VIA Rail Canada

RAPPORT DU TROISIÈME TRIMESTRE 2016

TABLE DES MATIÈRES

02 Message du président
04 Troisième trimestre en chiffres
06 Examen des activités
10 Mobilité durable
20 Indicateurs clés de performance
22 Gouvernance et responsabilité
24 Commentaires et analyse de la direction
40 États financiers

VIA
VIA Rail Canada
DEPARTURES
DÉPART VOIE REMARQUES
08:57 13 À L'HEURE
09:10 17 À L'HEURE
10:10 13 À L'HEURE
10:20 19 À L'HEURE
11:50 13 À L'HEURE
12:50 17 À L'HEURE
ARRIVALS
PRÉVU VOIE REMARQUES
14 À L'HEURE
18 À L'HEURE
19 À L'HEURE
17 À L'HEURE
18 À L'HEURE
15 À L'HEURE

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'été a été occupé à VIA Rail. Sur les rails, nous avons établi de nouveaux records de performance et d'achalandage pour les mois de juillet et d'août, alors qu'à l'échelle de la Société, nous avons pu compter sur un personnel plus motivé et, pour couronner le tout, nous avons célébré l'anniversaire de gares emblématiques. En effet, la Gare du Palais, notre gare patrimoniale à Québec, soulignait son centenaire en août et la gare d'Ottawa a fêté ses 50 ans en septembre. Des jalons comme ceux-ci nous donnent l'occasion de faire le point sur les progrès accomplis par notre entreprise et l'influence positive que nous pouvons continuer à exercer sur l'avenir environnemental et économique de notre pays.

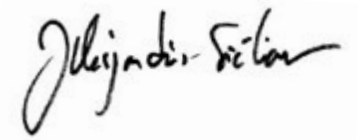
L'achalandage et les revenus ont poursuivi leur ascension durant ce trimestre. Par rapport au même trimestre l'an dernier, la croissance de nos revenus a atteint les deux chiffres, soit 11,6 pour cent. L'achalandage a augmenté de 5,67 pour cent dans l'ensemble de notre réseau et nos résultats ont également été positifs dans le corridor Québec-Windsor. L'achalandage dans le Corridor Est s'est accru de 8 pour cent, alors qu'il s'est stabilisé dans le sud-ouest de l'Ontario après plusieurs trimestres à la baisse. Au cas où un doute subsisterait : ces résultats sont extraordinaires, en particulier dans l'industrie du transport.

Grâce à la croissance et au succès continus que connaît VIA Rail, nous sommes maintenant en bonne position pour planifier à long terme. VIA Rail propose deux projets qui pourraient complètement transformer notre entreprise et l'expérience ferroviaire des passagers, soit le renouvellement de la flotte du corridor Québec - Windsor et la création d'une voie dédiée aux trains de passagers. Le remplacement de notre parc par de l'équipement moderne réduira considérablement nos émissions de gaz à effet de serre et offrira plus de confort à nos clients, alors qu'une voie pour le

transport des passagers séparée des voies des trains de marchandises permettra d'offrir un service plus rapide, sécuritaire, accessible, fiable et plus fréquent. Notre croissance au cours des deux dernières années rend possible la réalisation de projets comme ceux-là et indique à quel point il est nécessaire d'améliorer le service offert, ce que seule une voie réservée au transport des passagers peut procurer.

Malgré la hausse de notre achalandage, nous devons encore convaincre des voyageurs d'embarquer avec nous, au sens propre du terme. À cette fin, nous avons lancé ce trimestre une nouvelle campagne de marketing pour les interpeller en leur posant une simple question : « Pourquoi tu ne prends pas le train? » Vous avez peut-être déjà vu nos publicités en ligne, ou même dans certaines haltes routières le long de l'autoroute. En misant sur une touche d'humour, nous espérons encourager plus de Canadiens à réfléchir et à changer leurs habitudes.

En tant que voyageurs, nous pouvons réduire l'impact environnemental de nos déplacements en choisissant la façon la plus sensée de voyager. Alors, la prochaine fois que vous songerez à utiliser votre automobile, demandez-vous : « Pourquoi je ne prends pas le train? »



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

TROISIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES

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

	T3-2016	T3-2015	CUMUL 2016	CUMUL 2015
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs totaux [1]	93,5	84,8	225,9	206,5
Produits totaux [1]	**99,3**	**90,3**	242,7	222,5
Charges d'exploitation [1]	(139,2)	(138,4)	406,0	387,8
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	(5,9)	(9,7)	(31,3)	(44,9)
Charges d'exploitation totales [1]	**(145,1)**	(148,1)	**(437,3)**	**(432,7)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(45,8)**	(57,8)	**(194,6)**	**(210,2)**
Dépenses en immobilisations	(19,0)	(20,0)	(58,4)	(68,6)
Financement total requis	**(64,8)**	(77,8)	**(253,0)**	**(278,8)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	45,8	57,8	194,6	210,2
Financement en capital par le gouvernement	19,0	20,0	58,4	68,6
Financement total par le gouvernement	**64,8**	**77,8**	**253,0**	**278,8**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS [2]				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**258**	246	**646**	624
Total de sièges-milles (EN MILLIONS) [3]	**442**	401	**1 188**	1 088
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**17,7**	23,5	**30,1**	33,7
Rendement (EN CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**36,2**	34,5	**35,0**	33,1
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 670**	1 662	**4 923**	4 749
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**12 825**	12 283	**32 810**	30 576
Coefficient d'occupation moyen (%)	**58**	61	**54**	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**155**	148	**131**	131
Ponctualité (%)	**69**	72	**74**	69
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 986**	2 937	**2 764**	2 684

(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.
(3) Le nombre de voyageurs-milles pour 2015 a été réinitialisé. Ce changement a une incidence sur le coefficient d'occupation pour T3 2015 et cumul 2015.

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, TROISIÈME 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	60 278 $	980	186 930	0,14 $
Long-parcours Ouest	25 466 $	42	47 411	0,08 $
Long-parcours Est	3 944 $	28	15 738	0,48 $
Liaisons régionales	2 185 $	25	7 319	1,23 $
Total	**91 873 $**	**1 075**	**257 398**	**0,18 $**

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, TROISIÈME 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	55 020 $	924	175 355	0,17 $
Long-parcours Ouest	21 931 $	41	47 803	0,19 $
Long-parcours Est	3 691 $	28	16 001	0,48 $
Liaisons régionales	2 014 $	25	7 107	1,51 $
Total	**82 656 $**	**1 019**	**246 366**	**0,23 $**

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

EXAMEN DES ACTIVITÉS

ATTIRER LES GENS DANS NOS TRAINS

POURQUOI TU NE PRENDS PAS LE TRAIN ?

Le 2 septembre, VIA Rail a lancé une nouvelle campagne de marketing visant à convaincre les gens de changer leurs habitudes de déplacement en leur posant une simple question : « Pourquoi tu ne prends pas le train? » La campagne encourage avec une touche d'humour les Canadiens vivant dans le corridor Québec - Windsor à réfléchir et à revoir leurs habitudes, et les pages Web d'accompagnement déboulonnent certains mythes répandus sur les voyages en train, notamment à propos des coûts et des temps de déplacement. La nouvelle campagne, qui se poursuivra jusqu'à la saison des Fêtes 2016, comprend des vidéos en ligne, des panneaux routiers, des affiches intérieures dans les haltes routières et dans les stations-service et restaurants d'autoroute, des bannières Web et des publications dans les médias sociaux.

ANNIVERSAIRE DE DEUX GARES PATRIMONIALES

Au cours du trimestre, deux gares de VIA Rail ont célébré un anniversaire important. Le 24 août, la Gare du Palais, la gare patrimoniale de VIA Rail à Québec, a célébré le 100e anniversaire de son inauguration. Des employés de la gare ont offert des visites guidées historiques de l'endroit, et une plaque commémorative a été dévoilée pour souligner ce jalon.

À la fin du mois de septembre, la gare d'Ottawa fêtait ses 50 ans. Dans le cadre des célébrations, VIA Rail a annoncé un vaste projet de rénovation en vue d'améliorer l'accès et l'expérience des utilisateurs de la gare (plus de détails à la page 13) de même que l'ajout de deux nouveaux départs entre Toronto et Ottawa (à compter de novembre).

La Gare du Palais a été décorée pour souligner son centenaire.

Des employés de VIA Rail ont distribué ces biscuits faits maison aux clients de la gare d'Ottawa pour souligner son demi-centenaire.

OPTIMISER LE RENDEMENT ET CRÉER DE LA VALEUR

L'ÉTÉ DE TOUS LES RECORDS

VIA Rail a établi de nouveaux records d'achalandage cet été. Enter le 21 juin et le 6 septembre nous avons accueilli à bord plus de 926 000 passagers, soit une augmentation de 4,8 pour cent comparativement à l'été dernier. Afin d'offrir davantage d'options aux voyageurs, des modifications stratégiques ont été apportées à nos horaires, dont l'ajout de départs entre Ottawa et Québec et des arrêts additionnels dans certaines gares. Cette optimisation des activités a entraîné une augmentation des revenus et de l'achalandage pour la haute saison estivale, y compris tous les longs week-ends de l'été. L'achalandage au cours de la fin de semaine de la fête du Canada a augmenté de 9,2 pour cent comparativement à la même période l'année dernière. En outre, juste avant le congé civique du mois d'août, certains trains ont été rallongés pour répondre à la forte demande, ce qui a entraîné une augmentation de 4,3 pour cent de l'achalandage et de 13,4 pour cent des revenus par rapport à la même période l'an dernier. Cette tendance s'est poursuivie pendant la fin de semaine de la fête du Travail, pour laquelle nous avons établi un nouveau record de rendement avec une hausse de l'achalandage de 5,4 pour cent par rapport à l'an passé.

PONCTUALITÉ

Au cours du troisième trimestre, deux facteurs ont eu une influence négative sur la ponctualité dans le corridor Québec - Windsor, soit les limitations temporaires de vitesse (LTV) en raison de la chaleur et les travaux saisonniers sur l'infrastructure utilisée ou détenue par VIA Rail. L'été 2016 ayant été un des plus chauds de l'histoire, les LTV en raison de la chaleur étaient presque chose quotidienne. La ponctualité dans le Corridor au cours du trimestre a atteint 70 pour cent, par rapport à 74 pour cent pour le trimestre correspondant l'an dernier. La ponctualité du train transcontinental de l'Ouest s'est encore améliorée, en raison toutefois d'une réduction de la densité du transport ferroviaire de marchandises. Elle est passée de 25 pour cent pour le 3e trimestre de 2015 à 49 pour cent pour celui de 2016.

AMÉLIORER NOTRE INTERMODALITÉ

VIA Rail a poursuivi le renforcement de ses partenariats intermodaux pendant ce trimestre dans le but d'arrimer de façon harmonieuse le train avec d'autres modes de transport. Grâce au partenariat amélioré de VIA Rail avec Maritime Bus, il est dorénavant plus facile que jamais de planifier un voyage à Charlottetown, à l'Î.-P.-É. ou à Saint John, au N.-B. Depuis le 14 juillet, les passagers peuvent réserver des billets pour les services de Maritime Bus directement sur le site Web de VIA Rail. Les personnes qui ont besoin d'une voiture une fois à destination peuvent en louer une en utilisant les kiosques de location d'autos Discount nouvellement installés par VIA Rail dans les gares de Belleville, Cobourg, Moncton et Windsor. Des kiosques de ce type sont déjà en service dans les gares d'Ottawa, Fallowfield, Kingston et London, et on prévoit en installer dans d'autres gares au cours du quatrième trimestre de cette année.

APPORTER DES AMÉLIORATIONS À BORD

Nous renouvelons constamment notre gamme de services afin de proposer la meilleure expérience-client possible à bord de nos trains. Ce trimestre, nous avons réalisé un sondage auprès de nos employés et de nos passagers afin d'évaluer notre offre d'aliments et de boissons et nos services wifi. Nous avons actualisé la sélection de boissons alcoolisées en classe Affaires et ajouté une bière blonde primée de la microbrasserie Glutenberg au menu des classes Économie et Affaires. Cette bière artisanale sans gluten ajoute de la valeur à nos menus tout en nous permettant d'accroître notre soutien aux fournisseurs locaux et de proposer un choix plus varié à tous nos voyageurs.

En réponse aux commentaires des clients, nous avons commencé à fournir des rallonges de tablettes aux clients voyageant dans nos nouvelles voitures en classe Affaires. Elles réduisent l'écart entre la table et le siège, offrant ainsi aux voyageurs une plus grande surface de travail pour installer leur ordinateur ou davantage d'espace au moment des repas.

Sur le *Canadien*, nous avons continué de rehausser les services de la classe Prestige en mettant sur pied le bureau Prestige, doté d'une ligne téléphonique et d'une adresse de courriel exclusives, dans les centres de service à la clientèle, ce qui permet aux clients de la classe Prestige d'obtenir du soutien après avoir réservé leurs billets. Ils reçoivent maintenant avant le départ du train un courriel détaillé du Centre client VIA qui contient toute l'information pertinente pour assurer une expérience-voyage agréable.

MOBILITÉ DURABLE

OFFRIR LA MEILLEURE EXPÉRIENCE-CLIENT POSSIBLE

ANNONCE D'IMPORTANTES RÉNOVATIONS À LA GARE D'OTTAWA

Le 29 septembre, VIA Rail a annoncé un projet de rénovation de 20 millions de dollars pour la gare d'Ottawa. Ces travaux rendront des installations de la gare conformes aux normes d'accessibilité internationales et appuieront notre engagement envers la mobilité durable. Le projet comprend la construction d'un quai d'embarquement surélevé et chauffé, l'installation d'ascenseurs pour améliorer l'accès au tunnel et aux quais d'embarquement, la construction d'une nouvelle salle électrique et l'installation d'un système électrique modernisé. Les travaux s'échelonneront de septembre 2016 à l'automne 2017.

Représentation artistique de l'ascenseur et des quais d'embarquement surélevés qui amélioreront l'accessibilité à la gare d'Ottawa.

INVESTISSEMENT FÉDÉRAL DE 34 MILLIONS DE DOLLARS

Le 22 juillet, le ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau, a visité le Centre de maintenance de VIA Rail à Montréal pour annoncer plusieurs améliorations aux installations. Ces projets, qui font partie de l'enveloppe de 34 millions de dollars octroyée à VIA Rail dans le cadre de l'initiative fédérale liée aux infrastructures annoncée dans le budget 2016, comprennent des mises à niveau des systèmes mécaniques, électriques, de chauffage, de ventilation et de traitement de l'eau, ainsi que le remplacement de toitures.

Des membres de la haute direction et du conseil de gestion de VIA Rail posent en compagnie du ministre Garneau (au centre) et d'Angelo Iacono (au centre, vers la droite), député de la circonscription Alfred-Pellan au Centre de maintenance de Montréal.

Une partie de cet investissement de 34 millions de dollars permettra également d'apporter des améliorations aux gares de VIA Rail à London et à Sarnia. Les détails de ces projets ont été présentés en septembre dernier à la gare de VIA Rail à London par Kate Young, secrétaire parlementaire du ministre des Transports et députée fédérale de London-Ouest, qui était accompagnée d'Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction de VIA Rail. Une somme de 2,55 millions de dollars servira à améliorer le tunnel piétonnier et la signalisation, les installations sanitaires, le système de chauffage et le revêtement de la tour. Par ailleurs, à la gare de Sarnia, le financement servira notamment à réparer la toiture, la maçonnerie et les portes ainsi qu'à moderniser les toilettes publiques et à déplacer des panneaux d'alimentation à quai.

La gare d'Ottawa profitera également de cet investissement du gouvernement fédéral. Outre les travaux déjà mentionnés, la toiture sera partiellement rénovée et des améliorations à certains systèmes seront apportées grâce à un financement de 1,7 million de dollars.

Kate Young, députée fédéral de London-Ouest, Yves Desjardins-Siciliano et Peter Fragiskatos, député de London-Centre-Nord, lors de l'annonce de financement à la gare de London.

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE ET COMMANDITES

VIA Rail collabore avec divers organismes caritatifs et sans but lucratif à l'échelle locale, régionale et nationale pour appuyer des activités, des campagnes de financement et des initiatives communautaires au Canada. Des crédits-voyages et des bons promotionnels sont offerts aux organismes admissibles qui présentent une demande par l'entremise du site Web de VIA Rail. Au cours du troisième trimestre de 2016, VIA Rail a soutenu quelque 396 organismes en leur fournissant des crédits-voyages et des bons promotionnels d'une valeur totale de 314 361 dollars.

VIA Rail a aussi mis en place des programmes plus poussés de commandite afin d'appuyer les initiatives qui correspondent à nos critères de partenariat, soit patrimoine canadien, jeunesse, communauté et diversité, ainsi que des partenariats commerciaux. Ce trimestre, VIA Rail s'est associée à Fierté Montréal et plusieurs employés de notre siège social ont participé au défilé en marchant à proximité de notre char allégorique. VIA Rail a agi comme commanditaire officiel des Jeux américains des maîtres présentés à Vancouver cet été, en fournissant du soutien aux représentants des médias et aux athlètes internationaux. Les Jeux américains des maîtres encouragent les athlètes de 30 à 100 ans et plus à s'efforcer de réaliser de bonnes performances sportives tout en s'amusant. VIA Rail a de plus renouvelé son partenariat avec le festival de musique Osheaga en transportant les gagnants d'un concours local de Toronto à Montréal dans trois voitures spéciales comarquées avec l'entreprise VANS. Enfin, VIA Rail est devenue le commanditaire principal du Family Fun Fest, une journée de reconnaissance des militaires qui a lieu à la base des Forces canadiennes de Kingston. Cette année, plus de 10 000 personnes ont participé à la Family Fun Fest VIA Rail. On attend plus de 15 000 visiteurs l'an prochain pour le 150e anniversaire du Canada.

Un groupe de fiers employés de VIA Rail, dont Yves Desjardins-Siciliano (au centre) et Martin R. Landry, Chef, Affaires commerciales (à l'extrême droite) au défilé de Fierté Montréal.

ACCUEILLIR DE NOUVEAUX CITOYENS

Dans le cadre du programme Laissez-passer culturel de l'Institut pour la citoyenneté canadienne, les nouveaux citoyens peuvent profiter d'un rabais pour se déplacer en train au cours de leur première année de citoyenneté. Depuis le lancement de ce programme en 2012, plus de 22 400 voyages ont été effectués dans le cadre de cette offre de VIA Rail.

En septembre, 30 nouveaux citoyens canadiens ont été accueillis lors d'une cérémonie d'assermentation qui s'est déroulée à la gare Pacific Central de Vancouver. Il s'agit de la troisième cérémonie de ce type organisée par VIA Rail et l'Institut pour la citoyenneté canadienne au cours des 12 derniers mois.

Galiane Yergeau, conseillère principale, Sécurité de l'entreprise et affaires réglementaires et Noemie Yergeau, commis au soutien administratif, à l'occasion de la Course de l'armée du Canada de cette année.

INSTITUT POUR LA CITOYENNETÉ CANADIENNE

LAISSEZ-PASSER... CULTUREL ©MC

SOUTENIR LES HOMMES ET LES FEMMES DES FORCES CANADIENNES

Pour souligner la contribution des hommes et des femmes qui consacrent leur vie à servir leur pays, VIA Rail offre à la communauté militaire, qui comprend les membres des Forces armées, les Anciens combattants ainsi que leur famille, un rabais de 25 pour cent pour leurs déplacements personnels. Au total, 9 417 voyages de ce type ont été effectués au cours du trimestre, soit une augmentation de 9,7 pour cent par rapport à la même période l'année dernière. Depuis le lancement du programme il y a cinq ans, les membres de cette communauté ont profité de plus de 166 000 voyages en train.

Au cours du troisième trimestre, VIA Rail s'est associée à diverses activités à l'appui des Forces armées, comme la 8e Course annuelle de l'armée du Canada, la soirée de conférences Force au féminin, le 25e anniversaire de la Fondation du centre de la famille de Valcartier et le Commando Challenge du Centre de ressources pour les familles des militaires d'Halifax et régions. VIA Rail appuie également Wounded Warriors, un organisme qui offre du soutien aux Anciens combattants, en particulier ceux qui sont touchés par le trouble de stress post-traumatique.

ÊTRE UN EMPLOYEUR DE CHOIX

UN PERSONNEL PLUS MOTIVÉ

En septembre dernier, les employés de VIA Rail ont rempli le sondage de mobilisation 2016. Au total, 71 pour cent des employés ont répondu au sondage, surpassant ainsi notre objectif de participation de 65 pour cent et le taux de participation de 63 pour cent obtenu pour le sondage de l'année dernière. Ce niveau de participation nous permettra de tirer des conclusions significatives sur notre entreprise dans son ensemble. En nous appuyant sur les résultats détaillés du sondage, nous collaborerons à l'élaboration de plans d'action appropriés de façon à augmenter la mobilisation et à aborder l'année 2017 munis d'une solide compréhension des enjeux auxquels nous devrons faire face et de la confiance nécessaire pour les surmonter.

DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE EN LIGNE

VIA Rail a mis en branle un important projet au cours du trimestre afin d'améliorer l'environnement de travail et de favoriser la mobilisation de nos mécaniciens de locomotive (ML). Nous avons mis des tablettes à la disposition des ML, qui conduisent les trains, leur fournissant ainsi un outil amélioré de gestion des communications et des documents. Les ML ne sont plus tenus de transporter avec eux les copies imprimées des documents d'exploitation et de réglementation requis; ils peuvent maintenant accéder aux versions électroniques courantes par l'entremise de leur iPad. Les tablettes facilitent également les communications d'entreprise et internes en permettant aux ML d'accéder aisément à l'intranet de la Société, à notre réseau social interne ainsi qu'à leur compte de courriel VIA Rail. À la fin du trimestre, 99 pour cent des tablettes avaient été distribuées. Nous commençons donc petit à petit à éliminer les documents papier, une mesure qui réduira le gaspillage.

PRIX ET RÉCOMPENSES

LA GOUVERNANCE AU FÉMININ

Yves Desjardins-Siciliano, le président et chef de la direction de VIA Rail Canada, a reçu ce trimestre un prix décerné par La Gouvernance au Féminin, un organisme sans but lucratif qui soutient les femmes sur le plan du développement de leur leadership, de l'avancement de leur carrière et de leur accession à des postes aux conseils d'administration. Il a été honoré lors du gala de reconnaissance de l'organisme dans la catégorie Président-directeur général en raison de sa contribution exceptionnelle à l'avancement des femmes à VIA Rail. VIA Rail se positionne comme chef de file au Canada sur le plan de la diversité en matière de gouvernance, son conseil d'administration ayant atteint la parité en 2014. Trois des huit membres de sa haute direction sont des femmes et, au sein de l'entreprise, 30 pour cent des gestionnaires principaux sont des femmes.

Caroline Codsi, présidente fondatrice de La Gouvernance au Féminin, avec les lauréats Yves Desjardins-Siciliano, Robert Tessier, président du conseil d'administration de la Caisse de dépôt et placement du Québec et François J. Coutu, président et chef de la direction de Jean Coutu.

INDICATEURS CLÉS 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 CLÉS DE PERFORMANCE		Trimestres terminés le 30 septembre			Périodes de 9 mois terminées le 30 septembre		
INDICATEUR	UNITÉ	T3 2016	T3 2015	Vs 2015	YTD 2016	YTD 2015	Vs 2015
CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS) Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO) (1)	SMO	442	401	10.2 %	1,188	1,088	9.2
REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	22.45	22.53	🟨	20.42	20.45	🟨
DÉPENSES TOTALES (2) / SMO (CSMO) Coûts d'opération totaux, divisé par le total des sièges-milles offerts	cents	32.79	36.12	🟦	35.66	37.27	🟦
RSMO / CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisé par les coûts par siège-mille offert	%	68,5	62,4	🟦	57,3	54,9	🟦
PONCTUALITÉ La ponctualité des trains de VIA	%	69	72	🟨	74	69	🟦
PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA (3) La ponctualité des trains de VIA sur la portion d'infrastructure dont VIA est propriétaire	%	95,7	91,3	🟦	95,6	90,8	🟦
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.	#	3	3	🟦	8	10	🟦
ASSIDUITÉ AU TRAVAIL Les heures totales d'absences par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois.	%	95,2	95,0	🟦	95,2	94,8	🟦

(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 été suivi pendant le deuxième trimestre 2015

🟦 Performance égale ou supérieure au résultat de l'année dernière
🟨 Performance légèrement inférieure à l'objectif ou au résultat de l'année dernière (moins de 10 %)
🟥 Performance inférieure à l'objectifs ou au résultat de l'année dernière (plus de 10 %)

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé de l'administratrice principale, du président et chef de la direction et de huit autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. De ces dix administrateurs (hormis le président et chef de la direction), cinq sont des femmes et quatre sont des hommes. Le conseil est chargé de superviser la gestion et les orientations stratégiques de la Société et de présenter un compte rendu des opérations de VIA Rail au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail croit que la transparence constitue l'un des principaux piliers pour bâtir une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. Depuis 2007, VIA Rail est soumise à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Nous nous sommes donc engagés à répondre aux demandes du public, des médias et de toute personne intéressée par les activités de VIA Rail. Lors du troisième trimestre de 2016, VIA Rail a reçu neuf nouvelles demandes d'accès à l'information et de renseignements personnels, dont cinq étaient toujours actives à la fin du trimestre.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Au cours du troisième trimestre de 2016, six réunions du conseil d'administration ont été tenues, tandis que les quatre comités du conseil se sont réunis au total cinq fois. À l'ensemble de ces réunions, le taux d'assiduité des administrateurs a été de 96.4 pour cent. Un total de 45 150 dollars a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration pendant cette période.

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

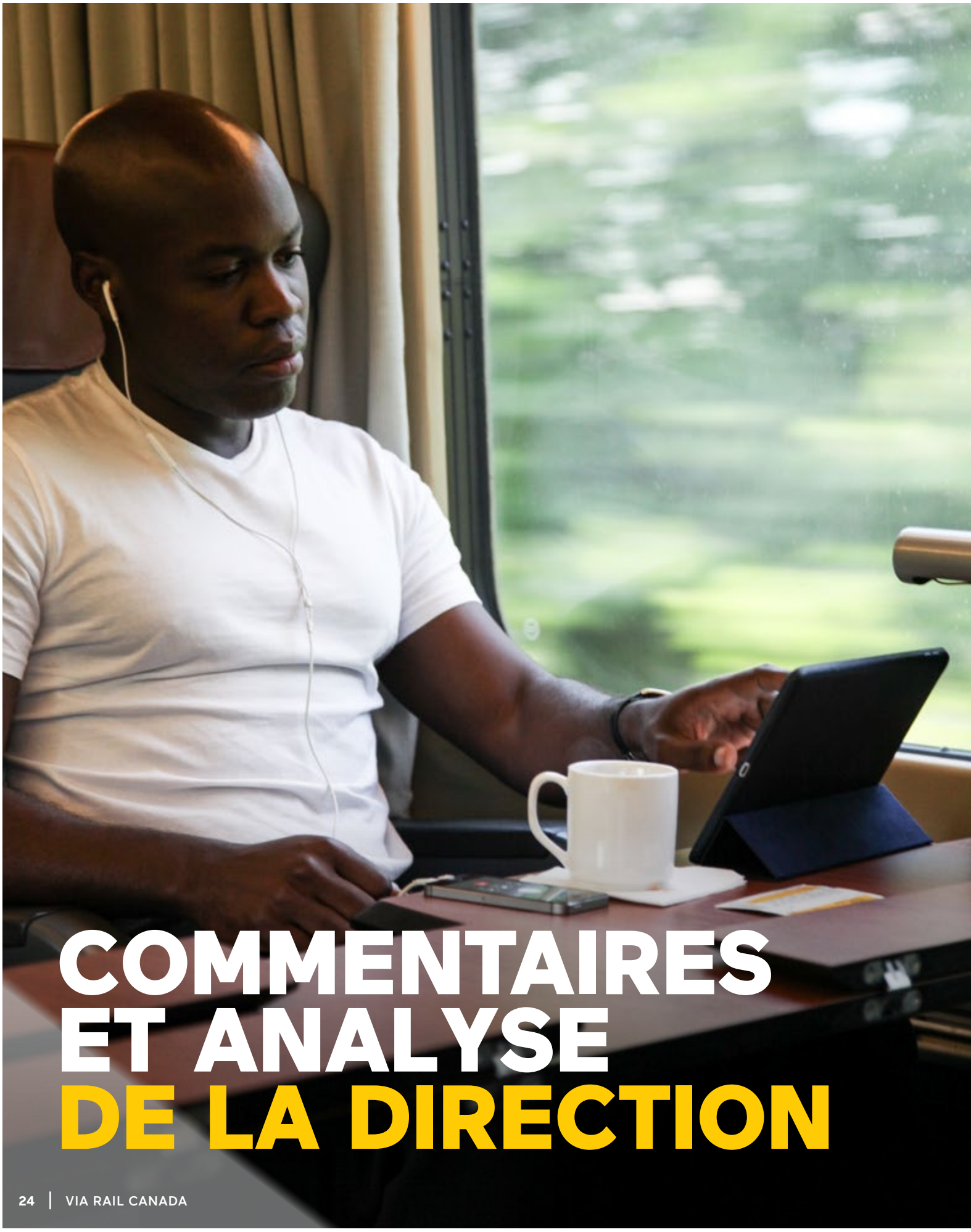
VIA Rail se conforme à la *Loi sur les langues officielles* et est fière d'offrir ses services dans les deux langues officielles.

Au cours du troisième trimestre, VIA Rail a contribué au développement des communautés linguistiques minoritaires du Canada en participant à des activités comme le lancement de la programmation 2016-2017 de l'Alliance française de Toronto, en prenant part au gala annuel du théâtre Centaur de Montréal pour la deuxième année consécutive et en favorisant la présence de conférenciers et de professeurs francophones au Symposium des Rocheuses.

VIA Rail collabore aussi avec la Fondation Paul Gérin-Lajoie (FPGL) dans le cadre de son projet pour le 150e anniversaire du Canada. Lors du lancement de cette initiative, le 28 septembre, la Fondation a annoncé la tenue d'un concours de dictée à l'échelle nationale en 2017, à laquelle participeraient plus de 3 000 écoles secondaires canadiennes affiliées à la FPGL. De concert avec la Ligue nationale d'improvisation, la FPGL organisera, dans six grandes villes canadiennes, une série d'ateliers d'improvisation qui permettront de couronner les gagnants du concours de chaque région. Ces groupes voyageront ensemble de Vancouver et Halifax jusqu'à Ottawa à bord des trains Canadian et Océan de VIA Rail.

FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES DÉPENSES SUIVANTES ONT ÉTÉ SOUMISES AU TROISIÈME TRIMESTRE 2016 AU TITRE DES DÉPLACEMENTS, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES :	
Jane Mowat Administratrice principale du conseil d'administration	1 847 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	33 650 $
Conseil d'administration (9 membres)	7 825 $
Comité de la haute direction (7 membres)	46 275 $
Total pour les membres de la direction de VIA Rail (513 employés y compris le conseil d'administration, le comité de direction et tous les employés de la direction)	180 484 $



COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Voici le rapport d'examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada (VIA Rail) pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, en comparaison avec le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015. Il doit être lu parallèlement aux états financiers intermédiaires condensés et aux notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers de la Société, en indiquant d'abord les activités qui ont été financées au cours du trimestre, puis les éléments hors caisse 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 de s'acquitter de ses activités financées. Les activités financées comprennent les recettes et dépenses qui génèrent ou requièrent des liquidités (elles excluent les écritures comptables requises par les IFRS mais qui ne génèrent aucune liquidité).

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Produits voyageurs *	93,5	84,8	8,7	10,3 %	225,9	206,5	19,4	9,4 %
Produits totaux *	**99,3**	**90,3**	**9,0**	**10,0 %**	**242,7**	**222,5**	**20,2**	**9,1 %**
Charges d'exploitation *	139,2	138,4	0,8	0,6 %	406,0	387,8	18,2	4,7 %
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	5,9	9,7	(3,8)	(39,2 %)	31,3	44,9	(13,6)	(30,3 %)
Charges d'exploitation totales *	**145,1**	**148,1**	**(3,0)**	**(2,0 %)**	**437,3**	**432,7**	**4,6**	**1,1 %**
Perte d'exploitation	**(45,8)**	**(57,8)**	**(12,0)**	**(20,8 %)**	**(194,6)**	**(210,2)**	**(15,6)**	**(7,4 %)**
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**45,8**	**57,8**	**(12,0)**	**(20,8 %)**	**194,6**	**210,2**	**(15,6)**	**(7,4 %)**
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les années futures	(6,4)	3,0	(9,4)	313,3 %	(4,4)	25,6	(30,0)	(117,2 %)
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(23,7)	(18,4)	(5,3)	(28,8 %)	(65,9)	(60,1)	(5,8)	(9,7 %)
Amortissement du financement en capital reporté	23,5	18,0	5,5	30,6 %	65,0	59,0	6,0	10,2 %
Autres	(4,2)	0,7	(4,9)	700,0 %	1,1	(3,6)	4,7	130,6 %
Résultat net du trimestre	**(10,8)**	**3,3**	**(14,1)**	**(427,3 %)**	**(4,2)**	**20,9**	**(25,1)**	**(120,1 %)**
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	22,3	(43,8)	66,1	(150,9 %)	(121,6)	29,8	(151,4)	(508,1 %)
Résultat global total pour le trimestre	**11,5**	**(40,5)**	**52,0**	**(128,4 %)**	**(125,8)**	**50,7**	**(176,5)**	**(348,1 %)**

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

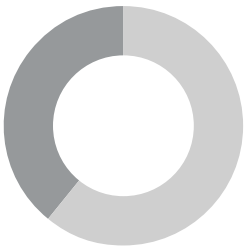
Produits totaux et sources de financement pour le trimestre

T3 2016

- 68 % Produits totaux
- 32 % Financement d'exploitation par le gouvernement

T3 2015

- 61 % Produits totaux
- 39 % Financement d'exploitation par le gouvernement



Produits totaux et sources de financement pour la période de neuf mois

Cumul 2016

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

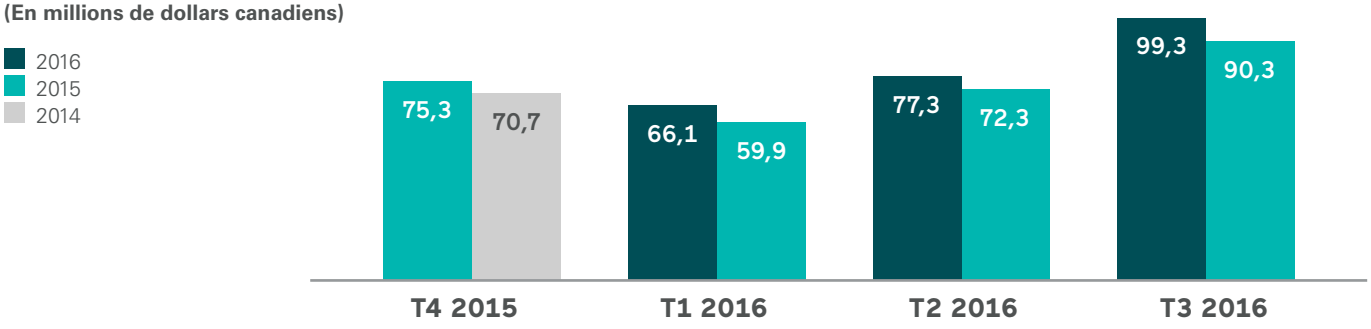
Cumul 2015

- 51 % Produits totaux
- 49 % Financement d'exploitation par le gouvernement

Le prochain tableau présente les données financières pour les huit derniers trimestres. Cette information trimestrielle est basée sur les activités financées. Les produits d'exploitation varient durant l'année, reflétant les variations saisonnières des activités (la plus forte demande pour les services survenant l'été, pendant le troisième trimestre).

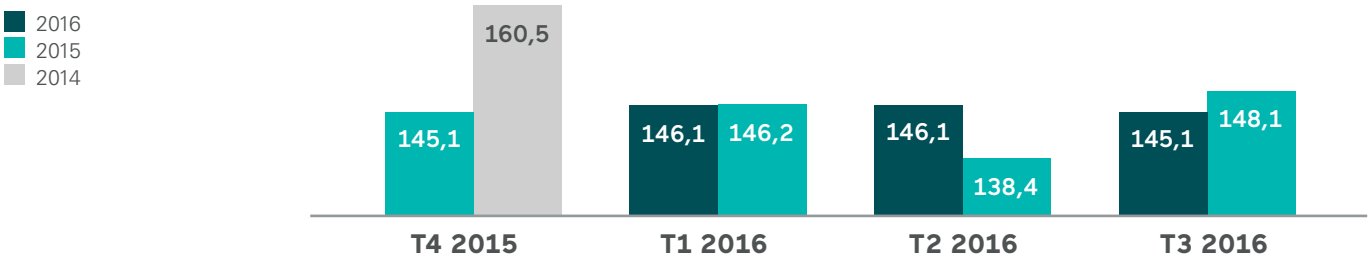
Produits totaux trimestriels

(En millions de dollars canadiens)



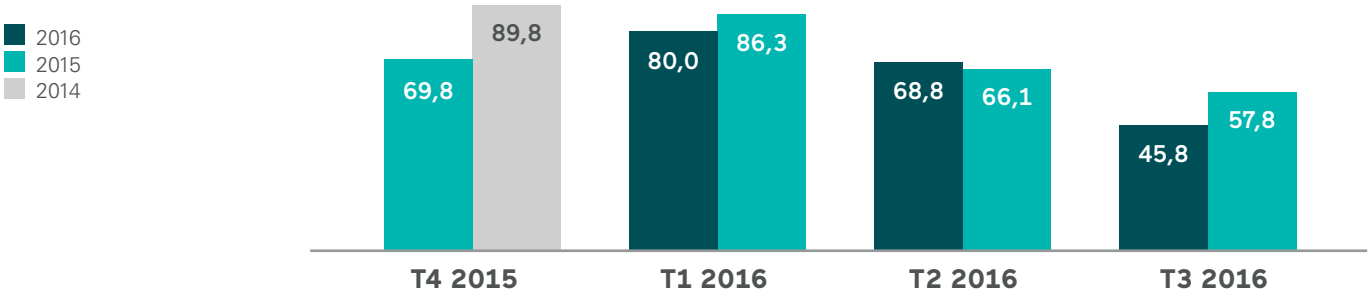
Charges d'exploitation trimestrielles

(En millions de dollars canadiens)



Déficit d'exploitation trimestriel

(En millions de dollars canadiens)



Les prochaines sections du document commentent les activités financées pour le trimestre et pour la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (avant éléments hors financement et autres ajustements comptables), comparativement au trimestre et à la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015.

2. PRODUITS

Produits d'exploitation

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2016	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Produits voyageurs	93,5	84,8	8,7	10,3 %	225,9	206,5	19,4	9,4 %
Autres produits	5,8	5,5	0,3	5,5 %	16,8	16,0	0,8	5,0 %
Produits totaux	**99,3**	**90,3**	**9,0**	**10,0 %**	**242,7**	**222,5**	**20,2**	**9,1 %**

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

Pour le trimestre :

Les produits voyageurs totalisent 93,5 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une augmentation de 10,3 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière. Cette augmentation est attribuable aux produits supplémentaires générés par les fréquences additionnelles introduites dans le Corridor Est durant le deuxième semestre de 2015, ainsi qu'aux produits du *Canadien* associés à la classe Prestige.

Les autres produits totalisent 5,8 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une augmentation de 5,5 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière. Cette hausse durant le trimestre est attribuable en grande partie aux produits plus élevés des contrats exécutés pour des tiers.

Pour la période de neuf mois :

Les produits voyageurs totalisent 225,9 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 9,4 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière. Cette hausse s'explique par l'impact de l'ajout de fréquences dans le Corridor Est au second semestre de 2015, les produits supplémentaires générés par la classe Prestige du *Canadien*, ainsi que la majoration des tarifs moyens dans la plupart des principaux services de train.

Les autres produits totalisent 16,8 millions de dollars pour la période, ce qui représente une augmentation de 5,0 pour cent par rapport à la même période l'année dernière. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation des produits des gares et des contrats exécutés pour des tiers.

a) Produits voyageurs

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)*							
	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Corridor Est	49,5	44,8	4,7	10,5 %	134,0	123,4	10,6	8,6 %
Sud Ouest Ontario	10,8	10,2	0,6	5,9 %	30,8	29,8	1,0	3,4 %
Corridor Québec - Windsor	**60,3**	**55,0**	**5,3**	**9,6 %**	**164,8**	**153,2**	**11,6**	**7,6 %**
Océan	4,0	3,7	0,3	8,1 %	7,6	7,3	0,3	4,1 %
Canadien	25,4	22,0	3,4	15,5 %	44,8	37,4	7,4	19,8 %
Liaisons régionales	2,2	2,0	0,2	10,0 %	3,8	3,5	0,3	8,6 %
Non Corridor	**31,6**	**27,7**	**3,9**	**14,1 %**	**56,2**	**48,2**	**8,0**	**16,6 %**
Autres	1,6	2,1	(0,5)	(23,8 %)	4,9	5,1	(0,2)	(3,9 %)
TOTAL	**93,5**	**84,8**	**8,7**	**10,3 %**	**225,9**	**206,5**	**19,4**	**9,4 %**

* Le montant des produits a été rajusté pour refléter les activités financées.

	VOYAGEURS (EN MILLIERS)							
	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var #	Var %	**2016**	2015	Var #	Var %
Corridor Est	738,9	684,0	54,9	8,0 %	2 039,6	1 951,1	88,5	4,5 %
Sud-Ouest Ontario	240,7	240,3	0,4	0,2 %	697,1	702,9	(5,8)	(0,8 %)
Corridor Québec - Windsor	**979,6**	**924,3**	**55,3**	**6,0%**	**2 736,7**	**2 654,0**	**82,7**	**3,1%**
Océan	28,3	28,8	(0,5)	(1,7 %)	60,8	62,1	(1,3)	(2,1 %)
Canadien	42,0	41,1	0,9	2,2 %	77,5	74,8	2,7	3,6 %
Liaisons régionales	25,5	25,3	0,2	0,8 %	54,8	53,7	1,1	2,0 %
Non Corridor	**95,8**	**95,2**	**0,6**	**0,6%**	**193,1**	**190,6**	**2,5**	**1,3 %**
TOTAL	**1 075,4**	**1 019,5**	**55,9**	**5,5 %**	**2 929,8**	**2 844,6**	**85,2**	**3,0 %**

Pour le trimestre :

- Les produits générés par le Corridor Est se sont accrus de 10.5 pour cent comparativement à l'année dernière, une hausse en grande partie attribuable à la hausse de l'achalandage (8,0 pour cent), combinée à une augmentation des produits moyens (2,3 pour cent);
- Les produits du Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 5,9 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés (en hausse de 5,7 pour cent), tandis que l'achalandage est resté stable;
- Les produits de l'Océan ont augmenté de 8,1 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés (10,0 pour cent), contrebalancés en partie par une baisse du volume de voyageurs (1,7 pour cent);
- Les produits du Canadien sont en hausse de 15,5 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière. Ce rendement résulte de l'augmentation des produits moyens (13,0 pour cent) générés principalement par la classe Prestige, car une capacité plus importante a été offerte à la vente cette année. L'achalandage a également bondi de 2,2 pour cent;
- Les produits des Services régionaux ont augmenté de 10,0 pour cent, principalement en raison de l'accroissement des produits moyens (une hausse de 9,1 pour cent générée sur les liaisons Jasper-Prince Rupert et Winnipeg-Churchill).

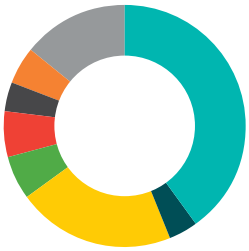
Période de neuf mois close le 30 septembre :

- Les produits du Corridor Est ont augmenté de 8,6 pour cent par rapport à l'an dernier, en raison d'une hausse de l'achalandage (4,5 pour cent), associée à l'augmentation de la capacité au second semestre de 2015, et de la hausse des produits moyens (3,9 pour cent);
- Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 3,4 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés (hausse de 4,2 pour cent), contrebalancés en partie par une baisse de l'achalandage (0,8 pour cent);
- Les produits de l'Océan se sont accrus de 4,1 pour cent, en raison d'une hausse des produits moyens (6,3 pour cent), contrebalancée par une baisse de l'achalandage (2,1 pour cent);
- Les produits du Canadien sont en hausse de 19,8 pour cent par rapport à la période correspondante de l'année dernière. Ce rendement est attribuable à la hausse des produits moyens (15,6 pour cent) générée par la classe Prestige, qui n'a été lancée qu'en mai 2015, ainsi qu'à l'augmentation de l'achalandage (3,6 pour cent);
- Les produits des Services régionaux ont augmenté de 8,6 pour cent, en raison d'une hausse des produits moyens (6,4 pour cent) combinée à une augmentation de l'achalandage (2,0 pour cent).

3. CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux*	58,8	65,3	(6,5)	(10,0 %)	175,1	168,5	6,6	3,9 %
Exploitation des trains et carburant	30,1	31,9	(1,8)	(5,6 %)	89,9	93,7	(3,8)	(4,1 %)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	1,4	2,4	(1,0)	(41,7 %)	5,7	5,6	0,1	1,8 %
Charge (recouvrement) d'impôt	0,0	0,2	(0,2)	(100,0 %)	0,4	0,7	(0,3)	(42,9 %)
Autres*	48,9	38,6	10,3	26,7 %	134,9	119,3	15,6	13,1 %
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	**139,2**	**138,4**	**0,8**	**0,6 %**	**406,0**	**387,8**	**18,2**	**4,7 %**
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel*	5,9	9,7	(3,8)	(39,2 %)	31,3	44,9	(13,6)	(30,3 %)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**145,1**	**148,1**	**(3,0)**	**(2,0 %)**	**437,3**	**432,7**	**4,6**	**1,1 %**

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



T3 2016

- 40 % Rémunération et avantages du personnel (58,8 M$)
- 4 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (5,9 M$)
- 21 % Exploitation des trains et carburant (30,1 M$)
- 6 % Gares et autres biens (8,5 M$)
- 6 % Matériel de maintenance (8,6 M$)
- 4 % Coût des fournitures à bord des trains (5,3 M$)
- 5 % Marketing et ventes (7,3 M$)
- 14 % Autres (20,6 M$)

T3 2015

- 44 % Rémunération et avantages du personnel (65,3 M$)
- 7 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (9,7 M$)
- 22 % Exploitation des trains et carburant (31,9 M$)
- 5 % Gares et autres biens (8,2 M$)
- 5 % Matériel de maintenance (7,2 M$)
- 3 % Coût des fournitures à bord des trains (4,8 M$)
- 5 % Marketing et ventes (7,5 M$)
- 9 % Autres (13,5 M$)

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation financées avant les contributions de l'employeur aux avantages sociaux du personnel ont augmenté de 0,6 pour cent et se sont élevées à 139,2 millions de dollars au total pour le trimestre. Cette augmentation est principalement attribuable aux éléments suivants :
  - Hausse du coût des services professionnels (5,1 millions de dollars), incluant les coûts de l'étude sur le service ferroviaire à haute fréquence et ceux du projet de renouvellement de la flotte pour lequel VIA a reçu certains fonds supplémentaires. Ces projets, une fois menés à bien, devraient procurer d'importants avantages dans les années futures;
  - Hausse des coûts de réparation du matériel liés aux incidents ferroviaires (2,4 millions de dollars; ces éléments sont inclus dans la catégorie « autres dépenses d'exploitation »);
  - Baisse de la rémunération (6,5 millions de dollars) du fait que le troisième trimestre de 2016 comptait une période de paie de moins;
  - Baisse des coûts d'exploitation des trains et du carburant (1,8 million de dollars – les prix courants ont diminué comparativement à l'année dernière). Cet écart compense en partie l'augmentation de 1,0 million de dollars dans les pertes réalisées sur les instruments financiers, en raison de l'incidence des contrats de couverture (les prix courants ayant été inférieurs aux prix des contrats).
- La cotisation patronale aux avantages sociaux des employés a diminué de 39,2 pour cent, principalement en raison de la baisse des cotisations pour services passés, résultant de l'amélioration de la solvabilité qui sert de base pour la détermination des régimes de retraite de la Société pour les exigences de financement en 2016.

Période de neuf mois close le 30 septembre 2016

- 40 % Rémunération et avantages du personnel (175,1 M$)
- 7 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (31,3 M$)
- 21 % Exploitation des trains et carburant (89,9 M$)
- 6 % Gares et autres biens (28,5 M$)
- 6 % Matériel de maintenance (25,3 M$)
- 3 % Coût des fournitures à bord des trains (13,5 M$)
- 5 % Marketing et ventes (22,2 M$)
- 12 % Autres (51,5 M$)

Période de neuf mois close le 30 septembre 2015

- 39 % Rémunération et avantages du personnel (168,5 M$)
- 10 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (44,9 M$)
- 22 % Exploitation des trains et carburant (93,7 M$)
- 6 % Gares et autres biens (26,2 M$)
- 6 % Matériel de maintenance (25,3 M$)
- 3 % Coût des fournitures à bord des trains (12,4 M$)
- 5 % Marketing et ventes (22,3 M$)
- 9 % Autres (39,4 M$)

Période de neuf mois close le 30 septembre :

- Les charges d'exploitation financées avant les contributions de l'employeur aux avantages sociaux du personnel ont augmenté de 4,7 pour cent et se sont élevées à 406,0 millions de dollars au total pour la période. Cette augmentation est attribuable aux principaux éléments suivants :
  - Hausse de 6,6 millions de dollars de la charge pour la rémunération et les avantages sociaux, principalement attribuable à l'ajout de capacité et aux augmentations de salaire annuelles;
  - Hausse des autres charges de 15,6 millions de dollars, dont 2,5 millions pour les réparations de matériel associées aux incidents ferroviaires et 2,5 millions pour les coûts des gares et des biens en raison des hausses des coûts contractuels et du fait que les charges de 2015 avaient été touchées par un ajustement favorable non récurrent;
  - Hausse de 6,3 millions de dollars pour les services professionnels, principalement pour l'étude sur le service ferroviaire à haute fréquence et le projet de renouvellement de la flotte, projets pour lesquels la Société a reçu certains fonds supplémentaires et qui, une fois menés à bien, pourraient procurer des avantages substantiels à la Société;
  - Baisse des coûts d'exploitation des trains et du carburant de 3,8 millions de dollars, grâce surtout à la diminution du prix du carburant.
- La cotisation patronale aux avantages sociaux des employés a diminué de 30,3 pour cent, principalement en raison de la baisse des cotisations pour services passés, résultant de l'amélioration de la solvabilité qui sert de base pour la détermination des régimes de retraite de la Société pour les exigences de financement en 2016.

4. FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	45,8	57,8	(12,0)	(20,8 %)	194,6	210,2	(15,6)	(7,4 %)
Financement en capital	19,0	20,0	(1,0)	(5,0 %)	58,4	68,6	(10,2)	(14,9 %)
Total	**64,8**	77,8	(13,0)	(16,7 %)	**253,0**	278,8	(25,8)	(9,3 %)
Financement par le gouvernement détaillé :								
Total des produits financés (section 2)	99,3	90,3	9,0	10,0 %	242,7	222,5	20,2	9,1 %
Total des charges d'exploitation financées (section 3)	145,1	148,1	(3,0)	(2,0 %)	437,3	432,7	4,6	1,1 %
Perte d'exploitation financée totale	**45,8**	**57,8**	**(12,0)**	**(20,8 %)**	**194,6**	**210,2**	**(15,6)**	**(7,4 %)**

Pour le trimestre :

Le financement d'exploitation a diminué de 12,0 millions de dollars (20,8 pour cent) comparativement au trimestre correspondant de l'année dernière, la perte d'exploitation ayant diminué. La baisse de la perte d'exploitation est attribuable à la combinaison de la hausse des produits et de la diminution des coûts d'exploitation, comme l'indiquent les sections 2 et 3 de ce document.

Le financement d'immobilisations a diminué de 1,0 million de dollars (5,0 pour cent). Cette diminution s'explique par le fait que les investissements en immobilisations ont été moins importants qu'au trimestre correspondant de l'année dernière.

Pour la période de neuf mois :

Le financement d'exploitation a diminué de 7,4 pour cent, un résultat qui reflète la réduction de la perte d'exploitation pendant la période. Cette réduction est le fruit de la hausse des produits et de la baisse des charges d'exploitation, comme l'indiquent les sections 2 et 3 de ce document.

Le financement d'immobilisations a diminué de 14,9 pour cent. Cette diminution s'explique elle aussi par le fait que les investissements en immobilisations ont été moins importants qu'au cours de la période correspondante de l'année dernière.

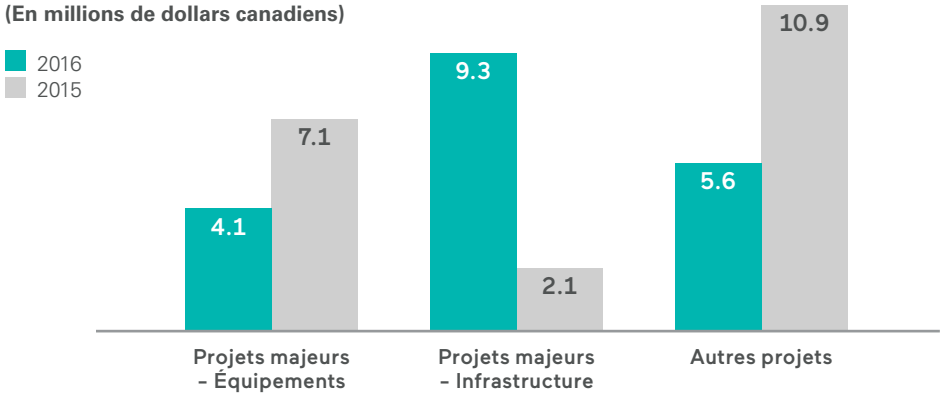
Le financement gouvernemental, fondé sur le manque à gagner des revenus par rapport aux charges d'exploitation, est reconnu dans l'état des résultats.

Le financement d'immobilisations est enregistré dans l'état de la situation financière à titre de financement en capital reporté. Il est amorti et reconnu à titre de revenu sur les mêmes périodes que celles au cours desquelles 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 sont chiffrées à 1 267,1 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 7,5 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2015.

Investissements en immobilisation pour le trimestre

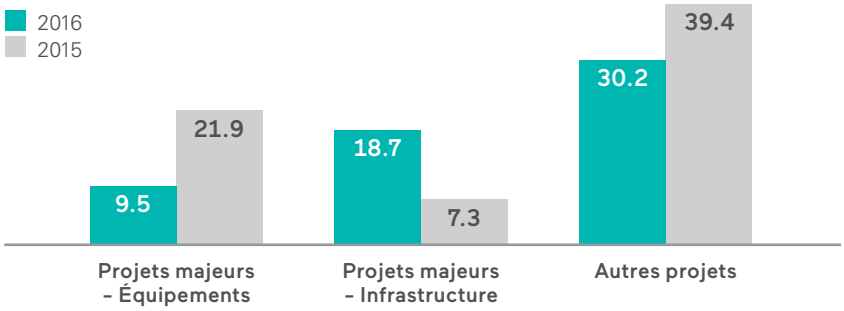


Les investissements en immobilisations ont totalisé 19,0 millions de dollars pour le trimestre et consistaient principalement en :

- Des investissements de 9,3 millions de dollars dans des projets d'infrastructures entre Montréal et Ottawa, notamment pour la mise à niveau des voies et des ponts , la mise à neuf des voitures et l'amélioration de l'accessibilité aux gares;
- Des investissements de 4,1 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, principalement le programme de modernisation des voitures LRC;
- Des investissements de 2,0 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information.

Investissements en immobilisation pour la période de neuf mois close le 30 septembre

(En millions de dollars canadiens)



Les investissements en immobilisations ont totalisé 58,4 millions de dollars pour la période et consistaient principalement en :

- Des investissements de 18,7 millions de dollars dans des projets d'infrastructures entre Montréal et Ottawa, notamment pour la mise à niveau des voies et des ponts , la mise à neuf des voitures et l'amélioration de l'accessibilité aux gares;
- Des investissements de 9,5 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, principalement le programme de modernisation des voitures LRC;
- Des investissements de 14,0 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information pour des projets comme le système de gestion des relations avec la clientèle, la conformité aux exigences en matière de PCI, l'automatisation des systèmes à bord des trains et l'amélioration du système de réservation;
- Des investissements de 8,3 millions de dollars dans d'autres projets de matériel roulant.

6. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Solde, début de la période	17,7	13,9	3,8	27,3 %	9,3	13,9	(4,6)	(33,1 %)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	(3,7)	(0,1)	(3,6)	n/a	(1,3)	6,9	(8,2)	(118,8 %)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	20,5	(0,4)	20,9	n/a	**26,5**	(7,4)	33,9	(458,1 %)
SOLDE, FIN DE LA PÉRIODE	**34,5**	**13,4**	**21,1**	**157,5 %**	**34,5**	**13,4**	**21,1**	**157,5 %**

L'encaisse de la Société s'élevait à 34,5 millions de dollars au 30 septembre 2016, ce qui est 21,1 millions de dollars de plus qu'au 30 septembre 2015.

L'augmentation du solde d'encaisse pour le trimestre est essentiellement attribuable à un montant supérieur de financement d'immobilisations reçu du gouvernement du Canada, lequel a été partiellement contrebalancé par la diminution du financement d'exploitation reçu.

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

Cette section présente les principaux risques auxquels VIA Rail est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers, et donne de l'information sur les risques pour lesquels l'état a changé par rapport au 31 décembre 2015.

Elle 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 dont l'état a changé depuis le 31 décembre 2015 :

GOUVERNEMENT ET STRATÉGIE			
NATURE DU RISQUE	**ÉTAT EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2015**	**NOUVEL ÉTAT**	**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 du crédit budgétaire que lui accorde annuellement le gouvernement pour financer ses activités et ses immobilisations et s'acquitter de ses obligations à l'égard du régime 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 la confirmation de ses enveloppes de financement pour le capital, les charges d'exploitation et les charges de retraite pour les années suivant l'exercice 2016-2017 du gouvernement. Les enveloppes de financement confirmées expirent en mars 2017. Il existe donc un risque que le financement pour le capital, les charges d'exploitation et les charges de retraite pour les années subséquentes ne soit pas reçu en mars 2017. Des niveaux insuffisants de financement auraient des répercussions négatives 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	ÉTAT EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2015	NOUVEL ÉTAT	NATURE DU CHANGEMENT DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2015
VIA Rail investit dans le parc existant en y injectant des capitaux pour le maintenir en bon état, améliorer sa fiabilité et réduire au minimum la hausse des coûts de maintenance associée au vieillissement du parc. Au cas où elle devrait ajouter du matériel roulant dans un avenir rapproché, la Société a dressé une liste de fournisseurs qui pourraient lui en louer à 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 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. Ces activités devraient être complétées au cours du quatrième trimestre et un cas d'affaires sur le renouvellement de la flotte sera présentée à Transports Canada.

COÛTS ASSUJETTIS À DES FACTEURS EXTERNES

NATURE DU RISQUE	ÉTAT EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2015	NOUVEL ÉTAT	NATURE DU CHANGEMENT DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2015
Certains éléments échappent au contrôle de la Société, comme les conditions météorologiques difficiles et la situation des marchés financiers et des marchés des produits de base, qui peuvent avoir des répercussions négatives sur les coûts (du carburant, de la maintenance de l'équipement ou du régime de retraite, par exemple). Le non-respect des coûts prévus au budget pourrait se traduire par une insuffisance de fonds et mener à une réduction des services.			La solvabilité des régimes de retraite s'est détériorée depuis le début de l'année étant donné la baisse des taux d'intérêt long terme qui font augmenter la valeur des passifs, ceci en dépit des bonnes performances enregistrées sur les actifs des régimes. Si cette tendance devait se maintenir, d'ici la fin de l'année, les contributions requises pourraient augmenter en 2017.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

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

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

8. PERSPECTIVES

Les résultats du troisième trimestre ont encore une fois été très positifs et les produits voyageurs ont été les meilleurs des dernières années, la Société ayant réussi à accroître l'achalandage tout en augmentant les produits moyens. La ponctualité a légèrement fléchi, notamment en raison des températures élevées qui ont entraîné des limitations de vitesse, mais elle s'est tout de même améliorée comparativement à l'année précédente.

La Société continue de mettre l'accent sur l'amélioration de l'offre de services et le service à la clientèle, en investissant dans des initiatives qui procureront des avantages dans les années futures, tout en maximisant les efforts pour contenir les coûts et pour améliorer l'efficacité dans ses activités quotidiennes. La tendance positive amorcée au premier semestre s'est maintenue pendant le plus récent trimestre, et si elle continue de se maintenir au cours de ce prochain et dernier trimestre, la Société devrait être en mesure d'atteindre ses objectifs pour l'année et de respecter les enveloppes de financement autorisé pour le capital, les charges d'exploitation et les charges de retraite.

En attendant, la direction reste axée sur la promotion de son projet de voies dédiées, ainsi qu'aux analyses techniques et activités pré-acquisition visant le renouvellement de sa flotte d'équipements, puisque les principaux enjeux avec lesquels doit composer la Société sont encore le potentiel de développement limité des lignes de chemin de fer existantes et le vieillissement de son parc d'équipements.

Ces deux initiatives, compte tenu de leur incidence positive potentielle sur la Société, sont les plus importantes de 2016 sur le plan des ressources nécessaires, tant financières qu'humaines, car l'exploitation d'une flotte améliorée sur des voies dédiées permettrait à VIA Rail de procurer un service plus fiable aux Canadiens, permettrait à plus de voyageurs de voyager en train, et pourrait potentiellement éliminer le déficit d'exploitation de la Société qui est présentement financé par le gouvernement.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

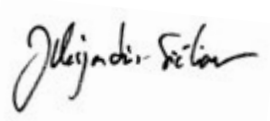
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 SEPTEMBRE 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
25 novembre 2016

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

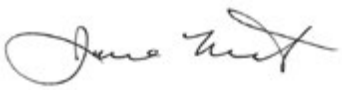
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2016	31 décembre 2015
ACTIFS COURANTS	*(non audités)*	*(audités)*
Trésorerie	**34 508 $**	9 318 $
Comptes clients	**6 801**	9 913
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**5 524**	4 722
À recevoir du gouvernement du Canada	**792**	9 433
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	**1 369**	2 668
Stocks	**23 828**	28 241
Fonds de renouvellement des actifs	**7 780**	7 780
	80 602	72 075
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 7)	**881 336**	884 806
Immobilisations incorporelles (NOTE 8)	**385 792**	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)	**3 050**	9 525
	1 271 051	1 285 018
Total des actifs	**1 351 653 $**	1 357 093 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	**98 097 $**	90 727 $
Provisions (NOTE 10)	**13 641**	10 787
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	**10 615**	18 900
Produits reportés (NOTE 13)	**40 999**	35 492
	163 352	155 906
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**171 480**	51 940
	171 480	51 940
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 12)	**1 256 540**	1 263 122
(DÉFICIT) DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Déficit accumulé	**(249 019)**	(123 175)
(Déficit) de l'actionnaire	**(239 719)**	(113 875)
Total des passifs et du (déficit) de l'actionnaire	**1 351 653 $**	1 357 093 $

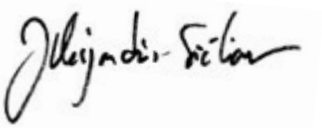
Engagements (Note 14)

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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2016	2015	**2016**	2015
PRODUITS				
Voyageurs	**93 372 $**	84 829 $	**224 971 $**	206 851 $
Autres	**5 785**	5 583	**16 781**	16 056
	99 157	90 412	**241 752**	222 907
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**76 622**	67 211	**215 733**	192 225
Exploitation des trains et carburant	**30 041**	31 839	**89 855**	93 676
Gares et autres biens	**8 537**	8 182	**28 501**	26 228
Marketing et ventes	**7 351**	7 483	**22 224**	22 262
Matériel de maintenance	**8 595**	7 138	**25 256**	25 261
Coûts des fournitures à bord des trains	**5 231**	4 798	**13 468**	12 395
Taxes d'exploitation	**2 571**	2 673	**7 774**	7 352
Frais professionnels	**8 325**	3 157	**14 717**	8 381
Télécommunications	**3 772**	3 452	**10 943**	9 111
Amortissements (NOTES 7 & 8)	**21 021**	17 160	**62 867**	55 090
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 & 8)	**2 662**	1 211	**3 047**	4 989
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(1 487)**	4 186	**(6 986)**	(505)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**1 351**	2 392	**5 690**	5 605
Autres	**4 671**	1 688	**12 055**	8 370
	179 263	162 570	**505 144**	470 440
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**80 106**	72 158	**263 392**	247 533
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	**45 843**	57 727	**194 631**	210 150
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**23 474**	18 029	**65 011**	59 033
RÉSULTAT NET AVANT IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**(10 789)**	3 598	**(3 750)**	21 650
Recouvrement (charge) d'impôts	**(50)**	(215)	**(450)**	(678)
RÉSULTAT NET DE LA PÉRIODE	**(10 839)**	3 383	**(4 200)**	20 972
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)	**22 278**	(43 819)	**(121 644)**	29 763
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE, DÉDUCTION FAITE DES IMPÔTS	**22 278**	(43 819)	**(121 644)**	29 763
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**11 439 $**	(40 436) $	**(125 844) $**	50 735 $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DU (DÉFICIT) DE L'ACTIONNAIRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2016	2015	**2016**	2015
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $	**9 300 $**	9 300 $
DÉFICIT ACCUMULÉ				
Solde au début de la période	**(260 458)**	(76 926)	**(123 175)**	(168 097)
Résultat net de la période	**(10 839)**	3 383	**(4 200)**	20 972
Autres éléments du résultat global de la période	**22 278**	(43 819)	**(121 644)**	29 763
Solde à la fin de la période	**(249 019)**	(117 362)	**(249 019)**	(117 362)
Total du (déficit) de l'actionnaire	**(239 719) $**	(108 062) $	**(239 719) $**	(108 062) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2016	2015	**2016**	2015
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**(10 839) $**	3 383 $	**(4 200) $**	20 972 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 7 & 8)	**21 021**	17 160	**62 867**	55 090
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 & 8)	**2 662**	1 211	**3 047**	4 989
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**(23 474)**	(18 029)	**(65 011)**	(59 033)
Revenu d'intérêts	**(76)**	(72)	**(268)**	(265)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(1 487)**	4 186	**(6 986)**	(505)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**12 307**	6 689	**35 681**	19 290
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**(5 921)**	(9 725)	**(31 310)**	(44 886)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 15)	**14 469**	(4 904)	**17 231**	11 321
Entrées (sorties) de fonds nettes (utilisées pour) générées par les activités d'exploitation	**8 662**	(101)	**11 051**	6 973
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTE 12)	**18 977**	19 981	**58 429**	68 562
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**8 023**	1 819	**15 414**	(3 974)
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**44**	(2 274)	**(1 550)**	(3 699)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 & 8)	**(18 977)**	(19 981)	**(58 429)**	(68 562)
Intérêts reçus	**76**	72	**268**	265
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**-**	-	**7**	1
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**8 143**	(383)	**14 139**	(7 407)
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	**16 805**	(484)	**25 190**	(434)
Solde au début de la période	**17 703**	13 922	**9 318**	13 872
Solde à la fin de la période	**34 508 $**	13 438 $	**34 508 $**	13 438 $
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	**34 508 $**	13 438 $	**34 508 $**	13 438 $
	34 508 $	13 438 $	**34 508 $**	13 438 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

POUR LA PÉRIODE TERMINÉE LE 30 SEPTEMBRE 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 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 conférences 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 25 novembre 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 est la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutes les informations financières sont présentées en dollars canadiens et ont été arrondies au millier près pour les états financiers intermédiaires résumés et au million près dans les notes aux états financiers intermédiaires résumés.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés 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'application anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée IFRS 9. La société évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers.

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'application anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée IFRS 15. La société évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers.

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 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'application 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'appliquer de façon anticipée IFRS 16. Les impacts de l'application d'IFRS 16 n'ont pas encore été déterminés.

IAS 7 – *Tableau des flux de trésorerie* – En janvier 2016, l'IASB a publié des modifications de portée limitée à IAS 7 – *Tableau des flux de trésorerie* – afin d'exiger que les sociétés fournissent des informations concernant les variations de leurs passifs de financement. Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2017, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de la norme sur ses états financiers.

IAS 12 – *Impôts sur les résultats* – En janvier 2016, l'IASB a publié des modifications à IAS 12 – *Impôts sur le résultat* – concernant la comptabilisation d'actifs d'impôts différés au titre de pertes latentes. Les exercices s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2017, et l'application anticipée est permise. Ces modifications clarifient la façon de comptabiliser les actifs d'impôts différés constatés sur des passifs financiers évalués à la juste valeur. La Société évalue actuellement l'incidence de la norme sur ses états financiers.

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 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	**2016**	2015	**2016**	2015
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	**80,1**	72,1	**263,4**	247,5
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :				
Charges (recouvrement) d'impôts sur le résultat	**0,1**	0,2	**0,5**	0,7
Postes (ne nécessitant pas des) ne fournissant pas des fonds d'exploitation:				
Amortissements	**(21,0)**	(17,2)	**(62,9)**	(55,1)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(2,7)**	(1,2)	**(3,0)**	(5,0)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur le charge	**(6,4)**	3,0	**(4,4)**	25,6
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**1,5**	(4,2)	**7,0**	0,5
Ajustement pour les courus de rémunération	**(5,5)**	4,8	**(4,9)**	(4,4)
Autres	**(0,3)**	0,3	**(1,1)**	0,4
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**45,8**	57,8	**194,6**	210,2

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2016	Additions	Dispositions	Transferts	30 septembre 2016
Coût :					
Terrains	17,0	-	-	-	**17,0**
Matériel roulant	926,9	-	(15,3)	23,7	**935,3**
Bâtiments de maintenance	166,3	-	(1,0)	0,8	**166,1**
Gares et installations	129,0	-	(2,3)	0,1	**126,8**
Infrastructures (propriété de la Société)	243,0	-	(0,3)	1,3	**244,0**
Améliorations locatives	79,6	-	(0,6)	0,8	**79,8**
Machinerie et équipement	25,7	-	(1,0)	0,9	**25,6**
Matériel informatique	32,9	-	(0,8)	1,1	**33,2**
Autres immobilisations corporelles	6,8	-	(0,3)	-	**6,5**
Projets en cours de réalisation	27,1	44,7	-	(28,7)	**43,1**
Coût total	1 654,3	44,7	(21,6)	-	**1 677,4**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Matériel roulant	448,0	29,7	(13,6)	-	**464,1**
Bâtiments de maintenance	118,7	1,3	(1,0)	-	**119,0**
Gares et installations	40,3	3,6	(2,3)	-	**41,6**
Infrastructures (propriété de la Société)	75,7	5,6	(0,1)	-	**81,2**
Améliorations locatives	44,5	2,3	(0,5)	-	**46,3**
Machinerie et équipement	18,5	0,9	(1,0)	-	**18,4**
Matériel informatique	21,2	2,7	(0,8)	-	**23,1**
Autres immobilisations corporelles	2,6	0,2	(0,4)	-	**2,4**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	769,5	46,3	(19,7)	-	**796,1**
Valeur nette totale	884,8	(1,6)	(1,9)	-	**881,3**

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2016	Additions	Dispositions	Transferts	30 septembre 2016
Coût :					
Logiciels (NOTE 1)	93,1	-	(7,4)	8,2	**93,9**
Droits d'accès aux infrastructures	424,9	-	-	1,9	**426,8**
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	-	**4,4**
Projets en cours de réalisation	15,4	13,7	-	(10,1)	**19,0**
Coût total	537,8	13,7	(7,4)	-	**544,1**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Logiciels	66,4	8,1	(6,3)	-	**68,2**
Droits d'accès aux infrastructures	80,0	8,4	-	-	**88,4**
Autres actifs intangibles	1,6	0,1	-	-	**1,7**
Total de l'amortissement et dépréciaiton cumulés	148,0	16,6	(6,3)	-	**158,3**
Valeur nette totale	389,8	(2,9)	(1,1)	-	**385,8**

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)	30 septembre 2016	31 décembre 2015
Salaires à payer et courus	**43,7**	37,6
Comptes fournisseurs - Immobilisations	**12,5**	14,1
Comptes fournisseurs - Autres	**36,8**	33,5
Impôt sur le capital, impôt sur le résultat et autres taxes à payer	**5,1**	5,5
Total des comptes fournisseurs et charges à payer	**98,1**	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)	Reprise (inutilisée)	30 septembre 2016
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	-	-	-	**0,3**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	10,5	4,7	(1,3)	(0,6)	**13,3**
Provisions totales	10,8	4,7	(1,3)	(0,6)	**13,6**

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 du 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 3,20 pour cent (31 décembre 2015 : 4,00 pour cent). Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies des régimes de retraite demeure inchangé.

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 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 (31 décembre 2015 : 4,00 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 30 septembre, 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	
	30 septembre 2016	31 décembre 2015	**30 septembre 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	**24,6**	27,9	**0,3**	0,5
Coût des services passés	**-**	4,0	**-**	-
Charge d'intérets	**53,0**	87,5	**0,6**	0,6
Cotisations des salariés	**9,9**	12,6	**-**	-
Prestations versées	**(93,3)**	(111,7)	**(0,4)**	(0,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	25,0	**-**	-
Effet des changements aux hypothèses financières	**222,7**	(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	**2 440,2**	2 223,3	**20,2**	19,7
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 223,6**	2 132,5	**-**	-
Revenu d'intérets	**49,2**	84,3	**-**	-
Redement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérets)	**101,1**	50,0	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**26,6**	52,3	**0,4**	0,4
Cotisations des salariés	**9,9**	12,6	**-**	-
Prestations versées	**(93,3)**	(111,7)	**(0,4)**	(0,4)
Effet du transfert d'employés	**-**	6,5	**-**	-
Charges administratives	**(1,7)**	(2,9)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 315,4**	2 223,6	**-**	-
Actif net (passif net) au titre des prestations définies	**(124,8)**	0,3	**(20,2)**	(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 (31 décembre 2015 : 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 30 septembre, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantages du personnel à long-terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**30 septembre 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	**3,7**	4,8
Charge d'intérêts	**0,6**	0,7
Prestations versées	**(3,7)**	(4,5)
Effet des changements reliés à l'expérience	**-**	(1,9)
Solde à la fin de la période	**22,5**	21,9
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**3,7**	4,5
Prestations versées	**(3,7)**	(4,5)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**(22,5)**	(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)	30 septembre 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	**0,4**	0,3
Prestations versées	**(0,5)**	(0,7)
Solde à la fin de la période	**1,0**	1,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,5**	0,7
Prestations versées	**(0,5)**	(0,7)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	**(1,0)**	(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)	30 septembre 2016	31 décembre 2015
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**3,0**	9,5
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**(127,8)**	(9,2)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(20,2)**	(19,7)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(22,5)**	(21,9)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(1,0)**	(1,1)
Total passif	**(171,5)**	(51,9)

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

	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2016**	2015	**2016**	2015
Charges d'exploitation :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**10,5**	4,9	**30,1**	13,7
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,3**	0,3	**0,9**	0,8
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,4**	1,4	**4,3**	4,2
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,1**	0,1	**0,4**	0,6
Total	**12,3**	6,7	**35,7**	19,3

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 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2016**	2015	**2016**	2015
Autres éléments du résultat global :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**22,3**	(43,8)	**(121,6)**	29,8
Total	**22,3**	(43,8)	**(121,6)**	29,8

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)	30 septembre 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)	**58,4**	97,9
Amortissement du financement en capital reporté	**(65,0)**	(82,6)
Solde à la fin de la période	**1 256,5**	1 263,1

13. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2016	31 décembre 2015
Ventes de billets à l'avance	**20,1**	15,3
Cartes cadeaux	**1,6**	2,0
Transactions non monétaires	**2,4**	2,3
VIA Préférence	**16,6**	15,6
Autres	**0,3**	0,3
Total	**41,0**	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)	30 septembre 2016				31 décembre 2015
	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 (NOTE A):					
Preneur	**31,9**	3,5	11,0	17,4	34,6
Total	**31,9**	3,5	11,0	17,4	34,6
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS CAPITAL MAJEURS :					
Infrastructure	**7,8**	5,9	1,9	-	5,4
Matériel roulant	**2,0**	2,0	-	-	1,8
Total	**9,8**	7,9	1,9	-	7,2
Total des engagements	**41,7**	11,4	12,9	17,4	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 11,9 millions de dollars (30 septembre 2015 : 9,8 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 26,5 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 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2016**	2015	**2016**	2015
Comptes clients	**2,2**	1,6	**3,1**	(1,0)
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**1,7**	0,1	**(0,8)**	(4,7)
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada	**11,7**	9,0	**(6,8)**	13,3
Stocks	**0,3**	(2,5)	**4,4**	(4,9)
Comptes fournisseurs et charges à payer	**9,9**	(0,3)	**8,9**	7,9
Provisions	**1,6**	(2,1)	**2,9**	(2,7)
Produits reportés	**(13,0)**	(10,7)	**5,5**	3,4
Total	**14,4**	(4,9)	**17,2**	11,3

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 marchandise.

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

	30 septembre 2016		31 décembre 2015	
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)
Actif	**5 796**	**0,9**	-	-
Passif	**12 600**	**9,5**	21 168	18,8

Au 30 septembre 2016, les swaps de marchandises brut ont un prix fixe par gallon américain entre 1,280 et 2,717 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.

	30 septembre 2016		31 décembre 2015	
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)
Actif	**12,5**	**0,5**	24,1	2,7
Passif	**19,6**	**1,1**	18,5	0,1

Au 30 septembre 2016, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,156 et 1,389 en dollars américains (31 décembre 2015 : entre 1,148 et 1,389) 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 :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total Actif	**1,4**	2,7
Total Passif	**10,6**	18,9

VIARAIL.CA