VIA Rail Canada

RAPPORT DU PREMIER TRIMESTRE 2016

TABLE DES MATIÈRES

02 Message du président
04 Premier trimestre en chiffres
06 Examen des activités
09 Mobilité durable
14 Prix et distinctions
16 Indicateurs clé de performance
18 Gouvernance et responsabilité
20 Commentaires et analyse de la direction
32 États financiers

TRUE
SPORT
14

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Nous sommes très fiers de rendre publics les résultats financiers du premier trimestre de 2016. Nous poursuivons la croissance amorcée en 2015 et, une fois encore, nous avons connu une augmentation des revenus et de l'achalandage. D'ailleurs, cela fait huit trimestres d'affilée que nous affichons des revenus à la hausse. Ces résultats témoignent de l'efficacité de notre stratégie centrée sur les clients et de notre mission visant à mettre « les passagers avant tout » pour attirer plus de gens dans nos trains. La population commence à prendre conscience que VIA Rail est la voie sensée pour les voyageurs.

Notamment, un plus grand nombre de personnes ont choisi cette année de monter à bord de nos trains lors du congé de Pâques comparativement à l'année dernière; nous avons connu nos meilleurs résultats sur le plan des revenus et de l'achalandage depuis 2011. Mais cette hausse ne s'est pas limitée à la longue fin de semaine de Pâques : notre train long parcours vers l'Ouest, le *Canadien*, a aussi enregistré une hausse de ses revenus et de son achalandage cet hiver dans toutes les classes de service (y compris dans la classe Prestige qui connaît beaucoup de succès). Dans le corridor Québec - Windsor, nous avons continué à afficher des résultats positifs grâce à l'ajout de départs en juin dernier. Le nombre de voyageurs a augmenté dans l'ensemble du Corridor, sauf dans le Sud-Ouest de l'Ontario, où il est encore difficile d'attirer des passagers depuis la réduction des fréquences en 2012. Nous tenons actuellement des discussions avec le propriétaire des voies dans le but d'augmenter le nombre de trains desservant cette région.

Nous avons également amélioré notre ponctualité dans l'ensemble du réseau durant le trimestre. Cette bonne nouvelle est toute fois assombrie par le fait qu'elle soit attribuable à une réduction importante du nombre de trains de marchandises circulant sur les voies partagées résultant d'un ralentissement économique, plus particulièrement dans l'ouest du pays, ce qui a eu pour effet de causer moins de retards pour VIA Rail. Ce constat vient justifier notre projet de voies dédiées : grâce à des voies dédiées uniquement au transport des voyageurs, VIA Rail serait en mesure d'offrir un service plus fiable à ses clients et d'accroître son achalandage.

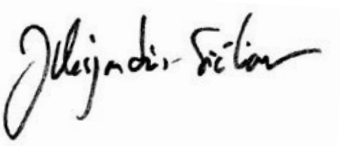
Si nous avons connu cette année un hiver plus doux que celui que l'année dernière, nous avons aussi eu notre lot de tempêtes. La neige et la pluie verglaçante ont rendu les déplacements difficiles, mais VIA Rail a aidé les voyageurs à « déjouer l'hiver » en les encourageant à laisser leur voiture à la maison et à prendre le train par mauvais temps. Nos clients nous

ont fait confiance pour les mener sains et saufs à destination, et nous avons tout mis en œuvre pour rendre leur expérience à bord confortable et agréable. Nous avons pu démontrer la fiabilité du service de VIA Rail dans des conditions météorologiques défavorables tant à nos clients habituels qu'aux gens qui ne prenaient normalement pas le train. Grâce à notre service hors pair, les voyageurs avisés ont continué à opter pour le train durant la saison hivernale.

L'annonce du budget fédéral fut un événement attendu durant le trimestre, et nous avons été ravis que deux impératifs stratégiques de VIA Rail soient abordés dans le premier budget du nouveau gouvernement. Nous avons en effet obtenu des fonds pour mener des études techniques et des activités de préapprovisionnement relativement au renouvellement du parc de VIA Rail pour le corridor Québec - Windsor. Le budget a également indiqué que notre projet de voies dédiées constituait une orientation stratégique prometteuse devant être étudiée davantage dans le but de répondre à la demande croissante de services de transport sécuritaires, efficaces, rentables et respectueux de l'environnement. Le renouvellement de notre flotte de voitures ainsi que la construction et l'exploitation de notre propre infrastructure ferroviaire pour le transport des voyageurs sont des éléments clés de notre stratégie pour moderniser VIA Rail. Notre projet de voies dédiées est maintenant un enjeu de premier plan dans la sphère publique, et nous espérons qu'il se concrétisera au cours des prochaines années.

Durant le trimestre, le travail de quatorze employés des quatre coins du pays a été récompensé. Nommés par leurs pairs, ils se sont vus remettre des Prix Distinction régionaux pour leurs efforts exceptionnels dans les domaines du service à la clientèle, de l'excellence en maintenance, de l'innovation et de l'esprit d'équipe. Nos employés, tant dans les centres de maintenance et dans les gares qu'à bord des trains et dans nos bureaux, ont joué un rôle déterminant dans le succès remporté au cours de la dernière année. Ils mettent toujours les passagers avant tout afin que nous puissions offrir un service ferroviaire sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

Nous espérons vous voir bientôt à bord de nos trains.



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

PREMIER TRIMESTRE EN CHIFFRES

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

	T1-2016	T1-2015
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)		
Produits voyageurs totaux [1]	**60,6**	54,8
Produits totaux [1]	**66,1**	**59,9**
Charges d'exploitation [1]	**(130,3)**	(126,9)
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	**(15,8)**	(19,3)
Charges d'exploitation totales [1]	**(146,1)**	**(146,2)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(80,0)**	**(86,3)**
Dépenses en immobilisations	**(22,1)**	(28,3)
Financement total requis	**(102,1)**	**(114,6)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	**80,0**	86,3
Financement en capital par le gouvernement	**22,1**	28,3
Financement total par le gouvernement	**102,1**	**114,6**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,0**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS [2]		
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**181**	177
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**356**	325
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**44,3**	48,8
Rendement (EN CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**32,7**	30,2
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 602**	1 494
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**8 757**	7 734
Coefficient d'occupation moyen (%)	**51**	54
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**113**	118
Ponctualité (%)	**79**	63
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 549**	2 490

(1) Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.
(2) Les statistiques d'exploitation clés ne font pas l'objet d'une vérification.

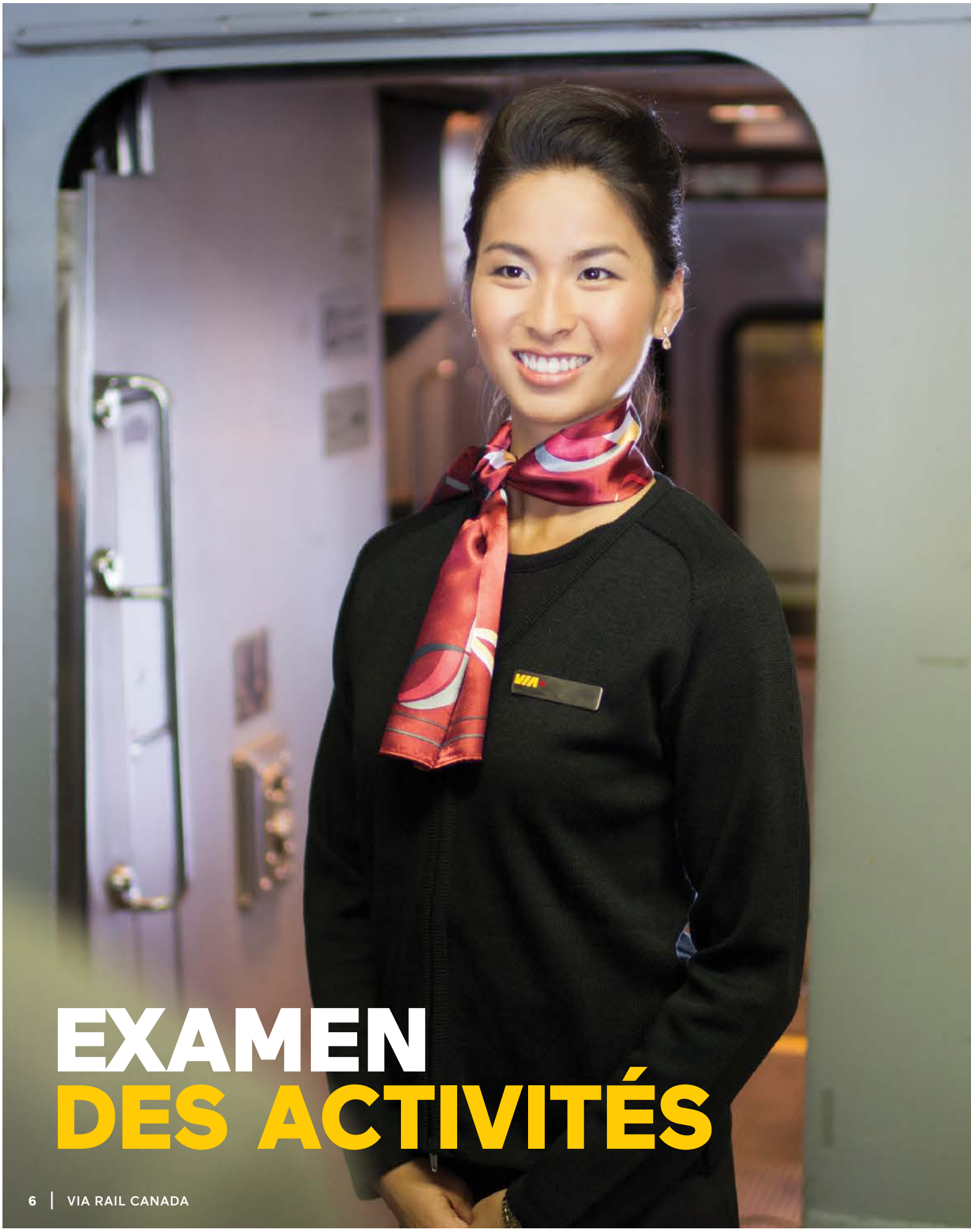
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, PREMIER TRIMESTRE DE 2016

Groupe de services	Produits voyageurs* (EN MILLIERS)	Passagers (EN MILLIERS)	Voyageurs-milles (EN MILLIERS)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor Québec - Windsor	52 647 $	877	158 398	0,27 $
Long-parcours Ouest	4 206 $	10	11 871	1,16 $
Long-parcours Est	1 558 $	16	7 368	1,49 $
Liaisons régionales	667 $	12	2 932	4,07 $
Total	**59 079 $**	**915**	**180 568**	**0,44 $**

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, PREMIER TRIMESTRE DE 2015

Groupe de services	Produits voyageurs* (EN MILLIERS)	Passagers (EN MILLIERS)	Voyageurs-milles (EN MILLIERS)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor Québec - Windsor	48 464 $	877	157 549	0,30 $
Long-parcours Ouest	2 925 $	9	9 765	1,59 $
Long-parcours Est	1 479 $	14	7 003	1,51 $
Liaisons régionales	574 $	12	2 762	4,50 $
Total	**53 442 $**	**912**	**177 079**	**0,49 $**

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



EXAMEN DES ACTIVITÉS

ATTIRER LES GENS DANS NOS TRAINS

AIDER LES CANADIENS À « DÉJOUER L'HIVER »

VIA Rail a aidé ses passagers à déjouer l'hiver ce trimestre en les incitant à laisser leur voiture à la maison et à prendre le train pour éviter d'être pris sur la route pendant une tempête. Cette campagne, qui faisait la promotion du train comme moyen de transport hivernal, s'est avérée une réussite. Diffusée tout l'hiver (particulièrement à l'annonce de tempêtes), la campagne comprenait divers volets : communications, publicité dynamique et messages affichés dans les médias sociaux. Pour faire connaître le programme, nous avons aussi attribué des rôles d'accueil et d'orientation à nos employés dans les gares de Toronto, Montréal et Ottawa les jours de tempête. Ces efforts ont été bien accueillis sur les médias sociaux et ont contribué à l'augmentation des revenus et de l'achalandage dans le corridor Québec - Windsor.

AMÉLIORER NOS SERVICES À BORD

VIA Rail continue d'améliorer son offre de services à bord de ses trains d'un océan à l'autre. La classe Voiture-lits Plus a été entièrement repensée sur les trains l'*Océan*, le *Canadien* et sur la liaison Winnipeg - Churchill, et les repas sont maintenant inclus dans le prix du billet. Certaines améliorations ont été apportées à la classe Prestige à bord du *Canadien* pour le début de la haute saison en mai, dont une expérience culinaire rehaussée. D'autres améliorations au service, dont l'ouverture d'un salon exclusif dans la gare de Toronto et un service d'appel prioritaire, seront en vigueur dès juin.

Parmi les améliorations au corridor Québec - Windsor, notons la conception de nouveaux menus spéciaux afin de répondre aux besoins alimentaires d'un plus grand nombre de clients. De plus, VIA Rail privilégie les produits canadiens à bord de ses trains et, depuis le présent trimestre, la Société offre une sélection de thés Sloane qui sont préparés et emballés ici au Canada.

OPTIMISER LE RENDEMENT ET CRÉER DE LA VALEUR

RENOUVELLEMENT DU PARC – DERNIÈRES NOUVELLES

Le budget fédéral de 2016 accorde 3 millions de dollars pour soutenir « les études techniques et autres activités préalables à l'achat » prévues pour le renouvellement du parc de voitures de VIA Rail. Le plan de renouvellement est en cours, et VIA Rail collabore avec une firme d'experts pour mettre au point une demande de propositions et gérer le programme d'acquisitions.

PONCTUALITÉ

Les conditions météorologiques clémentes de l'hiver dernier ont permis une amélioration de la ponctualité comparativement à l'année dernière. De plus, à travers toute l'industrie moins de problèmes mécaniques et opérationnels ont été rencontrés. Malgré ces meilleures conditions et le nombre réduit de trains de marchandises dans le corridor Québec - Windsor, une ponctualité de 79 pour cent constitue un faible résultat.

OPTIMISATION POUR LA PÉRIODE DE PÂQUES ET LA SEMAINE DE RELÂCHE

VIA Rail a optimisé sa capacité et ses horaires pour se préparer à l'achalandage accru durant la période de Pâques et la semaine de relâche. Ces plans ont été très rentables, et VIA Rail a constaté une augmentation de l'achalandage et de ses revenus, soit de 7 pour cent et de 16 pour cent respectivement à l'échelle du réseau comparativement aux résultats de 2015. Ces augmentations étaient encore plus élevées pour nos services longs parcours. En effet, les services vers la côte Est et la côte Ouest ont enregistré une hausse de l'achalandage de 24 pour cent et de leurs revenus de 78 pour cent, augmentation qui est en grande partie attribuable à l'introduction de la classe Prestige sur le train le *Canadien*. Au cours de la fin de semaine de Pâques, le taux d'occupation de plusieurs trains était de plus de 85 pour cent, et 98,5 pour cent des trains sont arrivés à temps ou avec de très légers retards.

MOBILITÉ DURABLE

VIA Rail a publié en avril son premier Rapport sur la mobilité durable, qui porte principalement sur les thèmes du service à la clientèle, du développement socio-économique, de la sécurité, de la responsabilité environnementale, de la transparence, de la gouvernance et de l'engagement à être un employeur de choix. Le présent rapport comporte une section portant sur la mobilité durable qui traite de ces priorités.

MENER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON SÉCURITAIRE ET EFFICACE

Chez VIA Rail, la sécurité demeure notre priorité primordiale, et nous apportons constamment des améliorations, car nous voulons nous assurer que nos passagers parviennent à destination sans encombre, que nos employés travaillent dans un environnement sûr et que le public soit sensibilisé à la sécurité à proximité des chemins de fer.

Système de sécurité des trains par GPS

VIA Rail a apporté des mises à niveau à son système de sécurité des trains par GPS. Conçu pour aider les mécaniciens de locomotive, le système envoie à ces derniers des informations essentielles concernant notamment les signaux, les limites de vitesse ou les bornes importantes. Ce trimestre, le modèle de courbe de freinage, une caractéristique importante de sécurité qui détermine les distances et vitesses de freinage sécuritaires, a été incorporé au système. Ce projet interne de VIA Rail, le premier du genre au Canada, représentera un atout d'importance pour le système de sécurité ferroviaire de la Société.

ÊTRE UN EMPLOYEUR DE CHOIX

VIA360

Le déploiement de VIA360, un nouveau système de gestion des équipages, a commencé à Halifax ce trimestre. Le système comprend un portail qui permet au personnel de première ligne à bord des trains et aux mécaniciens de locomotive de consulter leur horaire, de faire des soumissions d'affectation et de gérer leur feuille de temps. Ceci est une nette amélioration aux outils d'affectation de la main-d'œuvre qu'utilise VIA Rail et offre aux employés un portail libre-service qui leur permet de mieux gérer leur vie professionnelle. Les employés peuvent accéder au portail de n'importe quel endroit à l'aide d'un appareil pourvu d'un accès internet. L'intégration graduelle du système se poursuivra en 2016. Une fois entièrement opérationnel, ce système permettra à VIA Rail d'ajuster les processus de dotation des équipages de façon à soutenir les initiatives stratégiques et les principaux objectifs, comme les voies dédiées.

Webdiffusion du président

En février, le président et chef de la direction de VIA Rail, reconnu pour l'importance qu'il accorde à la communication, a tenu sa première conférence Web nationale, diffusée simultanément à tous nos employés d'un bout à l'autre du pays depuis le siège social de Montréal. La conférence donnait un aperçu des plans de VIA Rail pour 2016 et a permis aux employés de poser des questions en direct et, dans certains cas, de recevoir une réponse durant la diffusion. Plus de 30 pour cent de nos employés ont écouté l'émission en direct, et bien d'autres l'ont écoutée en différé sur le réseau de la compagnie.

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

Reconnaissance et soutien de la communauté militaire

VIA Rail a été l'une des premières sociétés d'État à souligner le travail exceptionnel accompli par nos forces armées. Ce trimestre, afin de contribuer à leur bien-être, nous nous sommes associés à des activités coordonnées par l'Institut de la Conférence des associations de la défense, Femmes en défense et sécurité Canada, et Compagnie Canada.

Tous les anciens combattants, les membres actifs et leurs familles continuent à recevoir un rabais de 25 pour cent pour leurs déplacements personnels en train. Près de 9 000 membres des Forces armées canadiennes ont profité de cette offre ce trimestre, ce qui représente déjà une hausse de 15 pour cent par rapport à la même période l'année dernière. Plus de 148 000 voyages en train ont été effectués dans le cadre du programme depuis son instauration en novembre 2010. En partenariat avec Wounded Warriors Canada, VIA Rail offrira aussi des billets de train gratuits aux membres des Forces armées canadiennes et aux anciens combattants malades et blessés qui sont inscrits à des programmes et services de santé mentale, ainsi qu'aux membres de leur famille.

Engagement communautaire dans le Sud-Ouest de l'Ontario

VIA Rail continue à rencontrer régulièrement les groupes communautaires du Sud-Ouest de l'Ontario afin de déterminer les façons d'améliorer l'offre de services et les gares. Ce trimestre, les représentants de VIA Rail ont rencontré les organismes Rail Advocacy in Lambton et Southwestern Ontario Transportation Alliance. En janvier, des réparations à la toiture et à la maçonnerie de la gare de Sarnia ont été achevées à la suite de commentaires recueillis auprès de la communauté plus tôt en 2015.

Partenariats nationaux

Ce trimestre, VIA Rail est devenue le partenaire ferroviaire officiel du Centre national des arts (CNA), l'un des plus grands établissements des arts du spectacle au Canada. Le CNA collabore avec des artistes de partout au Canada et de l'étranger dans les domaines de la musique classique, du théâtre anglais et français, de la danse, des variétés et de la programmation communautaire. Nous sommes fiers de promouvoir et de soutenir le talent canadien. Dans le cadre de son engagement de trois ans, VIA Rail a comme mandat de soutenir les Prix du Gouverneur général pour les arts du spectacle. En plus de la visibilité publicitaire et promotionnelle obtenue grâce à ce partenariat, VIA Rail s'associera avec le CNA pour promouvoir les destinations voyage là où les artistes du CNA donnent un spectacle, y compris dans leur ville hôte, Ottawa.

Des membres de la haute direction de VIA Rail et Wounded Warriors Canada célèbrent un nouveau partenariat

Accueil des nouveaux citoyens

VIA Rail continue son partenariat avec l'Institut pour la citoyenneté canadienne (ICC) et sa participation au Laissez-passer culturel, qui offre aux nouveaux Canadiens la chance de découvrir le pays en train à prix réduit. Ce trimestre, 1 400 nouveaux citoyens ont profité de cette offre, se joignant aux quelque 18 000 personnes qui en ont déjà bénéficié depuis le début de ce partenariat. Grâce à son association au Laissez-passer culturel, VIA Rail aide les réfugiés syriens à s'intégrer à la vie canadienne.

À la fin du mois de mars, VIA Rail a organisé, en collaboration avec l'ICC et Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, une cérémonie de citoyenneté pour 40 nouveaux citoyens provenant de 18 pays à sa gare de Halifax. Il s'agit de la deuxième cérémonie de citoyenneté tenue dans une gare de VIA Rail. D'autres cérémonies de la sorte sont actuellement à l'étude.

Photo: Michelle Doucette

Nouveaux Canadiens et leurs familles à une cérémonie de citoyenneté tenue dans la gare de Halifax

PRIX ET DISTINCTIONS

PRIX DE DISTINCTION RÉGIONAUX ET DÉFI INNOVATION CLIENT

L'automne dernier, VIA Rail a mis sur pied deux nouveaux programmes de reconnaissance des employés. Les prix Distinction, présentés à l'échelle régionale, sont remis à des employés nommés par leurs pairs et qui se sont distingués sur le plan du service à la clientèle, de la maintenance, de la réussite de leur projet et de l'esprit d'équipe. Outre le fait de mettre à l'honneur les employés qui se sont dépassés, nous espérons que ces prix inspireront d'autres employés à suivre leur exemple.

Le Défi Innovation client, qui est un programme national, invite tous les employés de VIA Rail à proposer leurs idées d'amélioration de l'expérience client. Bon nombre de nos employés font affaire directement avec les clients, ce qui leur donne un regard averti sur la façon de répondre à leurs besoins. Le Défi Innovation client se veut un moyen concret de reconnaître la valeur de leurs idées et de leur expérience.

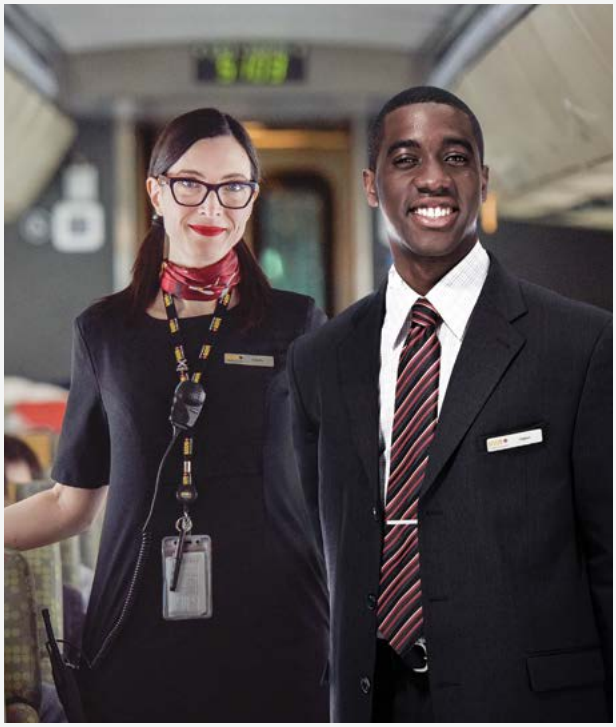
En janvier, lors de nos activités de reconnaissance des employés, nous avons remis des prix Distinction à 14 employés exemplaires dans les catégories suivantes : Service 5 étoiles, Excellence en maintenance, Histoire de réussite et Esprit d'équipe. Nous avons aussi célébré les trois équipes gagnantes du Défi Innovation client. Leurs projets sont à l'étude actuellement et seront en développement en 2016.

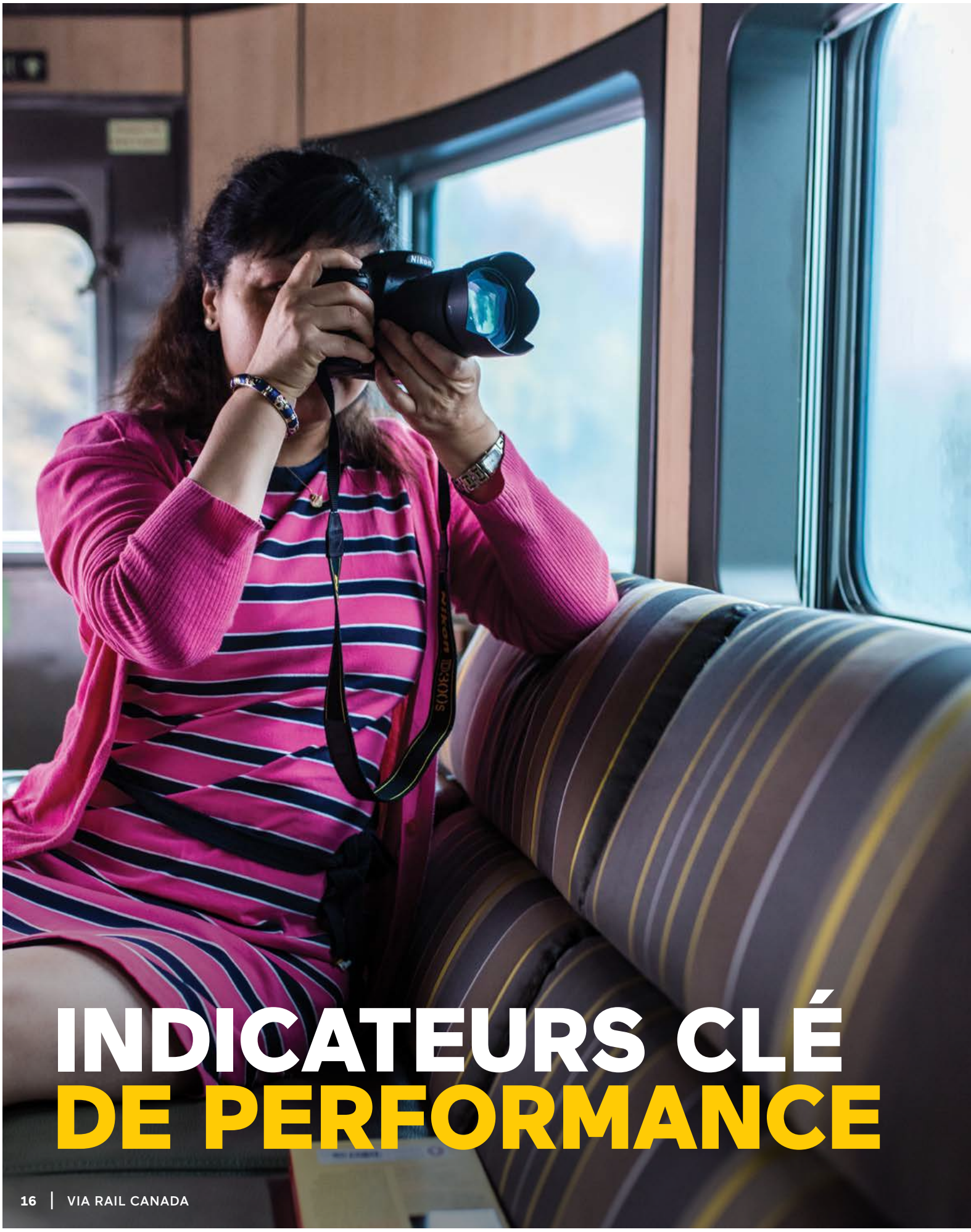
La direction de VIA Rail présente le prix Défi Innovation client à Debbie Hsia-Nembhard, Elizabeth Brown et Pravita Luximon.

Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction de VIA Rail, présente le prix Défi Innovation client à Richard Haaparanta et à Sean Schofield.

VIA RAIL RECONNUE COMME L'UN DES MEILLEURS EMPLOYEURS AU CANADA

Au début de l'année, Forbes a publié sa liste des 250 meilleurs employeurs du Canada en 2016, et VIA Rail se classait en 47e position. Nous sommes fiers d'être reconnus comme faisant partie des meilleurs employeurs canadiens, compte tenu des pratiques compétitives de rétention des employés sur le marché. Cette reconnaissance témoigne de l'importance que nous accordons au bien-être de nos employés. Elle témoigne aussi de la fierté ressentie par les employés de VIA Rail envers leur organisation et de leur dévouement à transporter les gens, au sens propre comme au sens figuré.





INDICATEURS CLÉ DE PERFORMANCE

VIA Rail utilise les indicateurs de performance ci-dessous, qui font partie intégrante de sa méthode LEAN. Pour obtenir des renseignements détaillés sur la performance financière et d'exploitation durant le trimestre, veuillez consulter la section « Commentaires et analyse de la direction ».

INDICATEURS CLÉ DE PERFORMANCE		Trimestres terminés le 31 mars		
INDICATEUR	**UNITÉ**	**T1 2016**	**T1 2015**	**Vs 2015**
CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS) Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO) (1)	SMO	356,4	324,7	■
REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	18.54	18.44	■
DÉPENSES TOTALES (2) / SMO (CSMO) Coûts d'opération totaux, divisé par le total des sièges-milles offerts	cents	38.03	40.86	■
RSMO / CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisé par les coûts par siège-mille offert	%	48,7	45,1	■
PONCTUALITÉ La ponctualité des trains de VIA	%	79,2	63,3	■
PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA (3) La ponctualité des trains de VIA sur la portion d'infrastructure dont VIA est propriétaire	%	95,7	N/A	N/A
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 employés, ou des dommages au matériel roulant ou aux infrastructures d'une valeur de 25 000 dollars ou plus.	#	2	1	■
ASSIDUITÉ AU TRAVAIL Les heures totales d'absences par mois divisées par le total possible d'heures de travails par mois.	%	94,8	94,1	■

(1) Les sièges-milles sont le nombre de sièges mis en vente multiplié par le nombre de milles parcourus
(2) Dépenses totales incluent les charges de retraite pour services courants mais excluent charges de retraite pour services passés
(3) Cet indicateur n'a pas suivi en T1-2015

■ Performance égale ou supérieure à l'objectif
■ Performance légèrement inférieure à l'objectif (moins de 10 % sous l'objectif)
■ Performance inférieure à l'objectifs (plus de 10 % sous l'objectif)

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au 31 mars 2015, le conseil d'administration se composait de l'administratrice principale, du président et chef de la direction de l'entreprise et de huit autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. De ces neuf administrateurs (hormis le président et chef de la direction de VIA Rail), cinq sont des femmes et quatre sont des hommes. Le conseil supervise 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.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ pour bâtir une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et les contribuables. VIA Rail 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 n'avons cessé de progresser afin de partager nos informations pour répondre aux questions légitimes du public, des médias et de tous ceux et celles qui s'intéressent au fonctionnement de VIA Rail Canada. Durant le premier trimestre de 2016, VIA Rail a reçu quatre nouvelles demandes, dont une était toujours active à la fin du trimestre.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Trois réunions du conseil d'administration ont eu lieu au cours du premier trimestre de 2016, et les quatre comités du conseil d'administration se sont rencontrés six fois. Le taux d'assiduité des administrateurs à ces réunions a été de 84 pour cent. Un total de 31 394 $ a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration pendant cette période.

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

VIA Rail se conforme à la Loi sur les langues officielles et est fière d'offrir ses services dans les deux langues officielles. Au cours du premier trimestre de 2016, VIA Rail a contribué à promouvoir les collectivités des minorités linguistiques en participant à des événements comme le Festival du Voyageur à Winnipeg et le Concours LOL-Mort de rire. En collaboration avec l'Association canadienne-française de l'Ontario et le groupe Just for Laughs/Juste pour rire, le Concours LOL-Mort de rire encourage les jeunes francophones de l'Ontario à poursuivre une carrière dans le domaine de l'humour en français. VIA Rail s'est aussi associée, pour la deuxième année consécutive, au forum Les jeunes Québécois aux commandes, en collaboration avec le Québec Community Groups Network.

Au cours de cette période, deux plaintes ont été déposées à l'endroit de VIA Rail auprès du commissaire aux langues officielles.

FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES DÉPENSES SUIVANTES ONT ÉTÉ SOUMISES AU PREMIER TRIMESTRE 2016 AU TITRE DES DÉPLACEMENTS, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES :	
Eric Stefanson Président intérimaire du conseil d'administration	Nil
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	19 574 $
Conseil d'administration (9 membres)	6 330 $
Comité de la haute direction (7 membres)	37 061 $
Total pour les membres de la direction de VIA Rail (y compris le conseil d'administration, le comité de direction et tous les employés de la direction)	309 983 $

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre terminé le 31 mars 2016, comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2015. Il doit être lu parallèlement aux états financiers intermédiaires résumés non vérifiés et aux notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

Le présent tableau montre les résultats financiers de la Société illustrant d'abord les activités qui ont été financées au cours du trimestre et de l'exercice, et ensuite les autres éléments hors financement et autres ajustements comptables exigés par les Normes internationales d'information financière (IFRS).

La Société a reçu du financement d'exploitation du gouvernement du Canada afin d'acquitter ses activités financées. Les activités financées comprennent les recettes et dépenses qui génèrent ou requièrent des liquidités (elles excluent les ajustements comptables requis selon les IFRS mais qui ne génèrent aucune liquidité).

	Trimestres terminés le 31 mars			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %
Produits voyageurs *	**60,6**	54,8	5,8	10,6 %
Produits totaux *	**66,1**	59,9	6,2	10,4 %
Charges d'exploitation *	**130,3**	126,9	3,4	2,7 %
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	**15,8**	19,3	(3,5)	(18,1 %)
Charges d'exploitation totales *	**146,1**	146,2	(0,1)	(0,1 %)
Perte d'exploitation	**(80,0)**	**(86,3)**	**(6,3)**	**(7,3 %)**
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**80,0**	86,3	(6,3)	(7,3 %)
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables				
Avantages du personnel financés dans les années futures	**5,8**	13,3	(7,5)	(56,4 %)
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(19,6)**	(21,2)	1,6	7,5 %
Amortissement du financement en capital reporté	**19,2**	20,8	(1,6)	(7,7 %)
Autres	**3,7**	(1,6)	5,3	n/a
Résultat net du trimestre	**9,1**	**11,3**	**(2,2)**	**(19,5 %)**
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	**(90,2)**	27,5	(117,7)	n/a
Résultat global total pour le trimestre	**(81,1)**	**38,8**	**(119,9)**	**n/a**

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

Produits totaux et sources de financement pour le trimestre

T1 2016

45 % Produits totaux
55 % Financement d'exploitation par le gouvernement

T1 2015

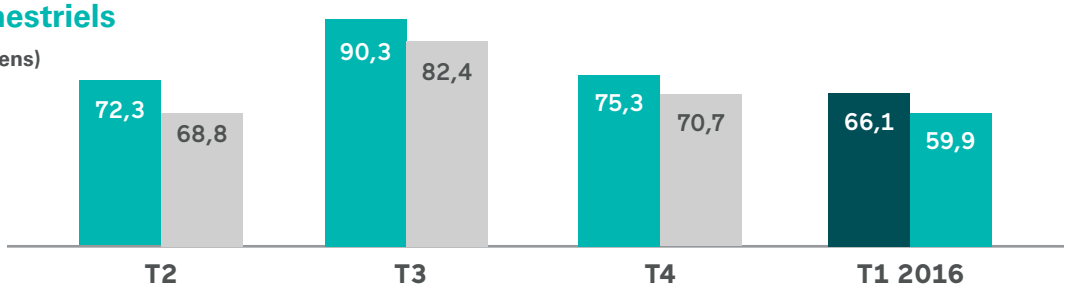
41 % Produits totaux
59 % Financement d'exploitation par le gouvernement

Le prochain tableau illustre les données financières pour les huit derniers trimestres. Cette information trimestrielle est basée sur les activités financées. Les produits d'opération varient durant l'année, reflétant les variations saisonnières des activités, avec la plus forte demande pour les services au cours de l'été et du troisième trimestre.

Produits totaux trimestriels

(En millions de dollars canadiens)

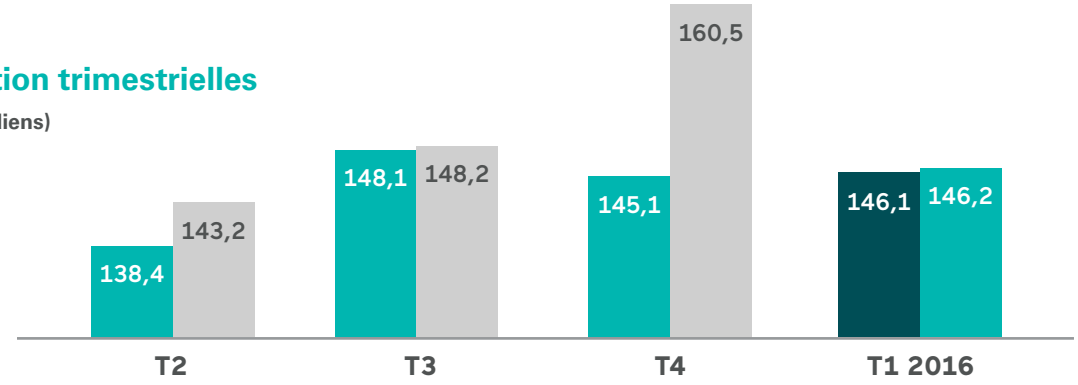
2016
2015
2014



Charges d'exploitation trimestrielles

(En millions de dollars canadiens)

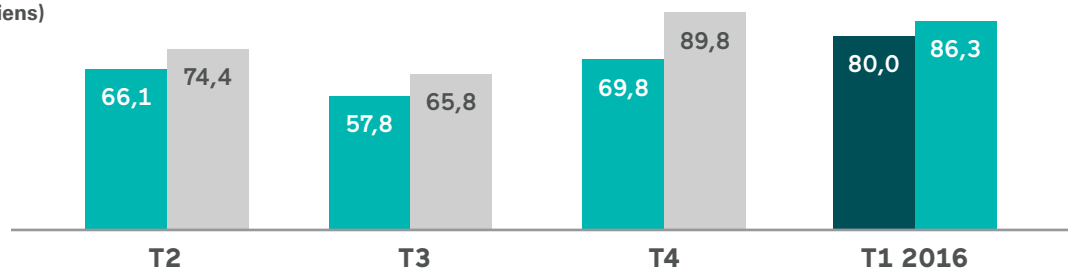
2016
2015
2014



Déficit d'exploitation trimestriel

(En millions de dollars canadiens)

2016
2015
2014



Les prochaines sections du document fournissent des commentaires sur les activités financées pour le trimestre terminé le 31 mars 2016 (avant éléments hors financement et autres ajustements comptables), comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2015.

2. PRODUITS

Produits d'exploitation :

	Trimestres terminés le 31 mars			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %
Produits voyageurs	**60,6**	54,8	5,8	10,6 %
Autres produits	**5,5**	5,1	0,4	7,8 %
Produits totaux	**66,1**	**59,9**	**6,2**	**10,4 %**

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

Les produits voyageurs se chiffrent à 60,6 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une augmentation de 10,6 pour cent comparativement au trimestre correspondant en 2015. L'augmentation est principalement attribuable aux revenus additionnels associés en partie aux fréquences additionnelles ajoutées dans le Corridor Est au cours du deuxième semestre de 2015, ainsi qu'aux hausses de revenus dans les principaux services de train. Un autre facteur expliquant la hausse est le fait que la fête de Pâques a eu lieu en mars 2016, alors que cette fête a eu lieu en avril l'année dernière (soit durant le deuxième trimestre).

Les autres revenus se chiffrent à 5,5 millions de dollars pour le trimestre, ce qui constitue une hausse de 7,8 pour cent comparativement au trimestre correspondant de l'année dernière. La hausse du trimestre est attribuable en grande partie aux revenus de gares.

a) Produits voyageurs

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)*			
	Trimestres terminés le 31 mars			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %
Corridor Est	**42,2**	38,4	3,8	9,9 %
Sud Ouest Ontario	**10,4**	10,1	0,3	3,0 %
Corridor Québec - Windsor	**52,6**	**48,5**	**4,1**	**8,5%**
Ocean	**1,6**	1,5	0,1	6,7 %
Canadien	**4,2**	2,9	1,3	44,8 %
Liaisons régionales	**0,7**	0,6	0,1	16,7 %
Non Corridor	**6,5**	**5,0**	**1,5**	**30,0%**
Autres	**1,5**	1,3	0,2	15,4 %
Total	**60,6**	**54,8**	**5,8**	**10,6%**

* Les montants des produits ont été ajustés pour refléter les activités financées.

	VOYAGEURS (EN MILLIERS)			
	Trimestres terminés le 31 mars			
	2016	2015	Var #	Var %
Corridor Est	**640,6**	636,4	4,2	0,7 %
Sud-Ouest Ontario	**235,9**	240,6	(4,7)	(2,0 %)
Corridor Québec - Windsor	**876,5**	**877,0**	**(0,5)**	**(0,1 %)**
Océan	**15,7**	14,5	1,2	8,3 %
Canadien	**10,4**	8,9	1,5	16,9 %
Liaisons régionales	**12,4**	11,7	0,7	6,0 %
Non Corridor	**38,5**	**35,1**	**3,4**	**9,7 %**
Total	**915,0**	912,1	2,9	0,3 %

Pour le trimestre :

- Les produits du Corridor Est ont augmenté de 9,9 pour cent par rapport à l'an dernier, majoritairement en raison des produits moyens plus élevés (9,2 pour cent);
- Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 3,0 pour cent; les revenus moyens ont progressé de 5,0 pour cent, cependant cette hausse a été en partie annulée par la baisse d'achalandage (diminution de 2,0 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* ont augmenté de 6,7 pour cent comparativement à l'année dernière dû à la hausse d'achalandage (8,3 pour cent), en partie annulée par une baisse des produits moyens (1,5 pour cent);
- Les produits du *Canadien* ont augmenté de 44,8 pour cent par rapport au trimestre correspondant l'an dernier. Ce rendement est attribuable à une hausse des produits moyens (23.9 pour cent) dans les classes Voiture-lits et Prestige. L'achalandage a également augmenté (16,9 pour cent) dû en partie à l'impact de l'annulation du service entre Toronto et Winnipeg pour plusieurs jours en mars 2015;
- Les produits des Services régionaux ont également augmenté de 16,7 pour cent, en raison de la hausse des produits moyens (10,1 pour cent) et de l'achalandage (6,0 pour cent).

3. CHARGES D'EXPLOITATION

	Trimestres terminés le 31 mars			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %
Rémunération et avantages du personnel*	**54,1**	51,7	2,4	4,6 %
Exploitation des trains et carburant	**30,0**	30,8	(0,8)	(2,6 %)
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**2,7**	1,8	0,9	50,0 %
Charge (recouvrement) d'impôts	**0,2**	0,2	0,0	0,0 %
Autres*	**43,3**	42,4	0,9	2,1 %
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	**130,3**	**126,9**	**3,4**	**2,7 %**
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel*	**15,8**	19,3	(3,5)	(18,1 %)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**146,1**	**146,2**	**(0,1)**	**(0,1 %)**

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

T1 2016

- 37 % Rémunération et avantages du personnel (54,1 M$)
- 11 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (15,8 M$)
- 21 % Exploitation des trains et carburant (30 M$)
- 7 % Gares et autres biens (10,8 M$)
- 6 % Matériel de maintenance (9,1 M$)
- 2 % Coût des fournitures à bord des trains (3,7 M$)
- 5 % Marketing et ventes (6,8 M$)
- 11 % Autres (15,8 M$)

T1 2015

- 35 % Rémunération et avantages du personnel (51,7 M$)
- 13 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (19,3 M$)
- 21 % Exploitation des trains et carburant ($30,8 M$)
- 8 % Gares et autres biens (10,9 M$)
- 7 % Matériel de maintenance ($9,4 M$)
- 2 % Coût des fournitures à bord des trains (3,5 M$)
- 5 % Marketing et ventes (6,9 M$)
- 9 % Autres (13,7 M$)

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur aux avantages sociaux du personnel ont augmenté de 2,7 pour cent pour totaliser 130,3 millions de dollars pour le trimestre. Cette augmentation est attribuable principalement aux éléments suivants :
  - Hausse de 2,4 millions de dollars de la charge pour la rémunération et les avantages sociaux, principalement dû à l'augmentation des fréquences au cours du deuxième trimestre de 2015 et aux augmentations de salaires annuelles;
  - Pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés, qui ont augmenté de 0,9 million de dollars suite à l'incidence des contrats de couverture du carburant (les prix du marché ont été inférieurs aux prix des contrats);
  - Hausse de 0,7 million de dollars des provisions pour perte, associées aux litiges en cours (ces dépenses sont inclues dans la catégorie « autres »);
  - Diminution de 0,8 million de dollars des charges d'exploitation des trains et carburant, principalement attribuable aux coûts de carburant inférieurs et à une meilleure consommation
- Les contributions de l'employeur pour les avantages sociaux du personnel ont diminué de 18,1 pour cent, expliqué par la diminution des contributions pour services passés. Cette diminution résulte de la nette amélioration de la solvabilité en 2014 qui a amélioré la base réglementaire des régimes de retraite de la Société pour les exigences de financement de 2016 (les exigences de financement sont réévaluées annuellement en juin).

4. FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT

	Trimestres terminés le 31 mars			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**80,0**	86,3	(6,3)	(7,3 %)
Financement en capital	**22,1**	28,3	(6,2)	(21,9 %)
Total	**102,1**	114,6	(12,5)	(10,9 %)
Financement par le gouvernement détaillé :				
Total des produits financés (section 2)	**66,1**	59,9	6,2	10,4 %
Total des charges d'exploitation financées (section 3)	**146,1**	146,2	(0,1)	(0,1 %)
Perte d'exploitation financée totale	**80,0**	**86,3**	**(6,3)**	**(7,3 %)**

Le financement d'exploitation a diminué de 6.3 millions de dollars (7,3%) comparativement au premier trimestre de 2015. La diminution est due à la progression des produits d'exploitation, ainsi qu'à la diminution des charges d'exploitation, tel qu'illustré dans les sections 2 et 3.

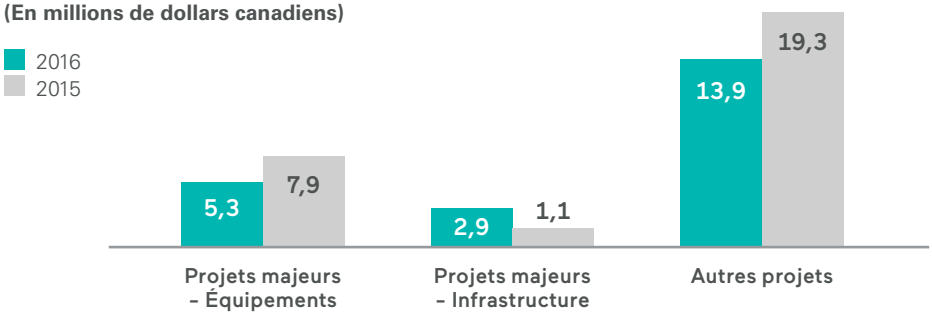
Le financement gouvernemental annuel est reconnu à l'état du résultat net et basé sur le manque à gagner des revenus par rapport aux charges d'exploitation.

Le financement en capital est enregistré à titre de financement en capital reporté dans l'état de la situation financière. Il est amorti et reconnu à titre de revenu sur la même période que celle au cours de laquelle les immobilisations corporelles et incorporelles auxquelles il se rapporte sont utilisées pour les opérations de VIA Rail.

5. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (déduction faite de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 277,2 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 2,6 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2015.

Investissements en immobilisation pour le trimestre



Les investissements en immobilisations totalisent 22,1 millions de dollars pour le trimestre et consistent principalement en :

- investissements de 5,3 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant pour le programme de revitalisation des voitures LRC;
- investissements de 2,9 millions de dollars réalisés dans des projets majeurs d'infrastructure, incluant 1,4 millions de dollars pour l'infrastructure de Newcastle, 0,5 million de dollars pour le projet de la subdivision GEXR – Guelph et 1,0 million de dollars pour l'infrastructure entre Montréal et Ottawa;
- investissements de 5,8 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre, pour des projets comme le système de gestion des relations avec la clientèle, l'automatisation des systèmes à bord des trains, la conformité aux exigences en matière de PCI et le projet de sélection des sièges;
- investissements de 5,8 million de dollars dans d'autres projets d'équipement au cours du trimestre.

6. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

	Trimestres terminés le 31 mars			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %
Solde, début de la période	**9,3**	13,9	(4,6)	(33,1 %)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**34,9**	1,2	33,7	n/a
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**(21,2)**	(9,0)	(12,2)	(135,6 %)
SOLDE, FIN DE LA PÉRIODE	**23,0**	**6,1**	**16,9**	**277,0 %**

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 23,0 millions de dollars au 31 mars 2016, en hausse de 16,9 million de dollars comparativement au 31 mars 2015.

L'augmentation du solde d'encaisse pour le trimestre est essentiellement attribuable à un montant supérieur à recevoir du financement par le gouvernement du Canada.

7. ANALYSE DES RISQUES (COMPARATIVEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2015)

Cette section illustre les principaux risques auxquels la Société est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers, et donne de l'information sur les risques pour lesquels le statut a changé par rapport au 31 décembre 2015.

Cette section doit être lue parallèlement à la section risque des commentaires et analyse de la direction au 31 décembre 2015, inclus dans le rapport annuel 2015.

Principaux risques avec statut différent de celui en date du 31 décembre 2015 :

GOUVERNEMENT ET STRATÉGIE			
NATURE DU RISQUE	**STATUT EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2015**	**NOUVEAU STATUT**	**NATURE DU CHANGEMENT DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2015**
À titre de société d'État non mandataire, VIA Rail a des pouvoirs limités et elle dépend des subventions annuelles que lui accorde le gouvernement pour financer ses activités, ses immobilisations et s'acquitter de ses obligations à l'égard des régimes de retraite. Un financement insuffisant constitue un risque pour la prestation efficace de ses services, de même que pour la planification et la mise en œuvre de ses stratégies à moyen et à long terme.			VIA Rail n'a pas encore reçu une confirmation pour ses enveloppes de financement pour le capital, les opérations et charges de retraite pour les années suivant l'année 2016-2017. Les enveloppes de financement confirmées expirent en mars 2017, il existe donc un risque que le financement en capital, pour les opérations et les charges de retraite pour les années subséquentes, ne soit pas reçu ou reçu seulement en mars 2017 ou après. Des niveaux insuffisants de financement pourraient avoir des impacts négatifs sur la gestion efficace des opérations, et sur la continuité des projets.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

QUALITÉ, DISPONIBILITÉ ET FIABILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT

NATURE DU RISQUE	STATUT EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2015	NOUVEAU STATUT	NATURE DU CHANGEMENT DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2015
VIA Rail investit dans sa flotte actuelle avec des injections de capital régulières de façon à la maintenir dans un état adéquat, améliorer sa fiabilité et minimiser la hausse des coûts d'entretien associés avec une flotte vieillissante. Au cas où elle devrait ajouter du matériel roulant dans un avenir rapproché, VIA Rail a identifié des fournisseurs potentiels qui pourraient louer des équipements sur une base court terme.			Malgré le fait que la situation soit inchangée en ce qui concerne la flotte actuelle, VIA Rail a reçu, lors du budget fédéral de mars 2016, une enveloppe de financement additionnel de 3,0 millions de dollars afin de procéder aux analyses techniques et aux activités préalables à l'achat pour le renouvellement de sa flotte, ce qui constitue la première étape vers l'acquisition d'une nouvelle flotte.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

COÛTS SOUS L'INFLUENCE DE FACTEURS EXTERNES

NATURE DU RISQUE	STATUT EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2015	NOUVEAU STATUT	NATURE DU CHANGEMENT DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2015
Certains éléments hors du contrôle de la Société telles les conditions climatiques ainsi que des conditions économiques et de marchés difficiles peuvent avoir une incidence négative sur certains coûts comme le carburant, l'entretien du matériel roulant et les charges de retraite. L'incapacité de la Société à respecter ses cibles budgétaires de coûts pourrait se traduire par un financement insuffisant et entraîner des réductions de service.			La diminution des rendements générés par les actifs des régimes de retraite ont généré des pertes actuarielles importantes au cours du trimestre. Si les conditions de marché demeurent les mêmes ou se détériorent, les déficits des régimes de retraite pourraient augmenter et requérir des contributions additionnelles par la Société.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

PRINCIPAUX RISQUES DONT LE STATUT EST LE MÊME QU'AU 31 DÉCEMBRE 2015

RISQUES	STATUT
Sécurité des voyageurs, des employés et du public	
Contribution des employés	
Génération de revenus	
Disponibilité, fiabilité et qualité de l'infrastructure	
Technologie de l'information	

8. PERSPECTIVES

La performance du premier trimestre a été très positive, tant au niveau des produits que des charges d'exploitation. De plus, la ponctualité, qui a été un enjeu en 2015, s'est améliorée de façon significative au cours du trimestre.

Les initiatives pour améliorer l'offre de service et l'expérience client, de même que les efforts pour contenir les coûts et maximiser l'efficacité demeureront des priorités pour la Société, et si la performance positive du trimestre se poursuit, la Société devrait être en mesure de rencontrer ses cibles pour l'année, et respecter les enveloppes de financement autorisé pour le capital, les charges d'exploitation et les charges de retraite.

Bien que 2016 pourrait être une année très positive, les défis auxquels la Société fait face en terme de potentiel limité de croissance due à la capacité limitée sur les réseaux ferroviaires existants détenus par les compagnies de transport de marchandises, ainsi que ceux relatifs à la flotte d'équipement vieillissant et hausse des coûts d'entretien, demeurent inchangés.

C'est donc la raison pour laquelle la Société se concentrera sur les analyses techniques et pré-acquisition pour le renouvellement de sa flotte d'équipements, et continuera à faire la promotion de son projet de voies dédiées, car avec ses propres voies, VIA Rail serait en mesure de croître l'achalandage et offrir un meilleur service aux Canadiens.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

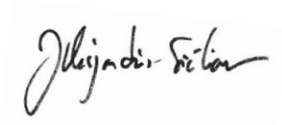
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 31 MARS 2016

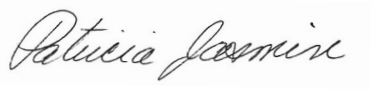
La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour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



Yves Desjardins-Siciliano
Le président et chef de la direction



Patricia Jasmin, CPA, CA
La chef, Services financiers

Montréal, Canada
31 mai 2016

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

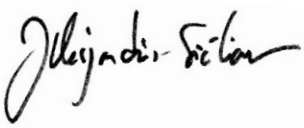
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2016	31 décembre 2015
ACTIFS COURANTS	*(non audités)*	*(audités)*
Trésorerie	**22 995 $**	9 318 $
Comptes clients	**9 274**	9 913
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**5 533**	4 722
À recevoir du gouvernement du Canada	**9 223**	9 433
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	**583**	2 668
Stocks	**24 343**	28 241
Fonds de renouvellement des actifs	**7 780**	7 780
	79 731	72 075
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 7)	**885 313**	884 806
Immobilisations incorporelles (NOTE 8)	**391 868**	389 814
Fonds de renouvellement des actifs	**873**	873
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**3 722**	9 525
	1 281 776	1 285 018
Total des actifs	**1 361 507 $**	1 357 093 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	**87 374 $**	90 727 $
Provisions (NOTE 10)	**12 269**	10 787
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	**11 225**	18 900
Produits reportés (NOTE 13)	**49 015**	35 492
	159 883	155 906
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**130 566**	51 940
	130 566	51 940
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 12)	**1 266 088**	1 263 122
(Déficit) de l'actionnaire		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Déficit accumulé	**(204 330)**	(123 175)
(Déficit) de l'actionnaire	**(195 030)**	(113 875)
Total des passifs et du (déficit) de l'actionnaire	**1 361 507 $**	1 357 093 $

Engagements (Note 14)

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

Approuvé au nom du conseil,

Jane Mowat, CPA, CA
Administratrice principale et présidente
du Comité de la vérification et des finances



Yves Desjardins-Siciliano
Président et chef
de la direction

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Trimestres terminés le 31 mars (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	**2016**	2015
PRODUITS		
Voyageurs	**60 209 $**	55 021 $
Autres	**5 477**	5 088
	65 686	60 109
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	**65 661**	60 227
Exploitation des trains et carburant	**29 956**	30 752
Gares et autres biens	**10 850**	10 942
Marketing et ventes	**6 778**	6 946
Matériel de maintenance	**9 053**	9 448
Coûts des fournitures à bord des trains	**3 692**	3 484
Taxes d'exploitation	**2 643**	2 330
Frais professionnels	**2 674**	2 477
Télécommunications	**3 318**	3 294
Amortissements (NOTES 7 & 8)	**19 470**	19 426
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 & 8)	**97**	1 784
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(5 590)**	(742)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**2 747**	1 831
Autres	**4 288**	3 504
	155 637	155 703
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**89 951**	95 594
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	**80 039**	86 262
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**19 162**	20 842
Résultat net avant impôts sur le résultat	**9 250**	11 510
Recouvrement (charge) d'impôts	**(214)**	(163)
RÉSULTAT NET POUR LA PÉRIODE	**9 036**	11 347
Autres éléments du résultat global		
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au résultat net (déduction faite des impôts) :		
Réévaluations des régimes à prestations définies (NOTE 11)	**(90 191)**	27 464
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE, DÉDUCTION FAITE DES IMPÔTS	**(90 191)**	27 464
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**(81 155) $**	38 811 $

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)	**2016**	2015
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $
Déficit accumulé		
Solde au début de la période	**(123 175)**	(168 097)
Résultat net de la période	**9 036**	11 347
Autres éléments du résultat global de la période	**(90 191)**	27 464
Solde à la fin de la période	**(204 330)**	(129 286)
Total du (déficit) de l'actionnaire	**(195 030) $**	(119 986) $

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)	**2016**	2015
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de la période	**9 036 $**	11 347 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissements (NOTES 7 & 8)	**19 470**	19 426
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 & 8)	**97**	1 784
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**(19 162)**	(20 842)
Revenu d'intérêts	**(110)**	(106)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(5 590)**	(742)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**10 057**	6 012
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**(15 819)**	(19 267)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 15)	**36 886**	3 581
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**34 865**	1 193
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital (NOTE 12)	**22 128**	28 278
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**(17 806)**	(8 978)
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**(3 492)**	(112)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 & 8)	**(22 128)**	(28 278)
Intérêts reçus	**110**	106
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**-**	1
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**(21 188)**	(8 983)
TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de la période	**13 677**	(7 790)
Solde au début de la période	**9 318**	13 872
Solde à la fin de la période	**22 995 $**	6 082 $
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	**22 995 $**	6 082 $
	22 995 $	6 082 $

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 2016 (NON AUDITÉS)

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

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

La Société est assujettie à une directive qui a été émise en décembre 2013 en vertu des articles 89.8 et 89.9 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Selon cette directive, la Société doit obtenir l'approbation du Conseil du Trésor pour ses mandats de négociation en vue de la conclusion de conventions collectives et 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 la directive.

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 a comparé et révisé sa politique sur les dépenses de voyage avec les directives et instruments connexes du Conseil du Trésor portant sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférence et d'événements. Suivant cet exercice, 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 31 mai 2016.

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 clos le 31 décembre 2015 qui ont été préparés selon les IFRS.

b) Monnaie fonctionnelle et de présentation

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

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés non audités sont présentées dans la Note 3 afférente aux états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

4. 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. L'incertitude reliée à ces jugements, estimations et hypothèses pourraient 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 4 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

5. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

IFRS 9 - *Instruments financiers* - En Juillet 2014, l'IASB a publié la version finale de la norme IFRS 9, qui remplace la norme IAS 39 - *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*, et toutes les versions précédentes de la norme IFRS 9. IFRS 9 comprend des directives révisées sur le classement et l'évaluation des instruments financiers, y compris un nouveau modèle prévu pour le calcul des dépréciations des actifs financiers et les nouvelles exigences de la comptabilité de couverture. Il reprend également les directives sur la comptabilisation et la décomptabilisation des instruments financiers de la norme IAS 39.

La norme est applicable de façon rétrospective pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2018 et l'adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 9. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

IFRS 15 - *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients* - est une norme qui énonce comment et quand les produits doivent être comptabilisés et exige des entités qu'elles présentent d'avantage d'information pertinente pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 - *Produits des activités ordinaires*, également IAS 11 – *Contrats de construction*, et d'autres interprétations connexes, s'applique à pratiquement tous les contrats avec les clients, à l'exception des contrats qui sont couverts par d'autres IFRS, notamment IAS 17 - *Contrats de location*.

La norme est applicable de façon rétrospective, soit selon une approche rétrospective complète ou selon une approche modifiée, pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2018 et l'adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 15. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

IFRS 16 – *Contrats de location* – En janvier 2016, l'IASB a publié une nouvelle norme pour remplacer la précédente norme IAS 17 – *Contrats de location*. La nouvelle norme exige que les baux soient enregistrés au bilan d'un preneur comme actifs et passifs, fournit plus de transparence et améliore la comparabilité entre les entreprises. La comptabilisation par le bailleur demeure similaire à la pratique courante, c'est-à-dire les bailleurs continuent de classer les contrats de location comme des contrats de location-financement et location simple.

La norme est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2019 et l'adoption anticipée est permise pour les compagnies qui appliqueront également IFRS 15 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 16. Les impacts de l'adoption d'IFRS 16 n'ont pas encore été déterminés.

6. RAPPROCHEMENT DE LA PERTE D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état du résultat net et des autres éléments 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 MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	**2016**	2015
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	**90,0**	95,6
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :		
Charges (recouvrement) d'impôts sur le résultat	**0,2**	0,2
Postes ne nécessitant pas des (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation:		
Amortissements	**(19,5)**	(19,4)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(0,1)**	(1,8)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur le charge	**5,8**	13,3
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**5,6**	0,8
Ajustement pour les courus de rémunération	**(1,5)**	(2,5)
Autres	**(0,5)**	0,1
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**80,0**	86,3

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2016	Additions	Dispositions	Transferts	31 mars 2016
Coût :					
Terrains	17,0	-	-	-	**17,0**
Matériel roulant	926,9	-	(4,3)	7,6	**930,2**
Bâtiments de maintenance	166,3	-	(0,2)	0,3	**166,4**
Gares et installations	129,0	-	-	0,1	**129,1**
Infrastructures (propriété de la Société)	243,0	-	-	0,2	**243,2**
Améliorations locatives	79,6	-	-	-	**79,6**
Machinerie et équipement	25,7	-	-	0,1	**25,8**
Matériel informatique	32,9	-	-	-	**32,9**
Autres immobilisations corporelles	6,8	-	(0,1)	-	**6,7**
Projets en cours de réalisation	27,1	14,8	-	(8,3)	**33,6**
Coût total	1 654,3	14,8	(4,6)	-	**1 664,5**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Matériel roulant	448,0	8,7	(4,3)	-	**452,4**
Bâtiments de maintenance	118,7	0,4	(0,2)	-	**118,9**
Gares et installations	40,3	1,2	-	-	**41,5**
Infrastructures (propriété de la Société)	75,7	1,9	-	-	**77,6**
Améliorations locatives	44,5	0,8	-	-	**45,3**
Machinerie et équipement	18,5	0,3	-	-	**18,8**
Matériel informatique	21,2	0,9	-	-	**22,1**
Autres immobilisations corporelles	2,6	0,1	(0,1)	-	**2,6**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	769,5	14,3	(4,6)	-	**779,2**
Valeur nette totale	884,8	0,5	-	-	**885,3**

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2016	Additions	Dispositions	Transferts	31 mars 2016
Coût :					
Logiciels (NOTE 1)	93,1	-	(0,2)	1,7	**94,6**
Droits d'accès aux infrastructures	424,9	-	-	-	**424,9**
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	-	**4,4**
Projets en cours de réalisation	15,4	7,3	-	(1,7)	**21,0**
Coût total	537,8	7,3	(0,2)	-	**544,9**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Logiciels	66,4	2,4	(0,2)	-	**68,6**
Droits d'accès aux infrastructures	80,0	2,8	-	-	**82,8**
Autres actifs intangibles	1,6	-	-	-	**1,6**
Total de l'amortissement et dépréciaiton cumulés	148,0	5,2	(0,2)	-	**153,0**
Valeur nette totale	389,8	2,1	-	-	**391,9**

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

9. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2016	31 décembre 2015
Salaires à payer et courus	**36,2**	37,6
Comptes fournisseurs - Immobilisations	**10,6**	14,1
Comptes fournisseurs - Autres	**35,0**	33,5
Impôt sur le capital, impôt sur le résultat et autres taxes à payer	**5,6**	5,5
Total des comptes fournisseurs et charges à payer	**87,4**	90,7

10. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2016	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	31 mars 2016
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	-	-	**0,3**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	10,5	1,8	(0,3)	**12,0**
Provisions totales	10,8	1,8	(0,3)	**12,3**

a) Coûts environnementaux

La Société a enregistré une provision de 0,3 million de dollars (31 décembre 2015: 0,3 million de dollars) reliée à des déversements de carburant.

b) Litiges et réparations d'équipement

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires. Le moment du règlement de ces réclamations dépend, dans une large mesure, du rythme de la négociation avec les différentes contreparties et les autorités judiciaires. La Société ne peut estimer de façon fiable le moment du règlement de ces réclamations.

Également, la Société doit assumer des frais de réparations d'équipement suite à des accidents ou autres incidents causant des dommages aux locomotives ou aux voitures de train. La plupart de ces réclamations de réparations d'équipement sont réglées dans un délai de 3 à 18 mois à compter de la date d'initiation, 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.

11. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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.

Tous les participants à des régimes de retraite ont droit au régime à prestations définies. Les dispositions de retraite varient pour un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014.

Employés, autres que certains employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014

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

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

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

Certains employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014

Un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014 a cessé d'accumuler des prestations en vertu du régime de retraite existant à prestations définies à partir du 18 juin 2015. À compter du 19 juin 2015, ce groupe d'employés syndiqués a droit de manière prospective, 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, la rente est indexée à un taux correspondant à 50 pour cent du taux d'inflation, jusqu'à concurrence de 3 pour cent, mais uniquement lorsque le régime est en situation de surplus.

Les contributions 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 de régime et en conformité avec les exigences réglementaires en matière de financement des régimes de retraite.

Le comité d'investissement est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

ii) Composante à cotisations définies
Les contributions des participants à la composante à cotisations définies sont obligatoires et représentent 4 pour cent de leur salaire. Des contributions 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 contribution de la Société est égale à 50 pour cent des cotisations facultatives des participants et ne peut pas dépasser les maximums calculés basés sur la somme de l'âge du participant et ses années de service.

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 clos le 31 décembre 2015 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies qui a été diminué à 3,80 pour cent.

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de prestations postérieurs à l'emploi sont les même que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2015 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été augmenté à 4,10 pour cent.

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

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 mars 2016	31 décembre 2015	**31 mars 2016**	31 décembre 2015
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de la période	**2 223,3**	2 181,9	**19,7**	19,4
Coût des services	**6,8**	27,9	**-**	0,5
Coût des services passés	**-**	4,0	**-**	-
Charge d'intérets	**21,1**	87,5	**0,2**	0,6
Cotisations des salariés	**3,0**	12,6	**-**	-
Prestations versées	**(32,1)**	(111,7)	**(0,1)**	(0,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	25,0	**-**	-
Effet des changements aux hypothèses financières	**56,5**	(32,8)	**-**	(0,2)
Effet du transfert d'employés	**-**	6,5	**-**	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	22,4	**-**	(0,2)
Solde à la fin de la période	**2 278,6**	2 223,3	**19,8**	19,7
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 223,6**	2 132,5	**-**	-
Revenu d'intérets	**21,0**	84,3	**-**	-
Redement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérets)	**(33,7)**	50,0	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**14,3**	52,3	**0,1**	0,4
Cotisations des salariés	**3,0**	12,6	**-**	-
Prestations versées	**(32,1)**	(111,7)	**(0,1)**	(0,4)
Effet du transfert d'employés	**-**	6,5	**-**	-
Charges administratives	**(1,3)**	(2,9)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 194,8**	2 223,6	**-**	-
Actif net (passif net) au titre des prestations définies	**(83,8)**	0,3	**(19,8)**	(19,7)

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 clos le 31 décembre 2015 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations qui a diminué à 3,30 pour cent.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 mars, les principaux résultats pour les avantages du personnel à long terme incluant les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2016	31 décembre 2015
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**21,9**	22,8
Coût des services	**1,3**	4,8
Charge d'intérêts	**0,2**	0,7
Prestations versées	**(1,2)**	(4,5)
Effet des changements reliés à l'expérience	**-**	(1,9)
Solde à la fin de la période	**22,2**	21,9
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**1,2**	4,5
Prestations versées	**(1,2)**	(4,5)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**(22,2)**	(21,9)

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 constatées lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des paiements futurs prévus aux employés syndiqués.

Les variations des autres avantages du personnel à long terme sont expliquées ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2016	31 décembre 2015
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**1,1**	1,5
Coût des services	**0,2**	0,3
Prestations versées	**(0,2)**	(0,7)
Solde à la fin dde la période	**1,1**	1,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,2**	0,7
Prestations versées	**(0,2)**	(0,7)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	**(1,1)**	(1,1)

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 intermédiaires résumés

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2016	31 décembre 2015
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**3,7**	9,5
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**(87,5)**	(9,2)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(19,8)**	(19,7)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(22,2)**	(21,9)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(1,1)**	(1,1)
Passifs total	**(130,6)**	(51,9)

Total des montants comptabilisés dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global :

	Trimestres terminés le 31 mars	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2016**	2015
Charges d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**8,2**	4,0
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,2**	0,3
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,5**	1,4
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,2**	0,3
Total	**10,1**	6,0

Ces charges d'exploitation sont incluses sur la ligne Rémunération et avantages du personnel dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global.

	Trimestres terminés le 31 mars	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2016**	2015
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**(90,2)**	27,4
Total	**(90,2)**	27,4

12. 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 2016	31 décembre 2015
Solde au début de la période	**1 263,1**	1 247,8
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**22,1**	97,9
Amortissement du financement en capital reporté	**(19,1)**	(82,6)
Solde à la fin de la période	**1 266,1**	1 263,1

13. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2016	31 décembre 2015
Ventes de billets à l'avance	**28,7**	15,3
Cartes cadeaux	**1,8**	2,0
Transactions non monétaires	**2,2**	2,3
VIA Préférence	**16,0**	15,6
Autres	**0,3**	0,3
Total des produits reportés	**49,0**	35,5

14. ENGAGEMENTS

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2016				31 décembre 2015
	Engagement total	**À moins d'un an**	**De un à cinq ans**	**Plus de cinq ans**	Engagement total
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux opérationnels non-résiliables (NOTE A):					
Preneur	**33,7**	3,5	10,9	19,3	34,6
Total	**33,7**	3,5	10,9	19,3	34,6
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS CAPITAL MAJEURS :					
Infrastructure	**4,0**	0,8	3,2	-	5,4
Matériel roulant	**2,5**	2,5	-	-	1,8
Total	**6,5**	3,3	3,2	-	7,2
Total des engagements	**40,2**	6,8	14,1	19,3	41,8

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie ferrée et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location sont des contrats de location résiliables pour les gares de Montréal et de Toronto assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement ainsi qu'un contrat de location non-résiliable d'une durée de 10 ans assorti d'une option de renouvellement pour le siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.

En 2016, un montant de 4,0 millions de dollars (31 mars 2015 : 3,6 millions de dollars) a été comptabilisé à la dépense en lien avec les contrats de location d'immeuble.

b) 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 expirant le 31 décembre 2018. Aucun montant n'est inclut dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagements fluctuent en fonction de l'utilisation annuelle des voies.

c) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 27,2 millions de dollars (31 décembre 2015 : 27,2 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

15. VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT

	Trimestres terminés le 31 mars	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2016**	2015
Comptes clients	**0,6**	(1,5)
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**(0,8)**	(2,0)
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada (financement du gouvernement reporté)	**18,0**	(5,1)
Stocks	**3,9**	(1,2)
Comptes fournisseurs et charges à payer	**0,2**	2,2
Provisions	**1,5**	0,5
Produits reportés	**13,5**	10,7
Total	**36,9**	3,6

16. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont exposés aux mêmes risques qui ont été présentés dans les états financiers annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2015.

17. 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 ou à vendre 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 la suivante :

SWAPS DE MARCHANDISES	31 mars 2016		31 décembre 2015	
	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)
Passif	**12 852**	**9,7**	21 168	18,8

Au 31 mars 2016, les swaps de marchandises brut ont un prix fixe par gallon américain entre 1,280 et 2,705 en dollars américains (31 décembre 2015: entre 1,280 et 2,745) et les dates de maturité sont de 2016 à 2019 (31 décembre 2015: 2016 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

CONTRATS DE CHANGE À TERME	31 mars 2016		31 décembre 2015	
	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)
Actif	**16,1**	**0,6**	24,1	2,7
Passif	**21,2**	**1,5**	18,5	0,1

Au 31 mars 2016, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,148 et 1,389 (31 décembre 2015 : entre 1,148 et 1,389) en dollars américains et les dates de maturité sont de 2016 à 2019 (31 décembre 2015 : 2016 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	31 mars 2016	31 décembre 2015
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total Actif	**0,6**	2,7
Total Passif	**11,2**	18,9

VIARAIL.CA