dessins préliminaires seulement

Projet de remise à neuf de la flotte Héritage

En février, les employés de VIA Rail ont été invités à visiter la première voiture AES 2 de classe Affaires rénovée avant qu'elle soit officiellement mise en service dans le corridor Québec – Windsor jusqu'à l'arrivée de la nouvelle flotte. La remise à neuf des voitures comprend la révision du système pour une plus grande fiabilité à long terme et la modernisation de l'aménagement intérieur. Au terme du projet, à l'hiver 2020, le Centre de maintenance de Montréal aura remis à neuf des voitures des classes Économie et Affaires.

Outre la modernisation des voitures AES 2, des travaux de mise à niveau et de rénovation sont en cours sur 17 voitures AES 1, qui deviendront complètement accessibles. Enfin, 25 autres voitures AES 1 et quatre voitures-restaurants sont présentement en rénovation pour être affectées au train *Canadien*. Les mises à niveau comprennent le réaménagement intérieur des voitures, l'installation de sièges plus confortables et d'appareils Wi-Fi, la refonte des systèmes mécaniques et le remplacement du système de chauffage ainsi que des composantes électroniques et électriques.

S'inscrivant dans l'approche « réutiliser, recycler, transformer » de VIA Rail, le projet de remise à neuf de la flotte Héritage prolongera la durée de vie des voitures.

Innovation

Projet pilote entre VIA Rail et l'Union internationale des chemins de fer

Au premier trimestre de 2019, après des tests concluants à la gare d'Ottawa, l'équipe Innovation de VIA Rail a transmis au siège social de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) les résultats d'une démonstration de faisabilité de deux technologies d'aide aux personnes aveugles ou partiellement voyantes. Au moyen de balises de proximité pour l'orientation (associées à une application mobile) et d'un appareil de détection des obstacles par écholocalisation (dans ce cas-ci, un bracelet), ces personnes arriveraient à se déplacer de façon autonome dans la gare, de l'entrée au quai. Nous continuons de regarder les meilleurs endroits où déployer cette technologie.

→
Participants à la démonstration de faisabilité du projet pilote entre VIA Rail et l'UIC, à qui les résultats de l'étude ont été transmis ce trimestre.

Mobilité durable

La mobilité durable fait partie intégrante de notre identité et a toujours été au cœur de nos activités. Depuis la parution de notre premier rapport sur la mobilité durable en 2015, nous n'avons cessé d'innover et de réinventer notre entreprise pour qu'elle continue de croître. À nos yeux, la mobilité durable, c'est contribuer à créer un réseau de transport plus vert au Canada pour favoriser la prospérité économique, améliorer la qualité de vie et accroître le nombre de solutions de transport écoresponsables. Cette section témoigne des efforts continus de VIA Rail pour entretenir un dialogue approfondi avec les acteurs et associations qui représentent les intérêts des Canadiens, des voyageurs et des collectivités que nous desservons aujourd'hui et que nous desservirons demain.

Les six piliers de la durabilité

La mobilité durable chez VIA Rail repose sur six piliers. Ces piliers guident notre vision, soit d'être une voie sensée pour les voyageurs, en veillant à mener nos activités de façon efficiente, efficace et économique tout en offrant un service de transport passagers par rail sécuritaire, fiable et respectueux de l'environnement.

Fournir une expérience client exceptionnelle

en offrant aux voyageurs un service fiable, abordable et accessible qui leur permet de vivre une expérience canadienne unique.

Soutenir le développement socioéconomique

en utilisant les deniers publics de façon efficiente et efficace et en contribuant à l'essor de l'économie du Canada par l'accès et la connectivité à un réseau de transport durable.

Mener nos activités de façon sécuritaire et efficace

en favorisant une culture organisationnelle où la sécurité est la principale préoccupation de tous.

Réduire notre impact environnemental

en étant le mode de transport le plus vert et le choix de prédilection des Canadiennes et Canadiens pour leurs déplacements, tout en réduisant nos émissions par passager-kilomètre et en optimisant l'utilisation de nos ressources.

Être un employeur attrayant

en favorisant un milieu de travail où chaque employé se sent reconnu et récompensé pour être au service des passagers, de ses collègues et des collectivités que VIA Rail dessert.

Gérer notre entreprise de façon responsable

en assurant une bonne gouvernance et l'intégrité de toutes nos activités et en rendant des comptes, tout en consultant les parties prenantes pour obtenir leurs points de vue.

Soutenir le développement socioéconomique

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

↑
Yves Desjardins-Siciliano (à droite) en compagnie du ministre des Transports du Québec, François Bonnardel (au centre), et du président de Trajectoire Québec, François Pépin, lors d'un Déjeuner causerie de Trajectoire Québec à Montréal.

↑
Le directeur des relations avec les gouvernements et les collectivités, Jacques Fauteux, en compagnie de l'honorable Maryam Monsef, députée, et de déléguées lors de l'événement Héritières du suffrage d'À voix égales s'étant déroulé à Ottawa.

Continuer de renforcer nos liens avec les communautés autochtones

Cette période aura été particulièrement déterminante dans la consolidation de nos liens avec certains représentants autochtones. Dans le cadre de notre collaboration renouvelée avec le Conseil canadien pour le commerce autochtone (CCCA), nous avons tenu des réunions pour discuter de l'approvisionnement et du programme de certification des entreprises en Relations autochtones progressives (RAP), car la Société est en voie d'obtenir la certification de niveau II. Des membres du groupe de travail sur les RAP et de l'équipe des relations avec les gouvernements et les collectivités de VIA Rail ont assisté au gala annuel du CCCA, le 29 janvier 2019, et ont participé au programme de réconciliation du Forum des politiques publiques. Enfin, VIA Rail a été fière partenaire du gala annuel Indspire 2019, un événement visant à soutenir les programmes d'éducation des jeunes autochtones et à souligner les réalisations des peuples autochtones.

Encourager la diversité et l'essor des communautés culturelles

Dans le cadre du programme Canoo, anciennement « Laissez-passer culturel » de l'Institut pour la citoyenneté canadienne (ICC), les nouveaux citoyens peuvent bénéficier d'un rabais pour voyager durant leur première année de citoyenneté. Depuis l'avènement de ce partenariat en juillet 2012, ce sont près de 31 000 voyages qui ont été effectués grâce à l'offre de VIA Rail, dont 800 au cours du premier trimestre de 2019. En outre, VIA Rail a renouvelé son partenariat avec Immigrant Québec et sera de la prochaine édition du Salon de l'immigration et de l'intégration au Québec, à Montréal.

↑
Membres du groupe de travail sur les RAP et de l'équipe des relations avec les gouvernements et les collectivités de VIA Rail lors du gala annuel du CCCA. De gauche à droite : Sarah Perron McLean, Melanie Book, Michael Woelcke, Tiffany-Ann Ouimet et Denis Lavoie.

↓
Anciens combattants des Forces armées canadiennes lors d'un événement à l'occasion du 75e anniversaire du jour J et de la bataille de Normandie à la gare Pacific Central de Vancouver.

Hommage aux Forces armées

Pour souligner la contribution des Forces armées canadiennes durant la Seconde Guerre mondiale, VIA Rail s'est associée à Anciens Combattants Canada afin de commémorer le 75e anniversaire de la bataille de Normandie. Les festivités ont commencé le 29 mars à la gare Pacific Central de Vancouver, d'où sont partis des milliers de soldats pour se joindre aux forces alliées. Une paire de bottes de combat a été placée à bord d'un train pour un long voyage jusqu'à Halifax, avec escales dans différentes gares de VIA Rail où étaient organisées des cérémonies avec d'anciens combattants et leurs familles.

Ce trimestre, VIA Rail a aussi contribué à l'événement de remise de la bourse d'études de Femmes en défense et en sécurité.

↓
VIA Rail a participé à un événement du Conseil de liaison des Forces canadiennes au Quartier général de la Réserve navale, à Québec.

→
Des membres des Forces armées canadiennes ont placé des bottes de combat de cérémonie à bord d'un train de VIA Rail à la gare Pacific Central de Vancouver pour un voyage commémoratif d'un bout à l'autre du pays.

Gérer notre entreprise de façon responsable

Train à grande fréquence

Notre plan de modernisation prévoit entre autres un projet de train à grande fréquence (TGF). Avec le TGF, VIA Rail acquerrait le droit d'utiliser ou de construire dans le corridor Québec – Windsor des voies ferrées où les trains de passagers auraient la priorité.

Lors d'une centaine de rencontres avec différents interlocuteurs de sociétés civiles ontariennes et québécoises situées le long du Corridor, VIA Rail a pu poursuivre le dialogue et connaître la position des groupes sur le sujet. Ce dialogue communautaire a notamment amené le canton de Frontenac Centre, la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières et la Ville de Trois-Rivières à confirmer leur appui au projet de TGF proposé par VIA Rail. Nous nous sommes également entretenus avec les élus de Havelock-Belmont-Methuen, en Ontario, ainsi qu'avec la mairesse de Tweed, aussi en Ontario.

Enfin, VIA Rail a rencontré la chambre de commerce de Peterborough pour en savoir plus sur les possibilités dans le secteur et expliquer comment son projet de transformation s'inscrit dans sa vision d'être une solution de transport sensée en Ontario et au Canada tout en favorisant la mobilité, le développement économique local et le tourisme.

↑

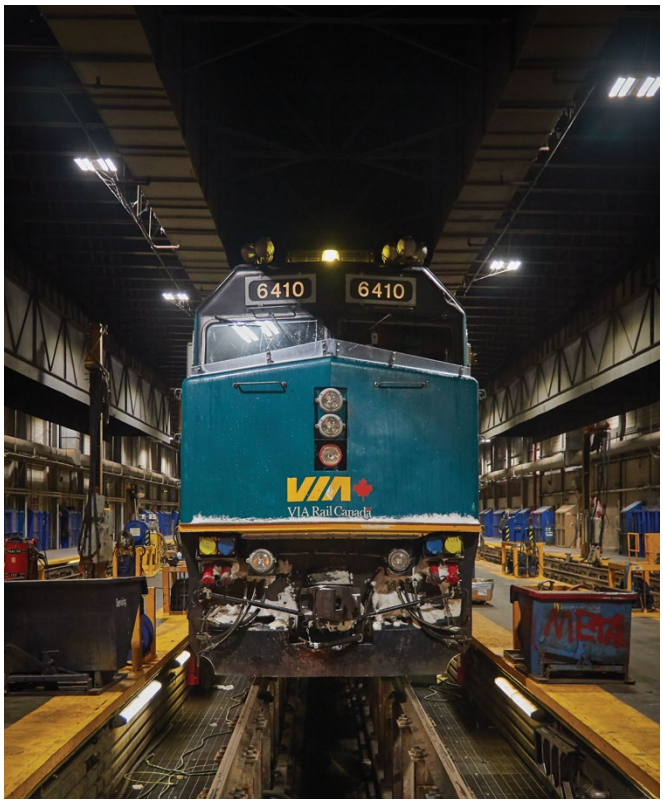
1. Le directeur des relations avec les gouvernements et les collectivités, Jacques Fauteux, a rencontré la mairesse ainsi qu'un conseiller et des employés municipaux de Tweed, en Ontario, dans le cadre de consultations pour le projet de TGF.
2. Jacques Fauteux (à gauche) a rencontré Stuart Harrison, de la chambre de commerce de Peterborough, afin de discuter de la manière dont le TGF pourrait favoriser le développement communautaire.

Être un employeur attrayant

Séance de recrutement axée sur la diversité et l'inclusion

Le 16 février, des recruteurs et des agents de police de VIA Rail étaient présents à la première édition de La diversité en uniforme, à Montréal. En participant à ce genre d'événement, nous contribuons à faire en sorte que l'effectif de VIA Rail soit à l'image des collectivités diversifiées que nous servons. Durant ce salon, nous avons discuté de la Société et de l'équipe d'agents de police avec plus de 300 visiteurs.

Mener nos activités de façon sécuritaire et efficace



↑
Entretien d'une locomotive de VIA Rail au Centre de maintenance de Montréal l'hiver dernier.

Préparation à l'hiver

À cause des conditions météorologiques particulièrement difficiles, les retards au départ et à l'arrivée ont été plus fréquents qu'à l'habitude à l'hiver 2017-2018. L'équipe Mécanique et maintenance a donc pris l'initiative de produire un guide de préparation à l'hiver pour atténuer les répercussions des intempéries sur les heures de départs, et sur la flotte de trains en général, en travaillant avec les éléments. Fruit d'une étroite collaboration entre plusieurs équipes de VIA Rail, le guide définit des attentes claires à l'égard des engagements de chacune des équipes impliquées. Après une première utilisation concluante du guide en décembre 2018, l'expérience a été répétée trois fois – avec succès également – au cours du premier trimestre de 2019. À titre d'exemple, voici certaines des mesures du guide : système de surveillance active des conditions météorologiques générant des alertes pour permettre à VIA Rail de se préparer, appels concernant les opérations hivernales en vue d'améliorer la communication et la coordination interservices, et révision approfondie des procédures de déneigement des gares et des centres de maintenance dans le but de renforcer la sécurité des passagers et du personnel. Si l'on compare l'hiver 2018-2019 à celui de 2017-2018*, le guide de préparation à l'hiver a permis de réduire de 31 % et de 28 % respectivement les délais de départ et les délais par million de miles dus à des problèmes mécaniques et de maintenance. Avec la collaboration constante des employés, nous continuerons de peaufiner et d'améliorer le guide.

Services de police de VIA Rail

Pendant le trimestre, le service Sûreté de l'entreprise et police de VIA Rail a continué à embaucher et à déployer des agents de police ferroviaire dans le corridor Québec – Windsor, ont agrandi leur deuxième détachement à London, en Ontario et ont fixé des objectifs sur trois ans, notamment ceux de soutenir les victimes de crimes et d'améliorer l'efficacité opérationnelle. Non seulement ces mesures seront bénéfiques pour les services ferroviaires voyageurs en général, mais elles concourront à maintenir la sécurité des passagers, des employés et des biens de la Société en tout temps.

↑
Agents de police de VIA Rail Canada à la Gare Centrale de Montréal.

** La saison hivernale s'étend du 1er octobre au 31 mars.*

Consolider nos actifs

Voies ferrées de VIA Rail

L'équipe responsable de l'entretien des infrastructures a parachevé la planification du programme 2019 des voies ferrées, qui devrait commencer dès que les conditions météorologiques seront favorables. Sont prévus, dans le cadre du programme d'entretien de cette année, la remise en état de passages à niveau, le renforcement de courbes et le remplacement de branchements, le tout dans l'optique d'améliorer la qualité de roulement.

Application du règlement sur les passages à niveau

Dès que les conditions météorologiques le permettront, la Société apportera les autres modifications nécessaires au titre du nouveau Règlement sur les passages à niveau de Transports Canada. Jusqu'à présent, 293 passages à niveau ont été modifiés, et il n'en reste plus que 7 à mettre en conformité d'ici la date limite (novembre 2021).

Réduction des intrusions et renforcement de la sécurité

Le vaste projet d'installation de clôtures, qui visait à réduire les intrusions sur l'emprise ferroviaire de VIA Rail dans le secteur de Windsor et à quelques endroits dans la subdivision Smiths Falls, s'est terminé ce trimestre.

Prix et distinctions

Accessibilité

Le président et chef de la direction Yves Desjardins-Siciliano a accepté le Prix du président 2019 du Conseil Canadien des Aveugles au nom de VIA Rail, à Ottawa, le même jour que le dévoilement de la gare de la ville. Ce prix récompense notre démarche pour innover et trouver de nouveaux moyens d'éliminer les obstacles que rencontrent les personnes à mobilité réduite, le projet pilote à la gare d'Ottawa décrit précédemment étant un excellent exemple. Notre but ultime est d'améliorer l'accessibilité sur l'ensemble des actifs de la Société afin de faire du Canada un pays exempt d'obstacles.

Distinction internationale de la marque

En mars, WARC Media 100, classement indépendant annuel des campagnes et des sociétés les plus primées pour leur créativité et leur innovation dans les médias, a positionné VIA Rail au cinquième rang de son classement des 10 meilleures marques se distinguant par l'excellence de leurs campagnes médiatiques. La Société s'est également classée au second rang dans la catégorie des campagnes les plus récompensées dans le monde pour sa stratégie médiatique *Auto vs données*. Le classement WARC Media 100 compile les résultats des campagnes, des marques et des agences aux concours de publicités les plus prestigieux au monde.

→
Employés de VIA Rail en compagnie de Luna Bengio, conseillère principale de la sous-ministre du Bureau de l'accessibilité au sein de la fonction publique (deuxième à partir de la droite) lors du souper pour le 75e anniversaire du Conseil Canadien des Aveugles, le 6 février à Ottawa.

Indicateurs clés de performance

Les indicateurs de performance qui suivent font partie intégrante de la méthode de gestion allégée de VIA Rail. Pour obtenir des renseignements détaillés sur le rendement financier et la performance d'exploitation de la Société durant le trimestre, veuillez consulter la section « Commentaires et analyse de la direction ».

Indicateurs clés de performance		**Trimestres terminés le 31 mars**		
Indicateur	**Unité**	**T1 2019**	**T1 2018**	**Vs 2018**
Capacité déployée *(en millions)* Le nombre de sièges-milles offerts (SMO) [1]	SMO	421	394	6,8 %
Revenus totaux / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	¢	20,35	20,07	■
Dépenses totales [2] / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisées par le total des sièges-milles offerts	¢	39,73	39,73	■
RSMO/CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisés par les coûts par siège-mille offerts	%	51,2 %	50,5 %	■
Ponctualité La ponctualité des trains de VIA Rail	%	60 %	73 %	■
Ponctualité – Infrastructure de VIA Rail La ponctualité des trains de VIA Rail sur la portion d'infrastructure dont VIA Rail est propriétaire	%	90 %	95 %	■
Incidents de train Comprennent les déraillements, toute violation des règles cardinales, les excès de vitesse critiques ou les violations des règles critiques entraînant des blessures aux passagers et/ou aux employés, ou des dommages au matériel roulant ou aux infrastructures d'une valeur de 25 000 dollars ou plus.	Nbre	1	3	■
Assiduité des employés (sauf les employés en congé d'invalidité de longue durée). Les heures totales travaillées par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois.	%	94 %	94 %	■

(1) Les sièges-milles sont le nombre de sièges mis en vente multiplié par le nombre de milles parcourus.
(2) Les dépenses totales incluent la charge de retraite pour services courants, mais pas celle pour services passés.

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

Gouvernance et responsabilité

Nominations à la présidence et au conseil d'administration

Le 28 mars, la nouvelle présidente et chef de la direction, madame Cynthia Garneau, a été annoncée pour un mandat de cinq ans qui a débuté le 9 mai.

Aussi le 28 mars, trois (3) nouveaux administrateurs ont été nommés au conseil d'administration de la Société, à savoir : M. Grant Christoff (Vancouver, Colombie-Britannique), Mme Miranda Keating Erickson (Calgary, Alberta) et Mme Viola Ann Timmons (Regina, Saskatchewan). Ils ont œuvré dans les domaines des droits ancestraux, du secteur public de l'énergie et de la gouvernance scolaire, respectivement. Pour sa part, Ramona Materi a complété son mandat d'administratrice le 28 mars 2019. Pour en savoir plus au sujet de la nouvelle présidente et des membres du conseil d'administration, consultez la page **« À propos de VIA Rail »** de notre site Web.

Conseil d'administration

Au 31 mars 2019, le conseil d'administration se composait de sa présidente, de la présidente et chef de la direction de VIA Rail et de onze administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. Des 12 administrateurs (hormis la présidente et chef de la direction), sept (7) sont des femmes, et cinq (5), des hommes. Le conseil encadre l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA Rail au Parlement par l'entremise de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports. Lors de la première réunion du conseil d'administration en mars 2019, un nouveau comité a été créé, le comité sur le train à grande fréquence, et deux (2) comités ont été renommés pour bien refléter leurs rôles respectifs. Ainsi, le comité Communications et relations avec les parties prenantes devient le comité des affaires commerciales et relations avec les parties prenantes. De même, le comité Approvisionnement de la nouvelle flotte sera dorénavant désigné sous le nom de comité sur la modernisation de la flotte, suivant la conclusion du processus d'approvisionnement en décembre 2018. Une fois finalisés, les mandats révisés des comités seront publiés dans la section Gouvernance et rapports du site Web de VIA Rail.

La présidente du conseil d'administration est membre d'office de tous les comités. La présidente et chef de la direction de VIA Rail est aussi membre d'office de tous les comités, sauf le Comité de vérification et de placement des régimes de retraite. Durant le premier trimestre de 2019, le conseil a tenu trois (3) réunions, et ses quatre (4) comités réguliers (avant que les changements mentionnés précédemment ne soient implantés) se sont réunis à une seule reprise en mars, à l'exception des comités Ressources humaines et Vérification et placement des régimes de retraite, qui se sont rencontrés deux fois en 2019, en février et en mars. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à l'ensemble de ces réunions a atteint 97,5 %. Au cours de cette période, les honoraires versés aux membres du conseil se sont chiffrés à 78 282 $.

Promouvoir les langues officielles

VIA Rail se conforme à la Loi sur les langues officielles et est fière d'offrir ses services en français et en anglais. Près de 1,2 million de passagers ont voyagé à bord des trains de VIA Rail ce trimestre, période au cours de laquelle aucune plainte liée à l'obligation de servir les Canadiens dans la langue de leur choix n'a été déposée. C'est signe que VIA Rail prend au sérieux sa promesse d'offrir un service bilingue partout au pays, que ce soit dans les gares, à bord des trains ou dans les centres d'appels. Ce trimestre, la Société a contribué à l'épanouissement de la langue française au Canada en s'associant à la Fondation canadienne pour le dialogue des cultures dans le cadre des Rendez-vous de la Francophonie 2019.

Ces Rendez-vous coïncidaient également avec la Journée internationale de la Francophonie. Ces festivités constituent des rassemblements culturels incontournables dont le programme contribue à l'essor de cette communauté linguistique minoritaire.

Accès à l'information et protection des renseignements personnels

VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence sont la pierre d'assise de l'établissement d'une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. La Société est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* depuis 2007. Depuis, nous nous faisons un devoir de répondre rapidement aux demandes d'information du public, des médias et de tous ceux et celles qui s'intéressent à nos activités. Au premier trimestre de 2019, la Société a reçu 13 nouvelles demandes.

Frais de déplacement, d'accueil et de conférences

Les dépenses suivantes ont été soumises au premier trimestre 2019 au titre des déplacements, de l'accueil et des conférences	
Honoraires versés aux membres du conseil	**78 282 $**
Déplacement et accueil	
Françoise Bertrand Présidente du conseil d'administration	3 793 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	39 536 $
Comité de la haute direction (9 membres)	84 088 $
Conseil d'administration (11 membres)	8 928 $
	136 345 $
Total de VIA Rail (y compris les dépenses ci-dessus)	**393 962 $**

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 terminé le 31 mars 2019 comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2018. 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.

2. Vue d'ensemble de la société

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

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

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

	Trimestres terminés le 31 mars			
(en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**	**Var $**	**Var %**
Performance financière				
Produits voyageurs *(section 4.2)*	**79,7**	73,5	6,2	8,4 %
Autres produits	**5,6**	5,6	-	0,0 %
Total des produits	**85,3**	79,1	6,2	7,8 %
Charges d'exploitation *(section 4.3)*	**194,8**	187,7	7,1	3,8 %
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat *(section 4.1)*	**(109,5)**	(108,6)	(0,9)	(0,8 %)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada *(section 4.1)*	**84,2**	82,2	2,0	2,4 %
Amortissement du financement en capital reporté	**25,9**	24,9	1,0	4,0 %
Charge d'impôts	**0.1**	-	0.1	n/a
Résultat net de la période	**0,5**	(1,5)	2,0	133,3 %
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite	**(38,3)**	26,8	(65,1)	(242,9 %)
Résultat global de la période	**(37,8)**	25,3	(63,1)	(249,4 %)
Situation financière et flux de trésorerie				
Total des actifs *(section 4.4)*	**1 518,5**	1 348,5	170,0	12,6 %
Total des passifs et financement en capital reporté *(section 4.4)*	**1 641,9**	1 436,7	205,2	14,3 %
Trésorerie *(section 4.5)*	**25,8**	10,0	15,8	158,0 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation *(section 4.5)*	**(16,1)**	4,0	(20,1)	(502,5 %)
Fonds nets générés par les activités d'investissement *(section 4.5)*	**27,8**	2,8	25,0	892,9 %
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement *(section 4.5)*	**(0,7)**	-	(0,7)	n/a
Financement en capital *(section 4.5)*	**118,2**	18,3	99,9	545,9 %
Statistiques d'exploitation clés				
Trains-milles parcourus *(en milliers)*	**1 688**	1 654	34	2,1 %
Sièges-milles *(en millions)*	**421**	394	27	6,9 %
Voyageurs-milles *(en millions)*	**224**	211	13	6,2 %
Coefficient d'occupation moyen *(%)*	**53**	54	(1)	(1,9 %)
Déficit d'exploitation par voyageur-mille *(en cents)*	**37,6**	39,0	(1,4)	(3,6 %)

(les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Faits saillants financiers

Premier trimestre

- Les produits totaux de VIA Rail ont augmenté de 7,8 pour cent en raison des produits plus élevés dans tous les principaux services de train.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 3,8 pour cent en raison des augmentations annuelles des coûts dans la plupart des catégories de dépenses, ainsi qu'en raison des amortissements plus élevés.
- La perte d'exploitation a augmenté de 0,8 pour cent en raison d'une augmentation des charges d'exploitation dépassant celle des produits.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 2,4 pour cent reflétant les montants plus élevés requis pour les activités financées.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de (37,8) millions de dollars comparativement à un résultat global de 25,3 millions de dollars en 2018. Cette variation est attribuable aux réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite.

Statistiques d'exploitation

Premier trimestre

- La capacité a augmenté comparativement à l'exercice précédent (2,1 pour cent trains-milles parcourus et 6,9 pour cent sièges-milles).
- Les voyageurs-milles ont augmenté de 6,2 pour cent.
- Le déficit d'exploitation par voyageur-mille a diminué de 3,6 pour cent.

4. Analyse des résultats financiers

4.1 Comparaison des résultats selon les IFRS et des résultats financés

	Trimestres terminés le 31 mars			
(en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**	**Var $**	**Var %**
Perte d'exploitation financée	**(84,2)**	**(82,2)**	**(2,0)**	**(2,4 %)**
AJUSTEMENT DES PRODUITS NON FINANCÉS				
Ajustement pour les points VIA Préférence et autre	**(0,4)**	-	(0,4)	n/a
AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCÉES				
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	**(1,4)**	0,4	(1,8)	(450,0 %)
Amortissement d'immobilisations corporelles, incorporelles et d'actifs au titre de droits d'utilisation et pertes sur cessions	**(26,4)**	(25,2)	(1,2)	(4,8 %)
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	**2,9**	(1,6)	4,5	(281,3 %)
Total des ajustements des charges non financées	**(24,9)**	(26,4)	1,5	5,7 %
Total des postes ne nécessitant pas de fonds d'exploitation	**(25,3)**	**(26,4)**	**1,1**	**4,2 %**
Perte d'exploitation selon les IFRS	**(109,5)**	**(108,6)**	**(0,9)**	**(0,8 %)**
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**84,2**	82,2	2,0	2,4 %
Amortissement du financement en capital reporté	**25,9**	24,9	1,0	4,0 %
Résultat net avant impôts sur le résultat	**0,6**	**(1,5)**	**2,1**	**140,0 %**
Charge d'impôts	**0,1**	-	0,1	n/a
Résultat net selon les IFRS pour la période	**0,5**	**(1,5)**	**2,0**	**133,3 %**
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite	**(38,3)**	26,8	(65,1)	(242,9 %)
Résultat global de la période	**(37,8)**	**25,3**	**(63,1)**	**(249,4 %)**

(les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Résultat net selon les IFRS pour le trimestre :

Un résultat net de 0,5 million de dollars pour le trimestre comparativement à un résultat net de (1,5) million de dollars pour l'exercice précédent, soit une amélioration de 2,0 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant le trimestre (2,0 millions de dollars).
- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (1,0 million de dollars).
- Une augmentation de la perte d'exploitation (0,9 million de dollars) qui s'explique par une augmentation des charges de 7,1 millions de dollars partiellement contrebalancée par une augmentation des produits de 6,2 millions de dollars.

Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite

Résultat global de (38,3) millions de dollars pour le premier trimestre de 2019 :

Le résultat global de (174,9) millions de dollars s'explique par la diminution du taux d'actualisation (3,30 pour cent au 31 mars 2019 comparativement à 3,90 pour cent au 31 décembre 2018), partiellement contrebalancé par un rendement des actifs des régimes de 136,6 millions de dollars pour le trimestre.

Résultat global de 26,8 millions de dollars pour le premier trimestre de 2018 :

Le résultat global de 27,3 millions de dollars s'explique par la hausse du taux d'actualisation (3,50 pour cent au 31 mars 2018 comparativement à 3,40 pour cent au 31 décembre 2017) partiellement contrebalancé par un rendement des actifs des régimes de (0,5) millions de dollars pour le trimestre (rendement des actifs inférieur aux attentes).

4.2 Produits

(en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés le 31 mars 2019	2018	Var $	Var %
Produits voyageurs				
Corridor Est	**57,5**	52,8	4,7	8,9 %
Sud-Ouest de l'Ontario	**12,6**	12,2	0,4	3,3 %
Corridor Québec – Windsor	**70,1**	**65,0**	**5,1**	**7,8 %**
Océan	**1,6**	1,5	0,1	6,7 %
Canadien	**5,4**	4,8	0,6	12,5 %
Liaisons régionales	**0,5**	0,3	0,2	66,7 %
Hors Corridor	**7,5**	**6,6**	**0,9**	**13,6 %**
Autres	**2,1**	1,9	0,2	10,5 %
Total produits voyageurs selon IFRS	**79,7**	**73,5**	**6,2**	**8,4 %**
Autres produits	**5,6**	5,6	-	0,0 %
Total produits selon les IFRS	**85,3**	**79,1**	**6,2**	**7,8 %**
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés) et autre	**0,4**	-	0,4	n/a
TOTAL PRODUITS FINANCÉS	**85,7**	**79,1**	**6,6**	**8,3 %**

Voyageurs (en milliers)	Trimestres terminés le 31 mars 2019	2018	Var #	Var %
Voyageurs				
Corridor Est	**827,9**	787,9	40,0	5,1 %
Sud-Ouest de l'Ontario	**282,4**	269,4	13,0	4,8 %
Corridor Québec – Windsor	**1 110,3**	**1 057,3**	**53,0**	**5,0 %**
Océan	**14,1**	14,3	(0,2)	(1,4 %)
Canadien	**10,4**	8,9	1,5	16,9 %
Liaisons régionales	**10,3**	9,0	1,3	14,4 %
Hors Corridor	**34,8**	**32,2**	**2,6**	**8,1 %**
TOTAL VOYAGEURS	**1 145,1**	**1 089,5**	**55,6**	**5,1 %**

(les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Produits voyageurs

Les produits voyageurs ont augmenté de 6,2 millions de dollars (8,4 pour cent) pour le trimestre. Cette augmentation est principalement attribuable aux produits plus élevés générés dans tous les principaux services de train, résultant dans la plupart des services d'une combinaison d'un plus grand achalandage et de produits moyens plus élevés.

Corridor Est

Les produits générés au cours du trimestre ont augmenté de 4,7 millions de dollars (8,9 pour cent) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient d'une hausse de l'achalandage (5,1 pour cent) et d'une amélioration des produits moyens (3,6 pour cent).

Sud-Ouest de l'Ontario

Les produits sont en hausse de 0,4 million de dollars (3,3 pour cent) au cours du trimestre grâce à une augmentation du nombre de voyageurs (4,8 pour cent) partiellement contrebalancée par une légère détérioration des produits moyens (1,4 pour cent).

Océan

Les produits pour le trimestre ont augmenté de 0,1 million de dollars (6,7 pour cent). L'augmentation est attribuable à l'amélioration des produits moyens (8,2 pour cent), partiellement contrebalancée par la baisse de l'achalandage (1,4 pour cent).

Canadien

Les produits du *Canadien* ont diminué de 0,6 million de dollars (12,5 pour cent) résultant d'une augmentation de l'achalandage (16,9 pour cent) partiellement contrebalancée par une diminution des produits moyens (3,7 pour cent).

Liaisons régionales

Les produits générés par les liaisons régionales ont légèrement augmenté de 0,2 million de dollars pour le trimestre.

Cette augmentation est attribuable à la reprise du service sur le tronçon Gillam-Churchill du train Winnipeg-Churchill. Le service a été interrompu en mai 2017 à la suite d'importantes inondations ayant endommagé les infrastructures et a été rétabli en décembre 2018.

Ajustements pour les points VIA Préférence et autre élément non financé

VIA Rail a enregistré un ajustement pour le trimestre de 0,4 million de dollars, ce qui est 0,4 million de plus qu'au cours de l'exercice précédent.

Autres produits

Les autres produits sont demeurés stables pour le trimestre.

4.3 Charges d'exploitation

	Trimestres terminés le 31 mars			
(en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**	**Var $**	**Var %**
Rémunération et avantages du personnel	**81,8**	78,0	3,8	4,9 %
Exploitation des trains et carburant	**38,0**	36,8	1,2	3,3 %
Gares et autres biens	**11,9**	12,0	(0,1)	(0,8 %)
Marketing et ventes	**9,0**	7,4	1,6	21,6 %
Matériel de maintenance	**9,4**	9,9	(0,5)	(5,1 %)
Honoraires professionnels	**5,2**	5,1	0,1	2,0 %
Télécommunications	**5,3**	4,6	0,7	15,2 %
Amortissements	**26,1**	23,8	2,3	9,7 %
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	**0,3**	1,4	(1,1)	(78,6 %)
(Gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(5,7)**	(2,0)	(3,7)	(185,0 %)
Autres	**13,5**	10,7	2,8	26,2 %
Total des charges d'exploitation selon les IFRS	**194,8**	**187,7**	**7,1**	**3,8 %**
Ajustements non financés *(section 4.1)*	**(24,9)**	(26,4)	1,5	5,7 %
Total des charges financées	**169,9**	**161,3**	**8,6**	**5,3 %**

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

Les charges d'exploitation ont augmenté de 7,1 millions de dollars (3,8 pour cent) pour le trimestre. Les principales variations s'expliquent par :

Rémunération et avantages du personnel
Les charges ont augmenté de 3,8 millions de dollars (4,9 pour cent) pour le trimestre. L'augmentation est due en grande partie aux coûts de rémunération plus élevés liés aux augmentations salariales annuelles (1,5 million de dollars), à l'augmentation de la capacité du Corridor et du service Winnipeg – Churchill (0,6 million de dollars), à la hausse des coûts des heures supplémentaires (0,5 million de dollars) et aux postes vacants ainsi qu'aux nouveaux postes comblés (0,5 million de dollars).

Marketing et ventes
Les charges ont augmenté de 1,6 million de dollars (21,6 per cent) pour le trimestre, résultant du calendrier des campagnes publicitaires.

Télécommunications
Les charges ont augmenté de 0,7 million de dollars (15,2 pour cent) pour le trimestre. L'augmentation est attribuable aux coûts de maintenance supplémentaires associés aux nouveaux systèmes mis en service en 2018.

Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles
La charge a diminué de 1,1 million de dollars (78,6 pour cent) et cette diminution s'explique par le fait qu'en 2018, certaines composantes des locomotives GPA30 ont été mises hors service dans le cadre du programme de reconstruction majeure des GPA30. En 2019, aucun projet n'a entraîné un tel retrait des composantes.

(Gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés
Un gain net de 5,7 millions de dollars pour le trimestre comparativement à un gain net de 2,0 millions de dollars pour le trimestre terminé le 31 mars 2018.

Autres
Les charges ont augmenté de 2,8 millions de dollars (26,2 pour cent) et l'augmentation découle principalement de la hausse des coûts de réparation d'équipement découlant des incidents ferroviaires.

4.4 Situation financière

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2019	31 décembre 2018	Var $	Var %
ACTIFS				
Actifs courants	**114,3**	102,4	11,9	11,6 %
Immobilisations corporelles	**914,3**	911,4	2,9	0,3 %
Immobilisations incorporelles	**355,9**	360,2	(4,3)	(1,2 %)
Actifs au titre de droits d'utilisation	**34,3**	-	34,3	n/a
Avance sur contrat	**94,0**	74,4	19,6	26,3 %
Actifs au titre des avantages du personnel	**4,8**	17,6	(12,8)	(72,7 %)
Autres	**0,9**	0,9	-	0,0 %
Total des actifs	**1 518,5**	**1 466,9**	**51,6**	**3,5 %**
PASSIFS				
Passifs courants	**193,7**	255,5	(61,8)	(24,2 %)
Passifs au titre des avantages du personnel	**66,9**	40,0	26,9	67,3 %
Obligations locatives	**32,0**	-	32,0	n/a
Total des passifs	**292,6**	**295,5**	**(2,9)**	**(1,0 %)**
Financement en capital reporté	**1 349,3**	**1 257,0**	**92,3**	**7,3 %**
Capital-actions	**9,3**	9,3	-	0,0 %
Déficit accumulé, au début de l'exercice	**(94,9)**	(122,8)	27,9	22,7 %
Résultat net	**0,5**	(19,0)	19,5	(102,6 %)
Autres éléments du résultat global	**(38,3)**	46,9	(85,2)	(181,7 %)
Déficit accumulé, à la fin de l'exercice	**(132,7)**	**(94,9)**	**(37,8)**	**(39,8 %)**
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 518,5**	**1 466,9**	**51,6**	**3,5 %**

(les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Les principaux changements dans la situation financière sont attribuables aux éléments suivants :

Actifs

Le total des actifs a augmenté de 51,6 millions de dollars principalement en raison d'une avance sur contrat ainsi qu'une hausse des actifs au titre de droits d'utilisation en lien avec l'application d'IFRS 16 au 1er janvier 2019.

Passifs et financement en capital reporté

Les passifs courants ont diminué de 61,8 millions de dollars résultant du paiement d'une avance sur contrat alors que les obligations locatives ont augmenté de 32,0 millions de dollars à la suite de l'application d'IFRS 16. Les passifs au titre des avantages du personnel ont augmenté de 26,9 millions de dollars en raison de la diminution des taux d'actualisation. Le financement en capital reporté a augmenté de 92,3 millions de dollars principalement dû au paiement de l'avance sur contrat pour le remplacement de la flotte.

Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global ont diminué en raison de la diminution des taux d'actualisation affectant les actifs et les passifs au titre des avantages du personnel tel qu'expliqué à la section 4.1 du présent document.

4.5 Liquidité, flux de trésorerie et investissement en immobilisations

Liquidité et flux de trésorerie

	Trimestres terminés le 31 mars			
(en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**	**Var $**	**Var %**
Solde au début de l'exercice	**14,8**	3,2	11,6	362,5 %
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	**(16,1)**	4,0	(20,1)	(502,5 %)
Fonds nets générés par les activités d'investissement	**27,8**	2,8	25,0	892,9 %
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	**(0,7)**	-	(0,7)	n/a
Solde à la fin de l'exercice	**25,8**	**10,0**	**15,8**	**158,0 %**

(les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Activités d'exploitation

Les fonds nets ont diminué de 20,1 millions de dollars (502,5 pour cent) pour le trimestre. Cette diminution est principalement attribuable à la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement tel que présenté dans la Note 21 des états financiers intermédiaires résumés.

Activités d'investissement

Les fonds nets ont augmenté de 25,0 millions de dollars pour le trimestre. L'augmentation au cours du trimestre découle principalement du fait que les montants reçus du gouvernement pour une avance sur contrat sont supérieurs au montant de l'avance versée. Cette avance sur contrat concerne le programme de remplacement de la flotte pour lequel la Société a reçu 94,0 millions de dollars du gouvernement et dont 74,4 millions de dollars ont été versés au fournisseur.

Activités de financement

Les fonds nets ont diminué de 0,7 million de dollars pour le trimestre causé par l'application d'IFRS 16. Cependant, cette sortie de fonds est contrebalancée par une augmentation des fonds générés par les activités d'exploitation découlant d'une charge locative moins élevée. Globalement, l'application d'IFRS 16 n'a eu aucun impact sur les flux de trésorerie de la Société.

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

Investissements en immobilisations

Les immobilisations corporelles et incorporelles se sont chiffrées à 1 270,2 millions de dollars au 31 mars 2019, ce qui représente une diminution de 1,4 million de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2018.

Des investissements totaux de 118,2 millions de dollars ont été réalisés au cours du trimestre. Le montant comprend 24,2 millions de dollars pour des immobilisations corporelles et incorporelles et 94,0 millions de dollars pour une avance sur contrat liée au programme de remplacement de la flotte.

	Trimestres terminés le 31 mars			
(en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**	**Var $**	**Var %**
Équipement	**12,3**	5,7	6,6	115,8 %
Infrastructure	**2,2**	3,2	(1,0)	(31,3 %)
Technologie de l'information	**4,1**	4,5	(0,4)	(8,9 %)
Gares	**2,1**	3,3	(1,2)	(36,4 %)
Autre	**3,5**	1,6	1,9	118,8 %
Investissements en immobilisations	**24,2**	**18,3**	**5,9**	**32,2 %**
Avance sur contrat – Remplacement de la flotte du Corridor	**94,0**	-	94,0	n/a
Total	**118,2**	**18,3**	**99,9**	**545,9 %**

(les montants entre parenthèses représentent des diminutions)

Les investissements les plus importants réalisés au cours du trimestre ont été faits dans les projets de reconstruction majeure d'équipement pour les voitures AESI et AESII du Corridor et des longs parcours, ainsi que dans des projets informatiques tels que l'optimisation du Wi-Fi à bord des trains et dans les nouveaux systèmes de réservation.

5. Analyse des risques

Cette section présente les principaux risques auxquels VIA Rail est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers et présente la tendance actuelle par rapport au 31 décembre 2018.

Cette section doit être lue conjointement avec la section des risques des commentaires et analyse de la direction au 31 décembre 2018, incluse dans le rapport annuel 2018.

Le seul risque qui a changé depuis décembre 2018 est le suivant :

Risque	Tendance	Situation actuelle
Disponibilité, fiabilité et qualité de l'infrastructure		
Les services offerts par les sociétés ferroviaires hôtes se détériorent, ce qui nuit à la ponctualité des trains, fait augmenter les coûts d'exploitation et pourrait entraîner une diminution de la satisfaction de la clientèle et de produits voyageurs.	↑	La ponctualité des trains s'est détériorée sur tous les principaux services de train, y compris sur le *Canadien*, malgré le nouvel horaire introduit à l'été 2018, qui a ajouté 12 heures supplémentaires au temps du trajet. Une mauvaise performance dans les délais peut avoir un impact négatif sur la satisfaction de la clientèle, ainsi que générer une perte de revenus et des coûts d'exploitation supplémentaires. VIA Rail continue de collaborer avec les compagnies de chemin de fer hôtes afin de minimiser les retards et leurs répercussions sur les clients.

↑ **En hausse** → **Stable** ↓ **En baisse**

6. Perspectives

La performance de VIA Rail au cours du trimestre est demeurée très positive en termes de produits et d'achalandage, avec un vingtième trimestre consécutif de croissance des produits et un treizième trimestre consécutif de croissance du nombre de passagers. VIA Rail a pu augmenter sa capacité grâce aux initiatives visant l'optimisation du cycle qui ont été adoptées l'année dernière. Cependant, les possibilités d'optimisation dans le futur sont minimes.

La direction se concentre sur la poursuite de sa transformation pour déployer Destination 2025 ainsi que sur l'achèvement de ses projets d'investissement, y compris le programme Héritage et le projet de remplacement de la flotte, tout en contrôlant ses coûts afin que les niveaux de financement autorisés soient respectés. Le contrôle des coûts est essentiel compte tenu du potentiel limité d'augmentation des produits et de la diminution de la ponctualité, ce qui pourrait entraîner des dépenses imprévues supplémentaires.

États financiers intermédiaires résumés

Déclaration de responsabilité de la direction

Trimestre terminé le 31 mars 2019

La direction 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.

Patricia Jasmin, CPA, CA
La chef, Services financiers

Danielle Boisvert, CPA, CA
Contrôleur corporatif

Montréal, Canada
28 mai 2019

États financiers intermédiaires résumés

État de la situation financière

(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2019		31 décembre 2018	
ACTIFS COURANTS	*(non audités)*		*(audités)*	
Trésorerie	**25 882**	**$**	14 823	$
Clients et autres débiteurs *(Note 8)*	**48 212**		49 051	
Autres actifs courants	**6 943**		6 107	
Instruments financiers dérivés *(Note 9)*	**2 607**		620	
Stocks	**29 532**		28 751	
Fonds de renouvellement des actifs *(Note 10)*	**1 096**		3 096	
	114 272		102 448	
ACTIFS NON COURANTS				
Immobilisations corporelles *(Note 11)*	**914 297**		911 374	
Immobilisations incorporelles *(Note 12)*	**355 909**		360 190	
Actifs au titre de droits d'utilisation *(Note 13)*	**34 317**		-	
Avance sur contrat *(Note 14)*	**93 999**		74 399	
Fonds de renouvellement des actifs *(Note 10)*	**873**		873	
Actifs au titre des avantages du personnel *(Note 19)*	**4 821**		17 634	
	1 404 216		1 364 470	
Total des actifs	**1 518 488**	**$**	1 466 918	$
PASSIFS COURANTS				
Fournisseurs et charges à payer *(Note 15)*	**132 785**	**$**	203 852	$
Obligations locatives *(Note 16)*	**2 468**		-	
Provisions *(Note 17)*	**10 133**		9 423	
Instruments financiers dérivés *(Note 9)*	**1 527**		5 287	
Produits reportés *(Note 18)*	**46 797**		36 961	
	193 710		255 523	
PASSIFS NON COURANTS				
Obligations locatives *(Note 16)*	**31 979**		-	
Passifs au titre des avantages du personnel *(Note 19)*	**66 911**		40 020	
	98 890		40 020	
Financement en capital reporté *(Note 20)*	**1 349 314**		1 256 975	
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE				
Capital-actions	**9 300**		9 300	
Déficit accumulé	**(132 726)**		(94 900)	
	(123 426)		(85 600)	
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 518 488**	**$**	1 466 918	$

Engagements *(Note 23)*

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

États financiers intermédiaires résumés

État du résultat global

Trimestres terminés le 31 mars (en milliers de dollars canadiens) (non audités)	**2019**	**2018**
PRODUITS *(Note 6)*		
Voyageurs	**79 681 $**	73 503 $
Autres	**5 608**	5 582
	85 289	79 085
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	**81 819**	77 974
Exploitation des trains et carburant	**37 969**	36 772
Gares et autres biens	**11 893**	11 971
Marketing et ventes	**8 996**	7 444
Matériel de maintenance	**9 433**	9 882
Coûts des fournitures à bord des trains	**5 592**	4 722
Taxes d'exploitation	**3 150**	2 987
Honoraires professionnels	**5 180**	5 055
Télécommunications	**5 264**	4 647
Amortissements des immobilisations corporelles *(Notes 11 et 24)*	**18 868**	17 029
Amortissements des immobilisations incorporelles *(Notes 12 et 24)*	**6 432**	6 793
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation *(Note 13)*	**817**	-
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles *(Notes 11 et 24)*	**279**	1 384
(Gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(5 747)**	(2 022)
(Gain net) réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(173)**	(153)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	**186**	-
Autres	**4 821**	3 206
	194 779	187 691
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**(109 490)**	(108 606)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada *(Note 7)*	**84 173**	82 235
Amortissement du financement en capital reporté *(Note 20)*	**25 882**	24 913
Résultat net avant impôts sur le résultat	**565**	(1 458)
Charge d'impôts	**67**	77
RÉSULTAT NET DE LA PÉRIODE	**498**	(1 535)
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 *(Note 19)*	**(38 324)**	26 812
	(38 324)	26 812
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**(37 826) $**	25 277 $

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 31 mars (en milliers de dollars canadiens) (non audités)	**2019**		**2018**	
CAPITAL-ACTIONS	**9 300**	**$**	9 300	$
Déficit accumulé				
Solde au début de la période	**(94 900)**		(122 815)	
Résultat net de la période	**498**		(1 535)	
Autres éléments du résultat global de la période	**(38 324)**		26 812	
Solde à la fin de la période	**(132 726)**		(97 538)	
Total du déficit de l'actionnaire	**(123 426)**	**$**	(88 238)	$

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

États financiers intermédiaires résumés

État des flux de trésorerie

Trimestres terminés le 31 mars (en milliers de dollars canadiens) (non audités)	**2019**		**2018**	
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**498**	**$**	(1 535)	$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :				
Amortissements des immobilisations corporelles *(Notes 11 et 24)*	**18 868**		17 029	
Amortissements des immobilisations incorporelles *(Notes 12 et 24)*	**6 432**		6 793	
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation *(Note 13)*	**817**		-	
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles *(Notes 11 et 24)*	**279**		1 384	
Amortissement du financement en capital reporté *(Note 20)*	**(25 882)**		(24 913)	
Revenu d'intérêts	**(302)**		(102)	
Intérêts payés	**(186)**		-	
(Gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(5 747)**		(2 022)	
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel *(Note 19)*	**9 569**		10 043	
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel *(Note 19)*	**(8 189)**		(10 460)	
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	**186**		-	
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement *(Note 21)*	**(12 428)**		7 727	
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	**(16 085)**		3 944	
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles *(Notes 20 et 24)*	**45 301**		27 000	
Financement en capital reçu pour l'avance sur contrat	**93 999**		-	
Retraits effectués du Fonds de renouvellement des actifs *(Note 10)*	**2 000**		4 684	
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles *(Notes 11, 12, 15 et 24)*	**(39 373)**		(28 957)	
Paiement d'une avance sur contrat	**(74 399)**		-	
Intérêts reçus	**302**		102	
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	**1**		-	
Fonds nets générés par les activités d'investissement	**27 831**		2 829	
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Remboursement des obligations locatives	**(687)**		-	
Fonds nets (utilisés pour) les activités de financement	**(687)**		-	
TRÉSORERIE				
Augmentation de la période	**11 059**		6 773	
Solde au début de la période	**14 823**		3 195	
Solde à la fin de la période	**25 882**	**$**	9 968	$
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	**25 882**	**$**	9 968	$
	25 882	**$**	9 968	$

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

Notes afférentes aux états financiers intermédiaires résumés

Pour la période terminée le 31 mars 2019 (non audités)

1. Autorisation et objectifs

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

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

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

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

La Société a un seul secteur d'exploitation, 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 revenus 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 28 mai 2019.

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 2018 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. Modifications de conventions comptables adoptées au cours de la période

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

IFRS 16 introduit des changements significatifs pour le preneur en supprimant la distinction entre les contrats de location simple et les contrats de location-financement et en ajoutant l'obligation de comptabiliser un actif au titre du droit d'utilisation et une obligation locative à la date de début pour tous les contrats de location, sauf pour les contrats de locations à court terme et les contrats dont le bien sous-jacent est de faible valeur.

La comptabilisation par le bailleur demeure similaire à la comptabilisation actuelle, c'est-à-dire que les bailleurs continuent de classer les contrats de location comme des contrats de location-financement et location simple.

La Société a fait le choix d'appliquer la norme en utilisant l'approche modifiée rétrospective selon laquelle l'effet cumulatif de l'application initiale est reflété dans le déficit accumulé au 1er janvier 2019. L'information financière comparative pour la période se terminant le 31 mars 2018 n'a pas été redressée pour la période se terminant le 31 mars 2019. L'application d'IFRS 16 n'a pas d'impact sur le solde d'ouverture du déficit accumulé. La Société s'est prévalue de la mesure de simplification permettant d'ajuster un actif au titre du droit d'utilisation de tous montants provisionnés pour contrats de location onéreux reconnus dans l'état de la situation financière avant la date d'application initiale, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation d'actifs. La Société n'a pas effectué d'ajustement pour contrats de location onéreux à la date d'application initiale.

La Société a choisi d'utiliser les exemptions proposées par la norme pour les contrats de location qui prennent fin dans les 12 mois à compter de la date de première application ainsi que pour les contrats de location pour lesquels l'actif sous-jacent est considéré de faible valeur. Pour ces contrats de location, la Société reconnait les paiements de location en tant que charge d'exploitation linéaire sur la durée des baux dans l'état du résultat global.

En tant que preneur, la Société classifiait auparavant ses contrats de location comme contrats de location simple. À la suite de l'application d'IFRS 16, 17 contrats de location totalisant 35,0 millions de dollars ont été comptabilisés comme actif au titre du droit d'utilisation et comme passif d'obligations locatives, c'est-à-dire que ces contrats de location ont été reclassés, à la date d'application initiale au 1er janvier 2019, de l'état du résultat global à l'état de la situation financière. À la date d'application initiale, le taux d'emprunt marginal appliqué aux obligations locatives se situe entre 2,30 % et 3,27 % selon la durée du contrat de location. Le taux d'emprunt marginal moyen pondéré est de 3,00 %.

3. Modifications de conventions comptables adoptées au cours de la période (suite)

En raison de l'application d'IFRS 16, les charges d'intérêts et d'amortissement de la Société ont augmenté tandis que les charges de location liées aux gares et aux autres biens ont diminué.

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

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

(en millions de dollars canadiens)	
Engagements liés aux baux opérationnels non résiliables au 31 décembre 2018	20,4
Effet de l'actualisation des engagements relatifs aux baux opérationnels non résiliables au 1er janvier 2019	(0,9)
Incidence des charges d'exploitation non incluses dans les obligations locatives selon IFRS 16	(9,9)
Contrats considérés en vertu d'IFRS 16 comme des contrats de location	25,4
Obligations locatives au 1er janvier 2019	**35,0**

4. Conventions comptables importantes

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés sont présentées dans la Note 5 des états financiers annuels de la Société de l'exercice terminé le 31 décembre 2018.

Seule la convention comptable importante suivante a été modifiée depuis le 31 décembre 2018 :

Location

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. 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 est de 12 mois ou moins) et les contrats de location dont le bien sous-jacent est de faible valeur. Pour ces types de contrats, la Société comptabilise les paiements de loyers comme des charges d'exploitation selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location à moins qu'une autre méthode systématique soit plus représentative de la façon dont les avantages économiques relatifs au bien loué s'échelonnent dans le temps.

L'obligation locative est évaluée initialement 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 comprennent :

- 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.

Par mesure de simplification, IFRS 16 offre au preneur le choix de ne pas séparer les composantes locatives des composantes non locatives, mais plutôt de comptabiliser chaque composante locative et les composantes non locatives qui s'y rattachent comme une seule composante locative. La Société a choisi de ne pas appliquer cette mesure de simplification.

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 :

- Lorsqu'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, auquel cas l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers révisés au moyen d'un taux d'actualisation révisé ;
- Lorsque 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) ;
- Lorsqu'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.

Le coût de l'actif au titre du droit d'utilisation comprend le montant initial de l'obligation locative correspondante, les paiements de loyers versés à la date de début ou avant cette date, déduction faite des avantages incitatifs à la location reçus ainsi que les coûts directs initiaux, le cas échéant. L'actif au titre du droit d'utilisation est évalué ultérieurement au coût, diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

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.

La Société applique IAS 36 – *Dépréciation d'actifs* pour déterminer si un actif au titre du droit d'utilisation s'est déprécié et elle comptabilise toute perte de valeur de la manière décrite dans les notes.

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

En appliquant les conventions comptables, la direction doit établir des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actifs et passifs ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passifs éventuels à la date 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 jugements, estimations 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 6 des états financiers annuels de la Société de l'exercice terminé le 31 décembre 2018.

L'application d'IFRS 16 nécessite des jugements importants et certaines estimations clés qui ont une incidence sur les montants présentés dans l'état de la situation financière.

Les principales sources d'incertitude relative à l'estimation liée à l'application de la norme IFRS 16 peuvent notamment inclure : l'estimation de la durée du contrat de location, la détermination du taux approprié pour actualiser les paiements de location ou l'évaluation de la dépréciation d'un actif au titre de droits d'utilisation.

Les jugements critiques requis dans l'application de la norme IFRS 16 peuvent inclure, entre autres, les suivants : déterminer si un contrat (ou une partie d'un contrat) est un contrat de location, déterminer s'il est raisonnablement certain que l'option de prolongation ou de résiliation sera exercée ou déterminer si les paiements variables sont fixes en substance.

6. Produits

Le tableau suivant détaille les produits par principales sources :

Trimestres terminés le 31 mars (en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**
PRODUITS		
Transport et accommodation	**77,2**	71,2
Nourritures et breuvages à bord des trains et autres	**2,5**	2,3
Produits voyageurs	**79,7**	73,5
Produits d'intérêts	**0,3**	0,1
Produits de tiers	**2,1**	2,1
Produits de location et sous-location	**3,2**	3,4
Autres produits	**5,6**	5,6
Total	**85,3**	79,1

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

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état du résultat global d'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 31 mars (en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	**109,5**	108,6
Postes nécessitant des fonds d'exploitation :		
Charge d'impôts sur le résultat	**0,1**	0,1
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :		
Amortissements des immobilisations corporelles	**(18,9)**	(17,0)
Amortissements des immobilisations incorporelles	**(6,4)**	(6,8)
Amortissements des actifs au titre de droits d'utilisation	**(0,8)**	-
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	**(0,3)**	(1,4)
Excédent des cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**(1,4)**	0,4
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**5,7**	2,0
Charges relatives aux locations selon IFRS 16	**0,9**	-
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	**(0,2)**	-
Ajustement pour les courus de rémunération	**(3,6)**	(3,7)
Ajustement pour VIA Préférence	**(0,1)**	-
Autres	**(0,3)**	-
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**84,2**	82,2

8. Clients et autres débiteurs

Les clients et autres débiteurs incluent les éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**
Clients	**2,8**	2,7
Autres débiteurs	**3,4**	5,4
Correction de valeur pour pertes	**(0,2)**	(0,1)
Clients et autres débiteurs classés au Coût amorti	**6,0**	8,0
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement d'exploitation *(Note 20)*	**34,9**	13,7
Montant à recevoir du gouvernement du Canada – Financement en capital *(Note 20)*	**2,5**	23,6
Taxes à la consommation	**4,8**	3,7
Total clients et autres débiteurs	**48,2**	49,0

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

La valeur nette comptable des créances en souffrance de la Société est de 0,8 million de dollars (1,1 million de dollars au 31 décembre 2018) à la date de clôture. L'échéance de ces créances est détaillée dans le tableau suivant :

(en millions de dollars canadiens)	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**
Non dépréciées et échues par :		
0 à 30 jours	**0,5**	0,4
31 à 60 jours	**0,1**	0,7
61 à 90 jours	**0,2**	-
Plus de 90 jours	**-**	-
Total	**0,8**	1,1

La Société a comptabilisé au cours de la période un montant de 0,3 million de dollars de perte de valeur découlant de contrats avec des clients et d'autres débiteurs, qui est présenté à la ligne « Autres » à l'état du résultat global (0,4 million de dollars au 31 mars 2018).

9. 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. La Société utilise aussi des contrats de change à terme qui constituent des ententes contractuelles visant à acheter des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié. Ces ententes sont liées aux swaps de marchandises.

À la fin de la période, la juste valeur des instruments financiers dérivés est comme suit :

	31 mars 2019		**31 décembre 2018**	
Swaps 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)
Actifs	**8 064**	**2,6**	3 528	0,6
Passifs	**7 602**	**1,5**	14 616	5,3

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

	31 mars 2019		**31 décembre 2018**	
Contrats de change à terme	**Quantité nominale de référence** (millions de dollars américains)	**Juste valeur en $ CAN** (millions)	**Quantité nominale de référence** (millions de dollars américains)	**Juste valeur en $ CAN** (millions)
Actifs	**-**	**-**	-	-
Passifs	**1,5**	**-**	2,0	-

Au 31 mars 2019, le taux des contrats de change à terme est de 1,366 en dollars américains (31 décembre 2018 : 1,366) et la date d'échéance est 2019 (31 décembre 2018 : 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	31 mars 2019	**31 décembre 2018**
	Juste valeur en $ CAN (millions)	**Juste valeur en $ CAN** (millions)
Total actifs	**2,6**	0,6
Total passifs	**1,5**	5,3

10. Fonds de renouvellement des actifs

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

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 1,1 million de dollars (31 décembre 2018 : 3,1 millions de dollars) de son Fonds de renouvellement des actifs. Ce montant figure dans la portion courante du Fonds de renouvellement des actifs. Le solde de 0,9 million de dollars (31 décembre 2018: 0,9 million de dollars) a été présenté dans la portion non courante du Fonds de renouvellement des actifs.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans un compte de banque portant intérêts.

Les liquidités du Fonds de renouvellement des actifs ne sont pas considérées comme de la trésorerie aux fins de l'état des flux de trésorerie, car elles ne peuvent être utilisées qu'à des fins spécifiques et ne peuvent pas être utilisées dans le cadre des opérations courantes de la Société.

Les changements du solde de fermeture du Fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations suivantes au cours de la période :

(en millions de dollars canadiens)	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**
Solde au début de la période	**4,0**	8,7
Moins : Retraits effectués au cours de la période *(Note 1)*	**(2,0)**	(4,7)
Solde à la fin de la période	**2,0**	4,0

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

11. Immobilisations corporelles

(en millions de dollars canadiens)	1er janvier 2019	Additions	Dispositions	Transferts	31 mars 2019
Coût :					
Terrains	17,0	-	-	-	**17,0**
Matériel roulant	948,5	-	(2,0)	3,0	**949,5**
Bâtiments de maintenance	170,9	-	-	(0,5)	**170,4**
Gares et installations	154,9	-	(0,1)	1,0	**155,8**
Infrastructures (propriété de la Société)	290,0	-	-	(0,1)	**289,9**
Améliorations locatives	94,9	-	-	-	**94,9**
Machinerie et équipement	28,6	-	-	1,3	**29,9**
Matériel informatique	43,5	-	-	0,5	**44,0**
Autres immobilisations corporelles	8,0	-	-	-	**8,0**
Projets en cours de réalisation	47,4	22,1	-	(5,2)	**64,3**
Coût total	1 803,7	22,1	(2,1)	-	**1 823,7**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Matériel roulant	536,2	11,8	(1,8)	-	**546,2**
Bâtiments de maintenance	109,9	0,6	-	-	**110,5**
Gares et installations	50,0	1,5	-	-	**51,5**
Infrastructures (propriété de la Société)	96,5	2,3	-	-	**98,8**
Améliorations locatives	49,6	1,0	-	-	**50,6**
Machinerie et équipement	19,1	0,4	-	-	**19,5**
Matériel informatique	28,0	1,2	-	-	**29,2**
Autres immobilisations corporelles	3,0	0,1	-	-	**3,1**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	892,3	18,9	(1,8)	-	**909,4**
Valeur nette comptable	911,4	3,2	(0,3)	-	**914,3**

12. Immobilisations incorporelles

(en millions de dollars canadiens)	1er janvier 2019	Additions	Dispositions	Transferts	31 mars 2019
Coût :					
Logiciels *(Note 1)*	117,3	-	-	0,3	**117,6**
Droits d'accès aux infrastructures	436,8	-	-	-	**436,8**
Autres actifs intangibles	5,4	-	-	-	**5,4**
Projets en cours de réalisation	4,1	2,1	-	(0,3)	**5,9**
Coût total	563,6	2,1	-	-	**565,7**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Logiciels	87,8	3,6	-	-	**91,4**
Droits d'accès aux infrastructures	113,2	2,7	-	-	**115,9**
Autres actifs intangibles	2,4	0,1	-	-	**2,5**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	203,4	6,4	-	-	**209,8**
Valeur nette comptable	360,2	(4,3)	-	-	**355,9**

Note 1 : Représentent principalement des logiciels développés à l'interne.

13. Actifs au titre de droits d'utilisation

La Société loue plusieurs actifs, notamment des terrains, des espaces de bureaux, des gares et des installations, ainsi que du matériel informatique.

(en millions de dollars canadiens)	1er janvier 2019	Additions	31 mars 2019
Coût des actifs au titre de droits d'utilisation :			
Terrain	0,5	-	**0,5**
Espaces de bureaux	9,8	-	**9,8**
Gares et installations	23,1	0,1	**23,2**
Matériel informatique	1,6	-	**1,6**
Coût total	35,0	0,1	**35,1**
Amortissement cumulé des actifs au titre de droits d'utilisation :			
Espaces de bureaux	-	0,4	**0,4**
Gares et installations	-	0,3	**0,3**
Matériel informatique	-	0,1	**0,1**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	-	0,8	**0,8**
Valeur nette comptable	35,0	(0,7)	**34,3**

Montants comptabilisés dans l'état du résultat global :

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2019
Charges relatives aux contrats de location à court terme	**0,4**
Charges relatives aux actifs de faible valeur	**-**

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

14. Avance sur contrat

Au 31 mars 2019, une avance sur contrat de 94,0 millions de dollars (74,4 millions de dollars au 31 décembre 2018) est enregistrée et sera transférée aux immobilisations corporelles dans les prochains exercices, en fonction de l'avancement des travaux. Voir Note 20.

15. Fournisseurs et charges à payer

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2019	31 décembre 2018
Salaires à payer et courus	**49,3**	43,7
Comptes fournisseurs et charges à payer – Autres	**55,3**	115,1
Comptes fournisseurs et charges à payer – Projets en capital	**20,9**	36,1
Fournisseurs et charges à payer classés au Coût amorti	**125,5**	194,9
Taxes sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	**6,6**	6,1
Déductions à la source	**0,7**	2,8
Total fournisseurs et charges à payer	**132,8**	203,8

16. Obligations locatives

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.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2019	31 décembre 2018
Courantes	**2,5**	-
Non courantes	**32,0**	-
Total obligations locatives	**34,5**	-

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2019
Échéances :	
Jusqu'à 3 mois	**0,6**
Entre 3 et 12 mois	**1,9**
Entre 1 et 2 ans	**2,6**
Entre 2 et 5 ans	**6,6**
Plus de 5 ans	**22,8**
Total	**34,5**

31 mars 2019	Nombre de contrats de location	Paiements fixes (%)	Paiements variables (%)
Locations de terrains avec paiements en fonction de l'inflation	1	-	**1,3**
Locations de terrains avec paiements fixes	1	0,6	-
Locations d'espaces de bureaux avec paiements fixes	2	27,3	-
Locations de gares et installations avec paiements en fonction de l'inflation	3	-	**3,6**
Locations de gares et installations avec paiements fixes	9	62,4	-
Locations de matériel informatique avec paiements fixes	2	4,8	-
	18	**95,1**	**4,9**

17. Provisions

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(en millions de dollars canadiens)	1er janvier 2019	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	31 mars 2019
Coûts environnementaux	1,1	0,2	-	-	**1,3**
Litiges et réparations d'équipement *(Note a)*	8,3	1,3	(0,5)	(0,3)	**8,8**
Total provisions	9,4	1,5	(0,5)	(0,3)	**10,1**

a) 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 parties 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, en fonction des procédures utilisées pour régler ces réclamations.

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.

18. Produits reportés

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(en millions de dollars canadiens)	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**
Ventes de billets à l'avance	**30,2**	20,3
VIA Préférence	**11,3**	11,1
Opérations non monétaires	**1,5**	1,7
Cartes-cadeaux	**1,5**	1,7
Autres	**2,3**	2,2
Total produits reportés	**46,8**	37,0

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

Au cours de la période, des produits de 13,0 millions de dollars ont été comptabilisés en produits de la période relativement aux ventes de billets à l'avance (11,3 millions de dollars au cours de la période terminée le 31 mars 2018). La direction s'attend à ce que 100 % des ventes de billets à l'avance soient comptabilisés à titre de produits au cours du prochain exercice financier.

Au cours de la période, des produits de 2,3 millions de dollars ont été comptabilisés au titre de l'obligation de performance relativement au programme VIA Préférence qui a été satisfaite au cours de la période et qui était incluse dans le solde des produits reportés au début de la période (31 mars 2018 : 2,1 millions de dollars). La direction s'attend à ce que 70 % de l'obligation de performance non satisfaite du programme VIA Préférence soit comptabilisé à titre de produits au cours du prochain exercice financier.

Au cours de la période, un montant de 0,2 million de dollars de produits a été comptabilisé au titre des obligations relatives aux cartes-cadeaux qui ont été honorées pendant la période et qui était inclus dans le solde des produits reportés au début de la période (31 mars 2018 : 0,1 million de dollars). La direction s'attend à ce que 37,0 % de l'obligation de performance liée aux cartes-cadeaux soit comptabilisée à titre de produits au cours du prochain exercice financier.

Il n'y a pas eu de changement important dans les soldes des passifs sur contrats au cours de la période courante.

19. Actifs et passifs au titre des avantages du personnel

La Société offre des régimes de retraite ayant une composante à prestations définies (capitalisée) et une composante à cotisations définies. La Société offre également des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés, incluant des assurances médicales et vie à la retraite et des avantages long terme aux employés tel que des prestations auto-assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail, des indemnités d'invalidité de longue durée ainsi que la continuité de la couverture des avantages sociaux pour les employés en congé d'invalidité de longue durée.

Régimes de retraite

Les régimes de retraite de la Société sont administrés conformément aux lois fédérales applicables, comme la *Loi sur les normes de prestations de pension* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les régimes de retraite relèvent de la compétence du Bureau du surintendant des institutions financières Canada.

Les dispositions du régime de retraite varient pour un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014, pour un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2015 et pour les employés non syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2018. Un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014 a cessé d'accumuler des prestations en vertu du régime de retraite à prestations définies en vigueur à partir du 18 juin 2015. À compter du 19 juin 2015, ce groupe d'employés syndiqués ainsi que l'autre groupe d'employés embauchés à compter du 1er janvier 2015 ont droit, de manière prospective, à des prestations de retraite provenant d'un régime de retraite hybride. Les employés non syndiqués embauchés après le 1er janvier 2018 reçoivent prospectivement des prestations de retraite d'un régime de retraite à cotisations définies.

Employés ayant droit au régime à prestations définies

Les prestations de retraite sont fondées sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 pour cent.

Les participants cotisent un pourcentage fixe de leurs salaires au régime de retraite, tandis que la Société fournit le montant nécessaire pour maintenir un niveau de financement adéquat, comme dicté par la réglementation en vigueur. Les régimes de retraite peuvent devoir prendre des mesures pour compenser tout déficit de financement et de solvabilité en modifiant le taux de cotisation de la Société et des participants. De plus, des cotisations supplémentaires de la part de la Société peuvent être requises si ces règles ne sont pas respectées. Le Comité de vérification et des placements des régimes de retraite est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

Employés ayant droit au régime hybride

Ces employés ont droit à des prestations de retraite servies en partie par une formule réduite de la composante à prestations définies du régime de retraite, et en partie par la composante à cotisations définies.

i) Composante à prestations définies

Les prestations définies selon la formule réduite sont fondées sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière. Chaque 1er avril suivant le troisième anniversaire de la date de départ à la retraite, les prestations de retraite seront indexées à un taux correspondant à 50 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation, jusqu'à concurrence de 3 pour cent, mais uniquement si le régime est en situation de surplus.

Les cotisations nécessaires pour maintenir un niveau de financement adéquat de la composante à prestations définies sont entièrement versées par la Société. Les cotisations de la Société varient selon la situation financière du régime, tel que déterminé par l'actuaire du régime et en conformité avec les exigences réglementaires en matière de financement des régimes de retraite.

Le Comité de vérification et de placements des régimes de retraite responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

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

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

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

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

Employés ayant droit au régime à cotisations définies

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

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

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

a) Composante à prestations définies des régimes de retraite et régimes de prestations postérieurs à l'emploi

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de retraite sont les mêmes que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies qui a diminué à 3,30 pour cent (31 décembre 2018 : 3,90 pour cent) ainsi que le taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a augmenté à 3,90 pour cent (31 décembre 2018 : 3,40 pour cent).

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de prestations postérieurs à l'emploi sont les mêmes que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a augmenté à 3,90 pour cent (31 décembre 2018 : 3,40 pour cent). Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi demeure inchangé.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 mars, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
(en million de dollars canadiens)	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de la période	**2 284,0**	2 409,0	**22,1**	23,8
Coût des services	**7,7**	31,4	**0,1**	0,3
Charge d'intérêts	**18,7**	81,4	**0,2**	0,8
Cotisations des employés	**3,5**	14,3	**-**	-
Prestations versées	**(31,7)**	(135,1)	**(0,2)**	(0,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	27,5	**-**	0,3
Effet des changements aux hypothèses financières	**174,9**	(148,6)	**-**	(2,2)
Effet du transfert d'employés	**-**	2,8	**-**	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	1,3	**-**	(0,1)
Solde à la fin de la période	**2 457,1**	2 284,0	**22,2**	22,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 301,4**	2 390,5	**-**	-
Revenu d'intérêts	**18,9**	79,7	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	**136,6**	(74,9)	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**6,6**	26,2	**0,2**	0,8
Cotisations des employés	**3,5**	14,3	**-**	-
Prestations versées	**(31,7)**	(135,1)	**(0,2)**	(0,8)
Effet du transfert d'employés	**-**	2,8	**-**	-
Charges administratives	**(0,6)**	(2,1)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 434,7**	2 301,4	**-**	-
Passif net (actif net) au titre des prestations définies	**22,4**	(17,4)	**22,2**	22,1

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

b) Avantages du personnel à long terme

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des avantages du personnel à long terme sont les mêmes que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations qui a augmenté à 3,60 pour cent (31 décembre 2018 : 3,20 pour cent). Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi demeure inchangé.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 mars, 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)	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**17,3**	18,2
Coût des services	**0,9**	3,3
Charge d'intérêts	**0,2**	0,6
Prestations versées	**(1,3)**	(4,2)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	(0,6)
Solde à la fin de la période	**17,1**	17,3
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**1,3**	4,2
Prestations versées	**(1,3)**	(4,2)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**17,1**	17,3

c) 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 comptabilisées 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)	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**0,4**	0,5
Coût des services	**0,1**	0,3
Prestations versées	**(0,1)**	(0,4)
Solde à la fin de la période	**0,4**	0,4
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,1**	0,4
Prestations versées	**(0,1)**	(0,4)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	**0,4**	0,4

d) Sommaire des régimes de retraite, des régimes d'avantages postérieurs 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)	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**4,8**	17,6
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**27,2**	0,2
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**22,2**	22,1
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**17,1**	17,3
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,4**	0,4
Total passifs	**66,9**	40,0

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

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

Trimestres terminés le 31 mars (en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**
Charge d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**8,1**	8,6
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,3**	0,3
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,1**	1,0
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,1**	0,2
Total	**9,6**	10,1

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

Trimestres terminés le 31 mars (en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**(38,3)**	26,8

20. 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)	**31 mars 2019**	**31 décembre 2018**
Solde au début de la période	**1 257,0**	1 239,5
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**24,2**	121,8
Financement gouvernemental pour l'avance sur contrat	**94,0**	-
Amortissement du financement en capital reporté	**(25,9)**	(104,3)
Solde à la fin de la période	**1 349,3**	1 257,0

Le montant de financement en capital reçu au cours de la période représente le montant du financement du gouvernement du Canada facturé pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles pour un montant de 24,2 millions de dollars (18,2 millions de dollars au 31 mars 2018) plus la variation du montant de financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada de 21,1 millions de dollars (8,8 millions de dollars au 31 mars 2018), ce qui totalise 45,3 millions de dollars (27,0 millions de dollars au 31 mars 2018). Voir la Note 8.

La Société a également reçu au cours de la période un montant de 94,0 millions de dollars relativement à une avance sur contrat. Voir la Note 14.

21. Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement

Trimestres terminés le 31 mars (en millions de dollars canadiens)	**2019**	**2018**
Clients et autres débiteurs *(Note 24)*	**(20,3)**	(4,1)
Autres actifs courants	**(0,8)**	(0,2)
Stocks	**(0,8)**	(1,2)
Comptes fournisseurs et charges à payer	**(1,0)**	1,3
Provisions	**0,7**	(0,3)
Produits reportés	**9,8**	12,2
Total	**(12,4)**	7,7

La variation des clients et autres débiteurs exclut un montant de 21,1 millions de dollars (8,8 millions de dollars au 31 mars 2018) 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 (15,2) millions de dollars ((10,7) millions de dollars au 31 mars 2018) lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, ce montant étant lié aux activités d'investissement. La variation des fournisseurs et charges à payer exclut également un montant de 19,6 millions de dollars (aucun montant au 31 mars 2018) ainsi qu'un montant de (74,4) millions de dollars (aucun montant au 31 mars 2018) relativement à une avance sur contrat, ces montants étant liés aux activités d'investissement.

22. Risques financiers

Les instruments financiers de la Société sont exposés aux mêmes risques qui ont été présentés dans les états financiers annuels pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018.

23. Engagements

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

	31 mars 2019				31 décembre 2018
(en millions de dollars canadiens)	**Total des engagements**	**À moins d'un an**	**De un à cinq ans**	**Plus de cinq ans**	**Total des engagements**
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux opérationnels non résiliables : Preneur *(Note a)*	**-**	-	-	-	20,4
Services techniques *(Note b)*	**356,1**	-	8,1	348,0	356,1
Total	**356,1**	-	8,1	348,0	376,5
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS MAJEURS EN CAPITAL :					
Matériel roulant *(Note b)*	**995,7**	88,6	832,6	74,5	1 019,3
Bâtiments de maintenance	**1,9**	1,9	-	-	1,9
Gares et installations	**7,4**	5,0	2,4	-	8,2
Infrastructures (propriété de la Société)	**11,1**	10,9	0,2	-	11,1
Matériel informatique	**1,2**	1,2	-	-	0,4
Total	**1 017,3**	107,6	835,2	74,5	1 040,9
Total des engagements	**1 373,4**	107,6	843,3	422,5	1 417,4

a) En 2018, la Société avait des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux gares et installations et à des espaces de bureaux. Le plus important contrat de location est un contrat de location non résiliable d'une durée de 10 ans assorti d'une option de renouvellement pour le siège social de Montréal. Au 31 mars 2018, un montant de 4,2 millions de dollars a été comptabilisé en charge en lien avec les contrats de location. Suite à l'application de la norme IFRS 16 au 1er janvier 2019, les contrats de locations simples sont désormais présentés en tant qu'actifs au titre de droits d'utilisation et d'obligations locatives dans l'état de la situation financière. Voir Notes 13 et 16.

b) Durant l'exercice précédent, la Société a signé une entente pour le renouvellement de la flotte actuelle dans le corridor Québec-Windsor ainsi que pour le support technique de ces voitures.

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

d) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 22,1 millions de dollars (31 décembre 2018 : 22,2 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

24. Reclassification

Afin d'améliorer l'information présentée dans les états financiers, la Société a changé les montants comparatifs tels que décrits ci-après.

Dans l'état des flux de trésorerie, la Société a fusionné deux lignes différentes de la section des activités d'investissement en une seule ligne. Les lignes « Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada » (31 mars 2018 : 8,8 millions de dollars) et « Financement en capital » (31 mars 2018 : 18,2 millions de dollars) sont maintenant présentées sur une ligne « Financement en capital reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles » pour un montant de 27,0 millions de dollars pour la période se terminant le 31 mars 2018 afin de refléter le financement reçu pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles.

Dans l'état des flux de trésorerie, la Société a également fusionné deux autres lignes de la section des activités d'investissement en une seule ligne. Les lignes « Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital » (31 mars 2018 : (10,7) millions de dollars) et « Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles » (31 mars 2018 : (18,2) millions de dollars) sont maintenant présentées sur une ligne « Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles » pour un montant de (28,9) millions de dollars pour la période se terminant le 31 mars 2018 afin de refléter le montant d'acquisition nette d'immobilisations corporelles et incorporelles.

La Société présente maintenant la ligne « Amortissements » sur deux lignes différentes : « Amortissement des immobilisations corporelles » (31 mars 2018 : 17,0 millions de dollars) et « Amortissement des immobilisations incorporelles » (31 mars 2018 : 6,8 millions de dollars) dans l'état du résultat global ainsi que dans l'état des flux de trésorerie. La ligne « Perte sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles » est également présentée sur deux lignes séparées : « Perte sur cessions d'immobilisations corporelles » (31 mars 2018 : 1,4 million de dollars) et « Pertes sur cessions d'immobilisations incorporelles » (aucun montant au 31 mars 2018) dans l'état du résultat global ainsi que dans l'état des flux de trésorerie.

La Société a fusionné le montant à recevoir du gouvernement du Canada avec les clients et autres débiteurs à l'état de la situation financière en raison de la nature de ce montant.

La Société a modifié la présentation de la « Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat ». Une « Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat » est maintenant présentée avec parenthèses.