VIA Rail Canada

RAPPORT DU DEUXIÈME TRIMESTRE 2016

TABLE DES MATIÈRES

02 Message du président
04 Deuxième 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

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Ces deux dernières années, VIA Rail a apporté d'importants changements en vue de devenir une entreprise davantage axée sur la clientèle. Ces changements constituent un élément clé de la modernisation de VIA Rail et sont au cœur de nos récents succès. Grâce à la capacité d'adaptation et au travail acharné de tous et toutes, VIA Rail a commencé à observer des changements significatifs dans plusieurs indicateurs de performance et ce, plus rapidement que nous l'avions prévu. Au deuxième trimestre de 2016, la tendance ascendante s'est poursuivie; nos revenus ont augmenté de 7 % et l'achalandage est en hausse de 2,9 % par rapport au même trimestre l'an dernier. Les Canadiens sont plus nombreux à choisir le train comme moyen de transport plus écologique et sensé.

Pour continuer sur cette lancée, nous avons travaillé sur des projets à court et long terme.

Durant le trimestre, pour rendre les déplacements en train encore plus pratiques pendant la haute saison estivale, nous avons optimisé le déploiement du matériel roulant et établi un nouvel horaire estival dans le corridor Québec – Windsor. Nous avons augmenté la capacité sur les trajets très populaires, de même que le nombre de départs sur les principaux trajets, afin d'offrir plus de choix à nos passagers lorsqu'ils planifient leurs voyages.

Cet exercice nous a permis d'optimiser nos opérations, de restructurer notre capacité et d'adapter la durée des trajets pour mieux répondre aux besoins de notre clientèle. L'amélioration de notre capacité suppose aussi une augmentation des dépenses, mais nous exerçons une étroite surveillance pour nous assurer que les avantages dépassent les coûts, et ce, toujours dans le but de minimiser notre déficit global.

Par ailleurs, au cours des derniers mois, nous avons renégocié la convention collective avec UNIFOR, le syndicat qui représente les 1 800 employés de VIA Rail qui travaillent dans nos gares, centres de service à la clientèle, centres de maintenance et bureaux administratifs. Nous sommes ravis d'avoir conclu une entente sans que nos services soient perturbés.

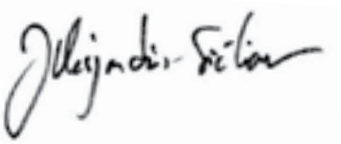
Depuis sa nomination en mai 2014, notre président a sillonné le pays pour encourager les Canadiens à participer au dialogue sur l'avenir du train de passagers. Au cours du présent trimestre, il a agi à titre de conférencier lors de 15 événements dans des universités, devant des chambres de commerce et dans le cadre de conférences.

En ce qui a trait aux projets à long terme, nous avons investi dans des initiatives clés qui auront un impact favorable sur l'avenir de VIA Rail. À l'instar de celui de nombreuses autres entreprises canadiennes, le profil démographique de notre effectif change. Dans le cadre de notre Stratégie de mobilité durable 2020, nous voulons attirer une diversité de nouveaux talents, tout en conservant notre personnel actuel et en lui offrant des occasions de perfectionnement.

Pour ce faire, nous avons passé une grande partie de l'année 2015 à mettre sur pied le programme de l'École de leadership VIA Rail, qui a été lancé en février 2016. Ce programme traite des diverses qualités du leadership qui permettront à nos gestionnaires d'améliorer les compétences de leurs équipes, de promouvoir les valeurs au cœur de notre culture et de développer de solides aptitudes en leadership. Nous avons également mis en œuvre un programme de formation des mécaniciens de locomotive qui s'échelonne sur trois ans et permettra à certains employés de VIA Rail de devenir mécaniciens de locomotive qualifiés.

Nous poursuivons également notre projet de voies dédiées, qui pourrait changer la façon dont les Canadiens se déplacent dans le corridor Québec – Windsor, en séparant les voies des trains de passagers de celles utilisées par les trains de marchandises. Ce trimestre, nous avons finalisé d'autres analyses internes du projet, et nous continuons de rencontrer des représentants de Transports Canada tous les mois. Si le projet voit le jour, il stimulera le développement économique du Canada, réduira la congestion routière, minimisera les émissions de CO_2, et offrira un service plus fiable à nos passagers.

Nous espérons avoir bientôt le plaisir de vous accueillir à bord de nos trains.



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

DEUXIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES

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

	T2-2016	T2-2015	CUMUL 2016	CUMUL 2015
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs totaux [1]	71,8	66,9	132,4	121,7
Produits totaux [1]	**77,3**	**72,3**	143,4	132,2
Charges d'exploitation [1]	(136,5)	(122,5)	(266,8)	(249,4)
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	(9,6)	(15,9)	(25,4)	(35,2)
Charges d'exploitation totales [1]	**(146,1)**	(138,4)	**(292,2)**	**(284,6)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(68,8)**	(66,1)	**(148,8)**	**(152,4)**
Dépenses en immobilisations	(17,3)	(20,3)	(39,4)	(48,6)
Financement total requis	**(86,1)**	(86,4)	**(188,2)**	**(201,0)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	68,8	66,1	148,8	152,4
Financement en capital par le gouvernement	17,3	20,3	39,4	48,6
Financement total par le gouvernement	**86,1**	**86,4**	**188,2**	**201,0**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS [2]				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**207**	200	**388**	377
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**390**	362	**746**	687
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**33,2**	33,1	**38,4**	40,4
Rendement (EN CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**33,8**	32,5	**33,3**	31,4
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 651**	1 592	**3 253**	3 087
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**11 228**	10 559	**19 985**	18 293
Coefficient d'occupation moyen (%)	**53**	55	**52**	55
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**125**	126	**119**	122
Ponctualité (%)	**74**	70	**76**	66
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 686**	2 625	**2 608**	2 558

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

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, DEUXIÈME 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	51 865 $	880	164 017	0,24 $
Long-parcours Ouest	15 167 $	25	31 253	0,32 $
Long-parcours Est	2 092 $	17	8 556	1,11 $
Liaisons régionales	982 $	17	3 748	2,76 $
Total	**70 106 $**	**939**	**207 574**	**0,33 $**

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, DEUXIÈME 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	49 694 $	853	157 104	0,23 $
Long-parcours Ouest	12 523 $	25	29 841	0,30 $
Long-parcours Est	2 081 $	18	9 615	0,95 $
Liaisons régionales	890 $	17	3 794	2,98 $
Total	**65 188 $**	**913**	**200 354**	**0,33 $**

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

EXAMEN DES ACTIVITÉS

ATTIRER LES GENS DANS NOS TRAINS

UNE CLASSE PRESTIGE AMÉLIORÉE

Pour maintenir le succès de la classe Prestige, offerte depuis bientôt deux ans sur le Canadien, nous avons rehaussé l'expérience au départ et le service à bord, en tenant compte des commentaires de nos clients et de nos employés. Nous avons amélioré notre offre de services à bord et rehaussé l'expérience de restauration. Au nombre des changements, mentionnons un service exclusif d'apéritif et la réservation de siège dans les voitures Parc et Panorama. Une aire de départ réservée aux passagers Prestige a été ajoutée au Salon d'affaires à Toronto, ainsi qu'un service de repas légers. Nous avons également amélioré les processus d'enregistrement, d'embarquement et d'enregistrement des bagages dans toutes les grandes gares.

DE NOUVELLES OPTIONS REPAS POUR LES VOYAGEURS

Nous renouvelons continuellement nos offres de services pour mieux répondre aux besoins de nos clients. Forts du succès des bagels frais de Montréal servis au déjeuner en classe Affaires au départ de Montréal, nous avons ajouté un scone fait au Canada au menu du déjeuner de la classe Affaires au départ de Toronto. Nous avons également actualisé nos menus en classe Économie dans le corridor Québec – Windsor, avec l'ajout d'une assiette de fromage et légumes, d'un sandwich aux œufs, de limonade, d'eau gazeuse et de vin blanc, que les clients peuvent acheter.

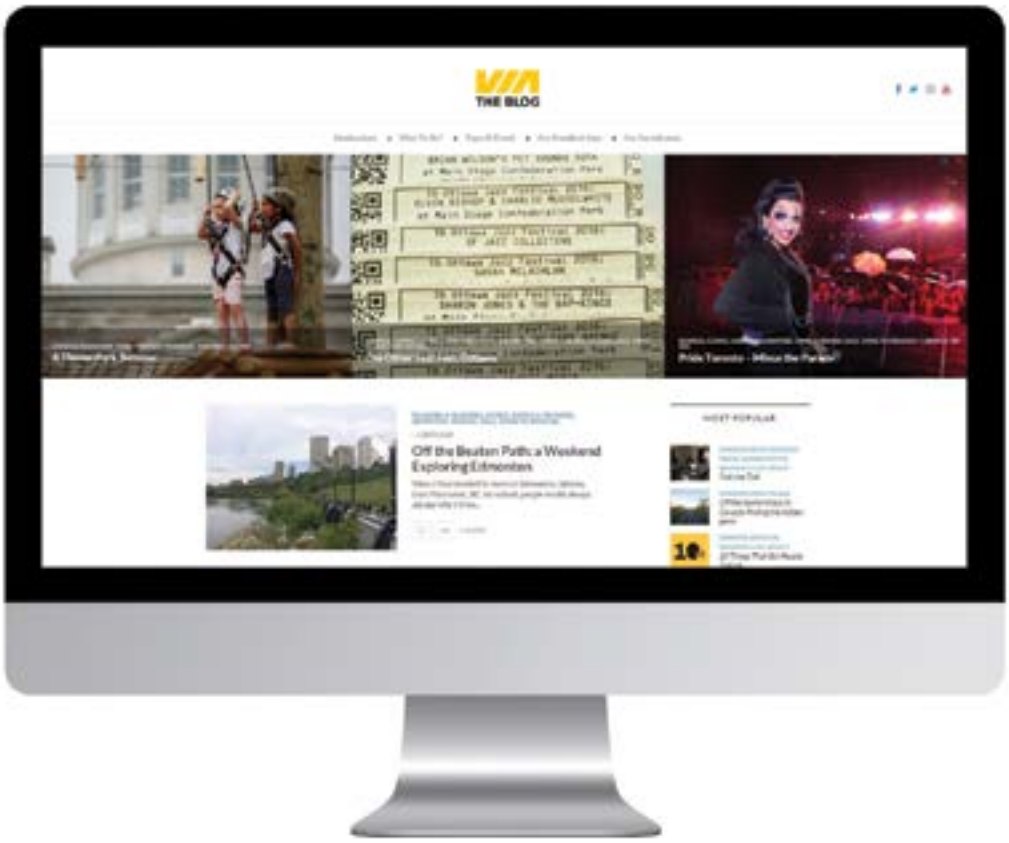
PARLER. TEXTER. TRAVAILLER. RELAXER.

Ce trimestre, nous avons continué de cibler les voyageurs d'affaires avec une campagne décrivant les avantages du train pour les voyages d'affaires. Nous avons utilisé des panneaux d'affichage numérique dans des zones piétonnes très fréquentées par les gens d'affaires, des vidéos animées sur Facebook, et des bannières Web dynamiques afin de promouvoir le train comme moyen de transport qui facilite les déplacements interurbains et permet d'augmenter la productivité durant les déplacements. Les publicités ont été diffusées dans les principaux marchés du corridor Québec – Windsor, soit Montréal, Toronto, Ottawa, Kingston, Québec, Windsor et London.

VOICI
VIA : LE BLOGUE

De nombreux Canadiens ne sont pas conscients de ce qui fait la force de VIA Rail (et, en fait, ce qui a mené à sa création il y a près de 40 ans) : desservir les petites villes et les villages que bon nombre d'autres services de transport négligent. Et avec le temps, nous avons appris à bien connaître ces villes et villages. Ce sont des endroits où se côtoient culture, arts et sports et qui proposent des tonnes d'activités surprenantes. Notre nouveau blogue vous permettra de découvrir ces endroits et les « trésors cachés » des grands centres urbains. Sortez des sentiers battus et voyez ce que fait la population locale dans VIA : le blogue.

Les lecteurs peuvent afficher les billets du blogue selon leur destination, le type de voyage et les activités qui les intéressent. Le blogue propose également des billets de collaborateurs invités et même de notre président.



OPTIMISER LE RENDEMENT ET CRÉER DE LA VALEUR

AMÉLIORATIONS MAJEURES À L'HORAIRE ESTIVAL

Après de nombreux mois de planification minutieuse, VIA Rail a eu le plaisir d'inaugurer son nouvel horaire estival, qui est entré en vigueur le 1er juin 2016. L'horaire a été optimisé de manière à accroître notre capacité et à offrir une plus grande souplesse à nos passagers. Nous avons également ajouté des trains aux parcours récents ou plus établis et des arrêts entre certaines destinations. Par exemple :

- Liaisons directes entre Québec et Ottawa afin d'offrir plus de souplesse et de raccourcir le temps de parcours des voyageurs se déplaçant entre les deux capitales.
- Un arrêt supplémentaire à la gare de Casselman pour permettre à un plus grand nombre de passagers d'arriver à Ottawa à 8 heures le matin.
- Capacité augmentée entre Toronto et Ottawa de 4,7 pour cent les jours de la semaine, et de 13,7 pour cent les dimanches.

Pour favoriser cette souplesse, nous avons optimisé le déploiement de notre matériel roulant en mettant en place un système de marche en réversibilité sur nos nouvelles voitures à configuration 50-50. Utilisé surtout entre Toronto et Ottawa, ce système nous permet de réaffecter les voitures de notre parc afin d'offrir des départs plus fréquents sans avoir besoin de matériel supplémentaire. Ensemble, ces nouveaux aménagements et horaires nous donneront plus de latitude pour apporter d'autres améliorations à l'avenir.

MOBILITÉ DURABLE

RAPPORT SUR LA MOBILITÉ DURABLE

En avril cette année, VIA Rail a publié son premier Rapport sur la mobilité durable. Ce rapport décrit nos six piliers de la mobilité durable : l'expérience client, le développement socioéconomique, la sécurité, la responsabilité environnementale, être un employeur de choix, ainsi que la transparence et la gouvernance. Dans le présent rapport trimestriel et les futurs rapports, notre examen des activités sera suivi d'une section sur la mobilité durable qui comprendra de l'information sur le suivi de ces priorités pendant le trimestre en question.

Dans le cadre de la stratégie de communication et de promotion du Rapport sur la mobilité durable, notre président a rédigé un article pour le magazine Policy, qui insiste sur l'importance de moderniser le réseau ferroviaire interville, ainsi qu'une lettre d'opinion à La Presse sur la mobilité durable.

FOURNIR UNE EXPÉRIENCE CLIENT EXCEPTIONNELLE

VIACONNECT : UNE AUTRE FAÇON DE TRANSFORMER L'EXPÉRIENCE DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

VIAConnect, un nouveau portail multicanal tout-en-un, a été inauguré en mai dans les centres de service à la clientèle (CSC) de VIA Rail. Après quelques mois seulement, cet outil de communication amélioré a permis de moderniser les CSC et de transformer nos relations avec les clients. Les clients peuvent désormais demander de recevoir un appel automatisé au lieu de rester en attente et seront bientôt en mesure de clavarder en ligne avec un agent pour obtenir immédiatement des réponses à leurs questions. Quant à nos agents, ils auront un bureau interactif plus étoffé qui contiendra l'historique de leurs appels et le répertoire de l'entreprise. Bref, VIAConnect aide les clients à obtenir plus facilement l'information dont ils ont besoin et nos employés à fournir un service à la clientèle exceptionnel.

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE ET COMMANDITES

VIA Rail collabore avec divers organismes de bienfaisance et organismes sans but lucratif locaux, régionaux et nationaux afin de soutenir des activités, collectes de fonds et initiatives communautaires partout au pays. 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 deuxième trimestre de 2016, VIA Rail a donné un total de 507 099 $ en crédits-voyages et bons promotionnels à 589 organismes de bienfaisance et sans but lucratif.

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. À titre d'exemple, VIA Rail a collaboré avec le programme d'Emplois d'été Échanges étudiants de YMCA Canada afin d'aider 800 étudiants à se déplacer vers différentes communautés de tout le pays pendant six semaines d'immersion culturelle et linguistique. Nous avons aussi aidé le festival des arts Luminato à transporter des artistes et membres de la presse à Toronto pour cet événement annuel. Enfin, VIA Rail a renouvelé son partenariat avec les équipes de la division Est de la Ligue canadienne de football en proposant un rabais spécial sur les billets de train aux partisans souhaitant suivre leur équipe sur la route. Nous donnerons plus de détails sur ces commandites d'envergure dans les rapports annuels de VIA Rail dès l'an prochain.

SOUTIEN AUX RÉSIDENTS DE FORT MCMURRAY

En mai, VIA Rail a offert aux résidents de Fort McMurray (Alberta) affectés par les feux de forêt destructeurs de voyager gratuitement à bord de ses trains en partance ou à destination d'Edmonton. Sur la base du premier arrivé, premier servi, les sièges en classe Économie étaient gratuits, et un rabais de 60 % s'appliquait aux places en classe Voiture-lits Plus. Au total, 51 passagers ont profité de cette offre.

DÉCOUVERTE DE LA CAPITALE CANADIENNE PAR DES RÉFUGIÉS SYRIENS

Six familles de réfugiés syriens arrivées à Kingston il y a quelques mois ont effectué à bord des trains de VIA Rail un voyage qui ne laisserait personne indifférent. Dans le cadre d'une activité culturelle organisée par l'Institut pour la citoyenneté canadienne (ICC), ces familles ont pris un train VIA Rail à destination d'Ottawa pour une visite de la ville. La journée a commencé au Musée canadien de l'histoire, qui proposait entre autres l'exposition sur les Premières nations et le Musée canadien des enfants, et s'est terminée par une visite de notre impressionnante colline parlementaire. Pour beaucoup de Syriens et de Syriennes, il s'agissait de leur premier voyage en train, et ils ont adoré leur expérience, tout comme les employés de VIA Rail qui ont participé à cet événement.

Partenaire de l'ICC depuis 2012, VIA Rail invite les nouveaux citoyens à explorer toute la beauté du Canada d'un océan à l'autre et à découvrir plusieurs attractions canadiennes par l'intermédiaire du Laissez-passer culturel de l'ICC. Depuis le début du partenariat, près de 20000 voyages ont eu lieu grâce à l'offre de VIA Rail.

Rita Toporowski (au centre), directrice régionale, corridor Québec-Windsor, accompagnée des familles syriennes.

MENER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON SÉCURITAIRE ET EFFICACE

SOUTIEN DE VIA RAIL À LA SEMAINE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La Semaine de la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain se tient tous les ans pendant la dernière semaine d'avril et, comme toujours, VIA Rail a joué un rôle important dans cette initiative. Comme nous nous efforçons constamment d'assurer la sécurité de la population à proximité des voies ferrées, VIA Rail a organisé un grand nombre d'activités axées sur la sécurité aux quatre coins du Canada, en plus d'y avoir participé activement. En voici quelques exemples :

- Opération éclair sur la sécurité à la gare de Fallowfield de concert avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada, Opération Gareautrain et OC Transpo
- Partenariat avec le Toronto Children's Breakfast Club afin de sensibiliser les écoliers de 7 à 11 ans à l'importance de la sécurité près des voies ferrées et des passages à niveau
- Kiosque d'information à la gare de Brampton en collaboration avec la police du CN et Transports Canada

PREMIÈRE VÉRIFICATION INTERNE DU NOUVEAU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Nous avons terminé ce trimestre la première vérification interne de notre nouveau système de gestion de la sécurité (SGS) en vertu des récents règlements sur la sécurité ferroviaire de Transports Canada. La conception du SGS s'est avérée une tâche phénoménale au cours des deux dernières années; le système a été inauguré en octobre 2015, conformément au délai prescrit par Transports Canada. Malgré le fait que notre SGS soit en place depuis moins d'un an, la vérification a démontré qu'il soutient efficacement les politiques et objectifs de VIA Rail et qu'il respecte les exigences des règlements sur la sécurité ferroviaire. Comme on peut toujours faire mieux, VIA Rail continuera de surveiller et de mettre à jour ses pratiques afin de les rendre encore plus sécuritaires.

Richard DiBiase (CN), Yasmin Sanghera (Transports Canada), et Debbie Hsia-Nembhard, adjointe administrative régionale (VIA Rail) au kiosque d'information sur la sécurité ferroviaire à la gare de Brompton.

Jean Laporte (Bureau de la sécurité des transports), Marc Beaulieu, chef, transport et securité (VIA Rail), Mike Regimbal (Opération Gareautrain), Gino Paolino (OC Transpo), Gord Robinson (OC Transpo) et Pamela O'Leary, conseillère principale, Relations avec les gouvernements et les communautés (VIA Rail) à la gare de Fallowfield pour le blitz sur la sécurité ferroviaire.

ÊTRE UN EMPLOYEUR DE CHOIX

NOUVELLE POLITIQUE À L'INTENTION DES RÉSERVISTES DE L'ARMÉE

VIA Rail s'est engagée à appuyer les membres des Forces armées canadiennes. Nous avons donc élaboré et inauguré en mai dernier une politique de congé pour service militaire afin d'autoriser nos employés permanents et actifs qui sont membres de la Force de réserve à prendre un congé sans nuire à leur carrière. Cette politique permet à ces employés de suivre une formation militaire ou de partir en mission au Canada ou à l'étranger.

ÉCOLE DE LEADERSHIP SCHOOL

ÉCOLE DE LEADERSHIP DE VIA RAIL

Destiné à tous les employés ayant des responsabilités de gestion, le deuxième module de formation de l'École de leadership de VIA Rail a été présenté en mai et en juin. Près d'une centaine de gestionnaires ont participé aux sept séances offertes. Le module offert durant le présent trimestre, intitulé « Le leader inspiré et inspirant », traitait des habitudes de gestion qui aideront VIA Rail à favoriser une culture d'entreprise plus souple. Les différentes séances portaient sur la façon dont les leaders peuvent motiver leur équipe à passer à l'action et sur le concept de concertation, qui permet aux chefs de service de consulter leurs pairs à propos des défis auxquels ils font face dans leur travail. Les modules financiers du programme sont en cours d'élaboration et seront présentés à l'automne.

CONVENTION COLLECTIVE AVEC UNIFOR

Durant le trimestre, nous avons conclu une entente avec UNIFOR, le syndicat qui représente les 1 800 employés de VIA Rail qui travaillent dans nos gares, centres de service à la clientèle, centres de maintenance et bureaux administratifs. UNIFOR a émis un préavis de grève de 72 heures qui faisait partie de sa stratégie de négociation. VIA Rail a alors averti ses passagers de la façon dont seraient affectés leurs plans de voyage si l'on ne parvenait pas à une entente.

VIA Rail et UNIFOR ont réussi à conclure une entente avant l'expiration du délai. En raison de la menace de grève, nous avons enregistré ce trimestre une perte d'un million de dollars en revenus et de 12 600 passagers.

CONSERVER LA CONFIANCE DU PUBLIC

ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE

L'Assemblée publique annuelle 2016 de VIA Rail Canada a eu lieu le 31 mai 2016 à 14 heures, par webdiffusion. Les membres du public ont pu être informés en direct des résultats de VIA Rail de 2015 par Jane Mowat, administratrice principale du conseil d'administration, Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, et Patricia Jasmin, chef des Services financiers. Pendant l'assemblée, le président a aussi répondu aux questions du public. Près de 300 personnes s'étaient inscrites à la webdiffusion et 102 questions ont été posées. On peut voir la webdiffusion intégrale de l'assemblée et la liste complète des questions et réponses sur le site Web de VIA Rail.

Jean-François Legault, chef, Services juridiques, gestion des risques et sécretaire corporatif, et Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, répondent aux questions pendant l'Assemblée publique annuelle.

PRIX ET RÉCOMPENSES

VIA RAIL HONORÉE PAR LE MILIEU DES AFFAIRES QUÉBÉCOIS

En mai dernier, VIA Rail a remporté son tout premier Mercuriade, un prix prestigieux décerné par la Fédération des chambres de commerce du Québec. VIA Rail a mérité le *Prix Accroissement de la productivité, Grande entreprise*, qui récompense une stratégie innovatrice ayant permis d'accroître la productivité de l'entreprise en améliorant l'efficacité organisationnelle. C'est notre excellent projet de réduction du carburant à l'aide de méthodes de conduite optimisées qui a valu un tel honneur à VIA Rail. Cette initiative, rendue possible grâce à l'installation du système de télémétrie Wi-Tronix à bord de nos locomotives, a permis de réaliser plus de 3 % d'économie en carburant.

Yves Dufort, Denis Vallières, Marie-Pier Therrien, Frédéric Paiement et Philippe Garside reçoivent le prix Mercuriade décerné à VIA Rail.

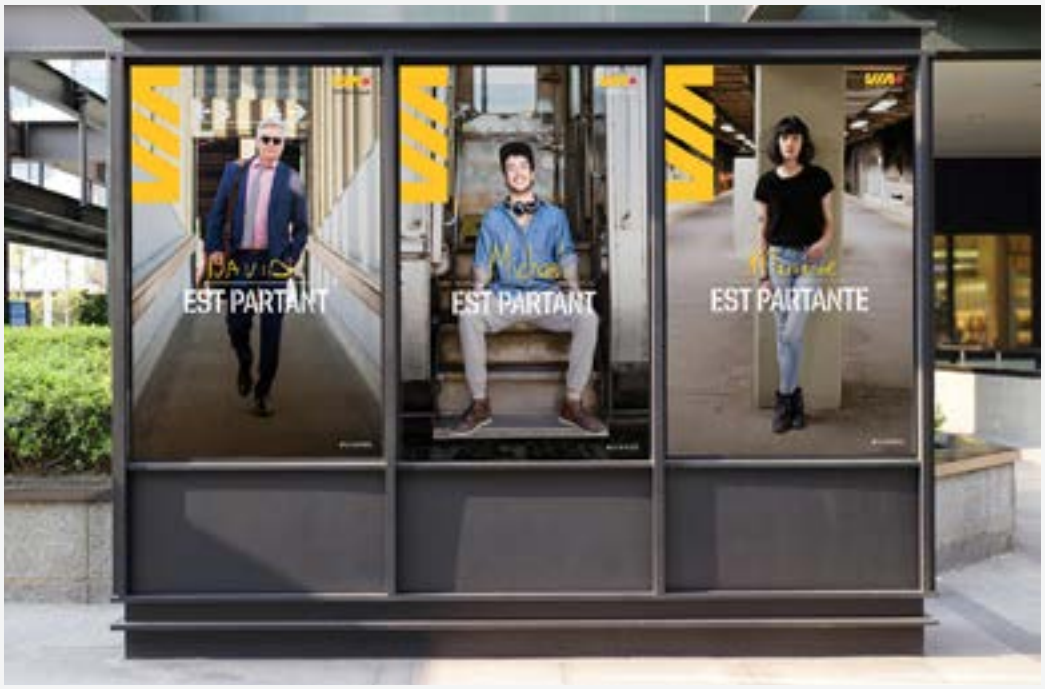
PRIX RÉCOMPENSANT L'INNOVATION ET L'EXCELLENCE

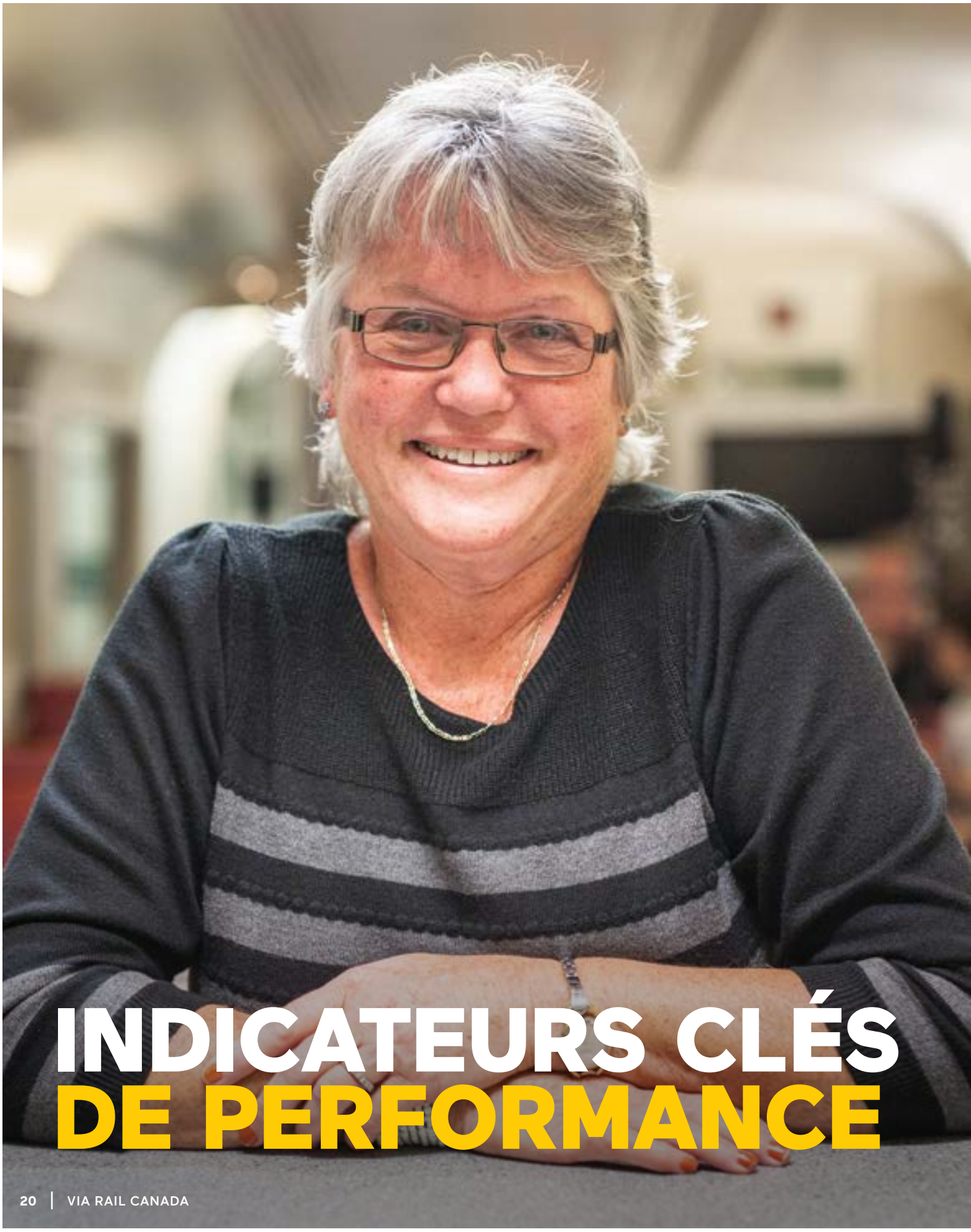
Dans le cadre de la cérémonie des Global Risk Awards à Londres, VIA Rail s'est vue décerner par l'Institute of Risk Management le prix de la catégorie « Innovation et Excellence – Offrir de la valeur grâce à la gestion des risques ». Cette catégorie souligne la valeur ajoutée du programme de gestion des risques d'entreprise aux activités et aux opérations de VIA Rail. C'est la quatrième fois que VIA Rail reçoit une récompense pour son système de gestion des risques. L'automne dernier, ce système a mérité le Prix d'excellence en sécurité remis par l'Association des chemins de fer du Canada et une mention honorable en gestion des risques d'entreprise de la part de la Risk Management Society. Rappelons que Denis Lavoie, directeur, Gestion des risques d'entreprise, faisait aussi partie des finalistes de la catégorie « Nouvelle recrue de l'année » lors de la remise des Global Risk Awards en 2015.

Jean-François Legault, chef, Services juridiques, gestion des risques et secrétaire corporatif, en compagnie de Denis Lavoie, directeur, Gestion des risques d'entreprise, à la remise des prix Global Risk Awards.

NOMINATION DANS LA CATÉGORIE «CAMPAGNE DE MARKETING DE L'ANNÉE»

La campagne « Qui est partant » de VIA Rail figure parmi les finalistes, aux côtés de Flytoget et Airtrain Citylink, Brisbane dans la catégorie « campagne de marketing de l'année » des prix décernés par la Global AirRail Alliance. Combinant des composantes numériques et traditionnelles, cette populaire campagne médiatique a eu recours à une approche centrée sur la clientèle afin de promouvoir les déplacements en train. La campagne a fait appel à de véritables adeptes du train rencontrés dans une gare ou à bord d'un train et à leurs témoignages authentiques pour mettre l'accent sur le plaisir de voyager en train. En plus d'être un puissant moteur de croissance sur les toutes les plateformes des médias sociaux, cette campagne a donné lieu à une hausse des revenus l'an dernier et à un taux de conversion supérieur. La cérimonie de remise des Prix Global AirRail Alliance se tiendra à Helsinki, Finlande en Novembre.





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 juin		
INDICATEUR	**UNITÉ**	**T2 2016**	**T2 2015**	**Vs 2015**
CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS) Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO) (1)	SMO	390	362	7,7 %
REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	19.84	19.94	■
DÉPENSES TOTALES (2) / SMO (CSMO) Coûts d'opération totaux, divisé par le total des sièges-milles offerts	cents	36.76	35.33	■
RSMO / CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisé par les coûts par siège-mille offert	%	54,0	56,4	■
PONCTUALITÉ La ponctualité des trains de VIA	%	74	70	■
PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA (3) La ponctualité des trains de VIA sur la portion d'infrastructure dont VIA est propriétaire	%	97	S/o	S/o
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	6	■
ASSIDUITÉ AU TRAVAIL Les heures totales d'absences par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois.	%	95,1	94,7	■

(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 nommés par le gouvernement du Canada. Des neuf administrateurs (excluant le président et chef de la direction de VIA Rail), cinq sont des femmes et quatre sont des hommes. Le conseil est chargé de superviser l'orientation et la gestion stratégiques de la Société, ainsi que de présenter un compte rendu des activités de VIA Rail au Parlement par l'intermédiaire de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

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. VIA Rail a soumis son rapport annuel sur les langues officielles 2015-2016 le 31 mai auprès des autorités fédérales concernées.

Durant le trimestre, VIA Rail a favorisé le développement des minorités linguistiques du Canada en participant à des événements tels que la soirée-bénéfice annuelle du Francofonds du Manitoba. La Société a également participé au projet jeunesse « LOL - Mort de rire » qui encourage les jeunes francophones de l'Ontario à affirmer leur identité par le truchement de la formation et de compétitions d'humour. De plus, VIA Rail a consolidé ses liens avec la communauté anglophone du Québec en s'associant, pour la deuxième année consécutive, au Festival ImagiNation, un festival d'auteurs, organisé par le Morrin Centre.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Au cours du deuxième trimestre de 2016, deux réunions du conseil d'administration ont eu lieu, tandis que ses quatre comités se sont réunis cinq fois au total. Le taux d'assiduité des administrateurs s'établissait à 91,5 %. Un total de 46 950 $ a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration pendant cette période.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail croit que l'ouverture et la transparence constituent les fondements d'une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. VIA Rail est assujettie à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels depuis 2007. La Société s'engage à répondre aux demandes d'information provenant du public, des médias et de toute personne intéressée par ses activités.

Les rapports annuels sur l'application de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels par VIA Rail englobent les activités effectuées entre le 1er avril 2015 et le 31 mars 2016; ils ont été présentés au Parlement le 17 juin 2016. Disponibles sur le site Web de VIA Rail, ces rapports contiennent une variété de renseignements, sur les activités de la Société relativement à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels.

Lors du deuxième trimestre de 2016, VIA Rail a reçu 13 nouvelles demandes, dont cinq étaient toujours actives à la fin du trimestre.

FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES DÉPENSES SUIVANTES ONT ÉTÉ SOUMISES AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2016 AU TITRE DES DÉPLACEMENTS, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES :	
Jane Mowat Administratrice principale du conseil d'administration	260 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	35 791 $
Conseil d'administration (9 membres)	3 217 $
Comité de la haute direction (7 membres)	46 248 $
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)	300 014 $

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada (VIA Rail) pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016, comparativement au trimestre et au semestre clos le 30 juin 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 selon les IFRS mais qui ne génèrent aucune liquidité).

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Produits voyageurs *	71,8	66,9	4,9	7,3 %	132,4	121,7	10,7	8,8 %
Produits totaux *	**77,3**	**72,3**	**5,0**	**6,9 %**	**143,4**	**132,2**	**11,2**	**8,5 %**
Charges d'exploitation *	136,5	122,5	14,0	11,4 %	266,8	249,4	17,4	7,0 %
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	9,6	15,9	(6,3)	(39,6 %)	25,4	35,2	(9,8)	(27,8 %)
Charges d'exploitation totales *	**146,1**	**138,4**	**7,7**	**5,6 %**	**292,2**	**284,6**	**7,6**	**2,7 %**
Perte d'exploitation	**(68,8)**	**(66,1)**	**2,7**	**4,1 %**	**(148,8)**	**(152,4)**	**(3,6)**	**(-2,4 %)**
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**68,8**	**66,1**	**2,7**	**4,1 %**	**148,8**	**152,4**	**(3,6)**	**(-2,4 %)**
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les années futures	(3,8)	9,3	(13,1)	(140,9 %)	2,0	22,6	(20,6)	(91,2 %)
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(22,6)	(20,5)	(2,1)	(10,2 %)	(42,2)	(41,7)	(0,5)	(1,2 %)
Amortissement du financement en capital reporté	22,3	20,2	2,1	10,4 %	41,5	41,0	0,5	1,2 %
Autres	1,6	(2,7)	4,3	s/o	5,3	(4,3)	9,6	223,3 %
Résultat net du trimestre	**(2,5)**	**6,3**	**(8,8)**	**(139,7 %)**	**6,6**	**17,6**	**(11,0)**	**(62,5 %)**
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	(53,7)	46,1	(99,8)	s/o	(143,9)	73,6	(217,5)	s/o
Résultat global total pour le trimestre	**(56,2)**	**52,4**	**(108,6)**	**s/o**	**(137,3)**	**91,2**	**(228,5)**	**s/o**

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

Produits totaux et sources de financement pour le trimestre

T2 2016

53 % Produits totaux
47 % Financement d'exploitation par le gouvernement

T2 2015

52 % Produits totaux
48 % Financement d'exploitation par le gouvernement

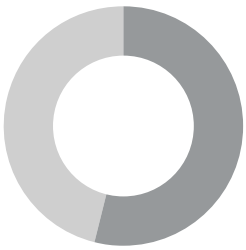
Produits totaux et sources de financement pour la période de six mois

Cumul 2016

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

Cumul 2015

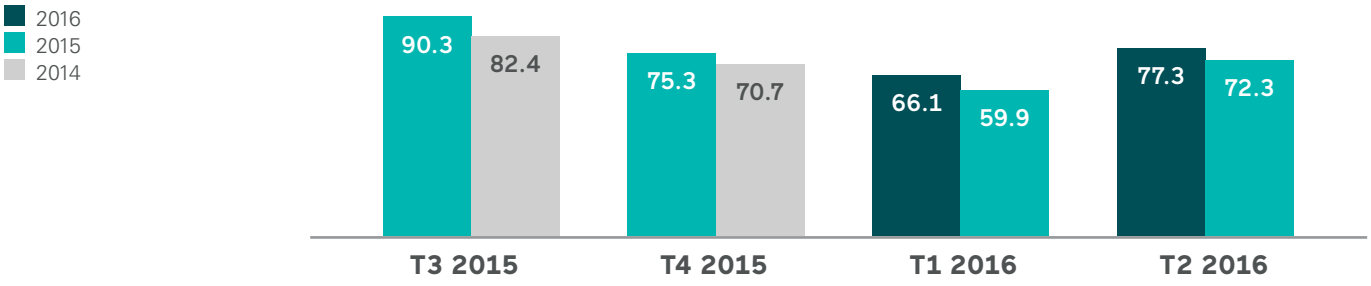
46 % Produits totaux
54 % Financement d'exploitation par le gouvernement



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 au cours de l'été, pendant le troisième trimestre.

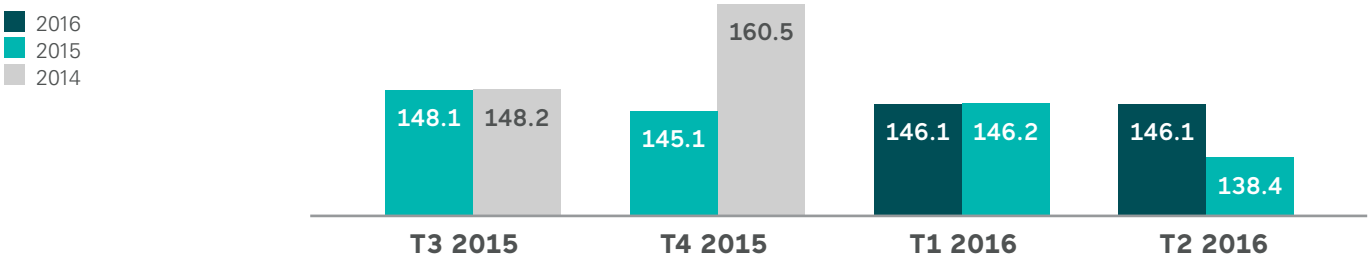
Produits totaux trimestriels

(En millions de dollars canadiens)



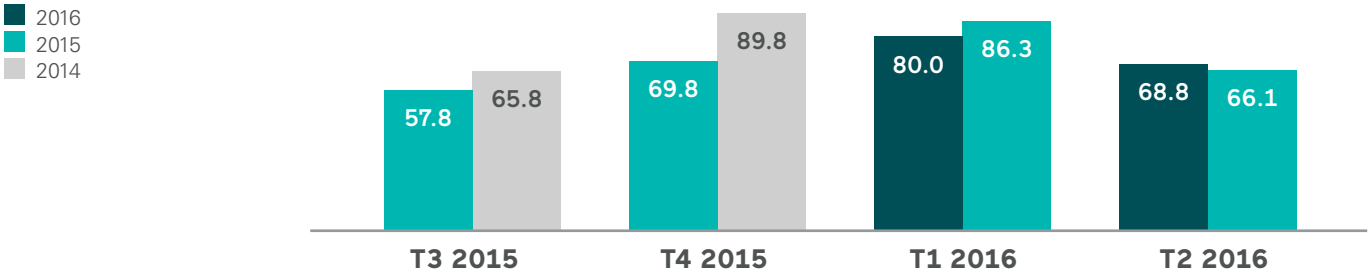
Charges d'exploitation trimestrielles

(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 six mois clos le 30 juin 2016 (avant éléments hors financement et autres ajustements comptables), comparativement au trimestre et à la période de six mois clos le 30 juin 2015.

2. PRODUITS

Produits d'exploitation

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Produits voyageurs	71,8	66,9	4,9	7,3%	132,4	121,7	10,7	8,8%
Autres produits	5,5	5,4	0,1	1,9%	11,0	10,5	0,5	4,8%
Produits totaux	**77,3**	**72,3**	**5,0**	**6,9%**	**143,4**	**132,2**	**11,2**	**8,5%**

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

Pour le trimestre :

Les produits voyageurs totalisent 71,8 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une augmentation de 7,3 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière. Cette augmentation est surtout associée, d'une part, aux produits supplémentaires qui ont été générés sur le *Canadien*, et associées à la classe Prestige, et, d'autre part, des fréquences additionnelles introduites dans le Corridor Est durant le dernier semestre de 2015.

Les autres produits totalisent 5,5 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une augmentation de 1,9 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière. Cette hausse durant le trimestre est attribuable en grande partie aux revenus de gares plus élevés.

Pour le semestre :

Les produits voyageurs totalisent 132,4 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 8,8 pour cent par rapport à l'année dernière. Cette hausse s'explique elle aussi par l'accroissement des fréquences dans le Corridor Est durant le dernier semestre de 2015, de même que par l'augmentation des tarifs moyens dans la plupart des principaux services de train.

Les autres produits totalisent 11,0 millions de dollars pour la période, ce qui représente une augmentation de 4,8 pour cent par rapport à la même période l'année dernière. Cette hausse est principalement attribuable aux revenus de gares plus élevés.

a) Passenger Revenues

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)*							
	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Corridor Est	42,3	40,2	2,1	5,2%	84,5	78,6	5,9	7,5%
Sud Ouest Ontario	9,6	9,4	0,2	2,1%	20,0	19,5	0,5	2,6%
Corridor Québec - Windsor	**51,9**	**49,6**	**2,3**	**4,6%**	**104,5**	**98,1**	**6,4**	**6,5%**
Océan	2,0	2,1	(0,1)	(4,8%)	3,6	3,6	0,0	0,0 %
Canadien	15,2	12,5	2,7	21,6%	19,4	15,4	4,0	26,0%
Liaisons régionales	0,9	0,9	0,0	0,0%	1,6	1,5	0,1	6,7 %
Non Corridor	**18,1**	**15,5**	**2,6**	**16,8%**	**24,6**	**20,5**	**4,1**	**20,0%**
Autres	1,8	1,8	0,0	0,0 %	3,3	3,1	0,2	6,5%
TOTAL	**71,8**	**66,9**	**4,9**	**7,3%**	**132,4**	**121,7**	**10,7**	**8,8%**

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

	VOYAGEURS (EN MILLIERS)							
	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var #	Var %	**2016**	2015	Var #	Var %
Corridor Est	660,1	630,7	29,4	4,7%	1 300,7	1 267,1	33,6	2,7%
Sud-Ouest Ontario	220,5	222,0	(1,5)	(0,7%)	456,4	462,6	(6,2)	(1,3%)
Corridor Québec - Windsor	**880,6**	**852,7**	**27,9**	**3,3%**	**1 757,1**	**1 729,7**	**27,4**	**1,6%**
Océan	16,8	18,7	(1,9)	(10,2%)	32,5	33,2	(0,7)	(2,1%)
Canadien	25,1	24,8	0,3	1,2%	35,5	33,7	1,8	5,3%
Liaisons régionales	16,9	16,7	0,2	1,2%	29,3	28,4	0,9	3,2%
Non Corridor	**58,8**	**60,2**	**(1,4)**	**(2,3%)**	**97,3**	**95,3**	**2,0**	**2,1%**
TOTAL	**939,4**	**912,9**	**26,5**	**2,9%**	**1 854,4**	**1 825,0**	**29,4**	**1,6%**

Pour le trimestre :

- Les produits générés par le Corridor Est se sont accrus de 5,2 pour cent comparativement à l'année dernière, une hausse due en grande partie à l'augmentation de l'achalandage (gain de 4,7 pour cent);
- Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 2,1 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés, lesquels ont bondi de 2,8 pour cent, contrebalancés partiellement, en revanche, par une légère baisse de l'achalandage (0,7 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* ont diminué de 4,8 pour cent, en raison d'une baisse de l'achalandage (10,2 pour cent), laquelle a été en partie compensée par l'augmentation des produits moyens (6,0 pour cent);
- Les produits du *Canadien* sont en hausse de 21,6 pour cent par rapport au trimestre correspondant l'année dernière. Ce rendement résulte de l'augmentation des produits moyens (20,1 pour cent) associés à la classe Prestige. Ce service a été lancé en mai 2015; il n'a donc été offert que durant une partie du trimestre l'an dernier, alors que cette année, il était disponible tout le trimestre. L'achalandage a également bondi de 1,2 pour cent;
- Les produits des liaisons régionales sont demeurés stables à 0,9 million de dollars pour le trimestre. Malgré la hausse de 1,2 pour cent de l'achalandage, ce gain a été totalement contrebalancé par la diminution des produits moyens.

Période de six mois close le 30 juin :

- Les produits du Corridor Est ont augmenté de 7,5 pour cent par rapport à l'an dernier, en raison d'une hausse de l'achalandage (2,7 pour cent) et des produits moyens (4,7 pour cent);
- Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 2,6 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés, lesquels ont bondi de 4,0 pour cent, contrebalancés partiellement, en revanche, par une baisse de l'achalandage (1,3 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* sont demeurés stables comparativement à l'an dernier; les produits moyens se sont accrus de 2,2 pour cent par rapport à l'année précédente, mais ce gain a été complètement contrebalancé par la diminution de l'achalandage;
- Les produits du *Canadien* sont en hausse de 26,0 pour cent par rapport à la même période l'année dernière. Ce rendement est attribuable à la hausse des produits moyens (19,6 pour cent) associée à la classe Prestige lancée en mai 2015, ainsi qu'à l'augmentation de l'achalandage (5,3 pour cent);
- Les produits des liaisons régionales ont augmenté de 6,7 pour cent, une augmentation due à la fois à la hausse de l'achalandage (3,2 pour cent) et à la majoration des produits moyens (3,4 pour cent).

3. CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux*	62,2	51,5	10,7	20,8%	116,3	103,2	13,1	12,7%
Exploitation des trains et carburant	29,8	31,0	(1,2)	(3,9%)	59,8	61,8	(2,0)	(3,2%)
Perte (gain) réalisé sur les instruments financiers dérivés	1,6	1,4	0,2	14,3 %	4,3	3,2	1,1	34,4%
Charge (recouvrement) d'impôt	0,2	0,3	(0,1)	(33,3%)	0,4	0,5	(0,1)	(20,0%)
Autres*	42,7	38,3	4,4	11,5%	86,0	80,7	5,3	6,6%
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	**136,5**	**122,5**	**14,0**	**11,4%**	**266,8**	**249,4**	**17,4**	**7,0%**
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel*	9,6	15,9	(6,3)	(39,6%)	25,4	35,2	(9,8)	(27,8%)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**146,1**	**138,4**	**7,7**	**5,6%**	**292,2**	**284,6**	**7,6**	**2,7%**

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

T2 2016

- 43 % Rémunération et avantages du personnel (62,2 M$)
- 7 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (9,6 M$)
- 20 % Exploitation des trains et carburant (29,8 M$)
- 6 % Gares et autres biens (9,2 M$)
- 5 % Matériel de maintenance (7,6 M$)
- 3 % Coût des fournitures à bord des trains (4,5 M$)
- 6 % Marketing et ventes (8,1 M$)
- 10 % Autres (15,1 M$)

T2 2015

- 37 % Rémunération et avantages du personnel (51,5 M$)
- 12 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (15,9 M$)
- 22 % Exploitation des trains et carburant (31 M$)
- 5 % Gares et autres biens (7,1 M$)
- 6 % Matériel de maintenance (8,7 M$)
- 3 % Coût des fournitures à bord des trains (4,1 M$)
- 6 % Marketing et ventes (7,9 M$)
- 9 % Autres (12,2 M$)

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation financées avant les contributions de l'employeur aux avantages du personnel ont augmenté de 11,4 pour cent et se sont élevées à 136,5 millions de dollars pour le trimestre. Cette augmentation est principalement attribuable aux éléments suivants :
  - Hausse de 10,7 millions de dollars de la charge pour la rémunération et les avantages sociaux, principalement due au fait qu'il y a eu une période de paie de plus au cours du trimestre (8,5 millions de dollars), ainsi qu'à l'ajout de capacité déployée au cours du dernier semestre de 2015;
  - Hausse des pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés, qui ont augmenté de 0,2 million de dollars en raison de l'incidence des contrats de couverture du carburant (les prix du marché étaient inférieurs aux prix des contrats);
  - Hausse des coûts liés au traitement de données (1,5 million de dollars), ainsi que des coûts des gares et autres biens (2,1 millions de dollars), due, dans les deux cas, au fait que des ajustements non récurrents favorables ont eu comme effet de réduire les charges en 2015 (ces charges sont incluses dans la catégorie « autres dépenses d'exploitation »);
  - Baisse de 1,2 millions de dollars des coûts liés à l'exploitation des trains et au carburant, résultant surtout de la diminution du prix du carburant.
- Les contributions de l'employeur aux avantages du personnel ont diminué de 39,6 pour cent, principalement en raison de la baisse des cotisations pour services passés, laquelle résulte de l'amélioration de la situation financière du régime, qui sert de base pour la détermination du financement requis en 2016.

Période de six mois close le 30 juin 2016

- 40 % Rémunération et avantages du personnel (116,3 M$)
- 9 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (25,4 M$)
- 20 % Exploitation des trains et carburant (59,8 M$)
- 7 % Gares et autres biens (20 M$)
- 6 % Matériel de maintenance (16,7 M$)
- 3 % Coût des fournitures à bord des trains (8,2 M$)
- 5 % Marketing et ventes (14,9 M$)
- 10 % Autres (30,9 M$)

Période de six mois close le 30 juin 2015

- 36 % Rémunération et avantages du personnel (103,2 M$)
- 13 % Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (35,2 M$)
- 22 % Exploitation des trains et carburant (61,8 M$)
- 6 % Gares et autres biens (18 M$)
- 6 % Matériel de maintenance (18,1 M$)
- 3 % Coût des fournitures à bord des trains (7,6 M$)
- 5 % Marketing et ventes (14,8 M$)
- 9 % Autres (25,9 M$)

Période de six mois close le 30 juin :

- Les charges d'exploitation financées avant les contributions de l'employeur aux avantages du personnel ont augmenté de 7,0 pour cent et se sont élevées à 266,8 millions de dollars au total pour la période. Cette augmentation est attribuable aux principaux éléments suivants :
  - Hausse de 13,1 millions de dollars de la charge pour la rémunération et les avantages sociaux, principalement due à l'ajout de capacité déployée au cours du deuxième semestre de 2015, à l'impact d'une période de paie de plus (8,5 millions de dollars), et aux augmentations de salaire annuelles;
  - Hausse des pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés, qui ont augmenté de 1,1 million de dollars en raison de l'incidence des contrats de couverture du carburant (les prix du marché étaient inférieurs aux prix des contrats);
  - Hausse des coûts des gares et autres biens (2,0 millions de dollars), ainsi que des coûts de traitement de données (1,5 million de dollars), due, dans les deux cas, au fait que des ajustements non récurrents favorables ont eu comme effet de réduire les charges en 2015 (ces coûts sont inclus dans la catégorie « autres dépenses d'exploitation »);
  - Baisse de 2,0 millions de dollars des coûts liés à l'exploitation des trains et au carburant, découlant surtout à la diminution du prix du carburant.
- Les contributions de l'employeur aux avantages du personnel ont diminué de 27,8 pour cent, principalement en raison de la baisse des cotisations pour services passés, laquelle résulte de l'amélioration de la situation financière du régime, qui sert de base pour la détermination du financement requis en 2016.

4. FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	68,8	66,1	2,7	4,1%	148,8	152,4	(3,6)	(2,4%)
Financement en capital	17,3	20,3	(3,0)	(14,8%)	39,4	48,6	(9,2)	(18,9%)
Total	**86,1**	86,4	(0,3)	(0,3%)	**188,2**	201,0	(12,8)	(6,4%)
Financement par le gouvernement détaillé :								
Total des produits financés (section 2)	77,3	72,3	5,0	6,9%	143,4	132,2	11,2	8,5%
Total des charges d'exploitation financées (section 3)	146,1	138,4	7,7	5,6%	292,2	284,6	7,6	2,7%
Perte d'exploitation financée totale	**68,8**	**66,1**	**2,7**	**4,1%**	**148,8**	**152,4**	**(3,6)**	**(2,4%)**

Pour le trimestre :

Le financement d'exploitation a augmenté de 2,7 millions de dollars (4,1 pour cent) comparativement au trimestre correspondant l'année dernière. Cette hausse est le résultat d'une perte d'exploitation plus importante. La perte d'exploitation s'est alourdie parce que, même si les revenus ont progressé par rapport à l'an dernier, cette progression n'a pas suffi à contrebalancer la majoration des charges d'exploitation, comme l'illustrent les sections 2 et 3 de ce document.

Le financement d'immobilisations a diminué de 3,0 millions de dollars (14,8 pour cent). Cette diminution s'explique par le fait que les investissements en immobilisations ont été moins importants qu'au cours du même trimestre l'an dernier.

Pour la période de six mois :

Le financement d'exploitation a diminué de 2,4 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, qui a été en partie contrebalancée par des charges d'exploitation plus élevées, comme l'illustrent les sections 2 et 3 de ce document.

Le financement en capital a diminué de 18,9 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 même période l'an dernier.

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

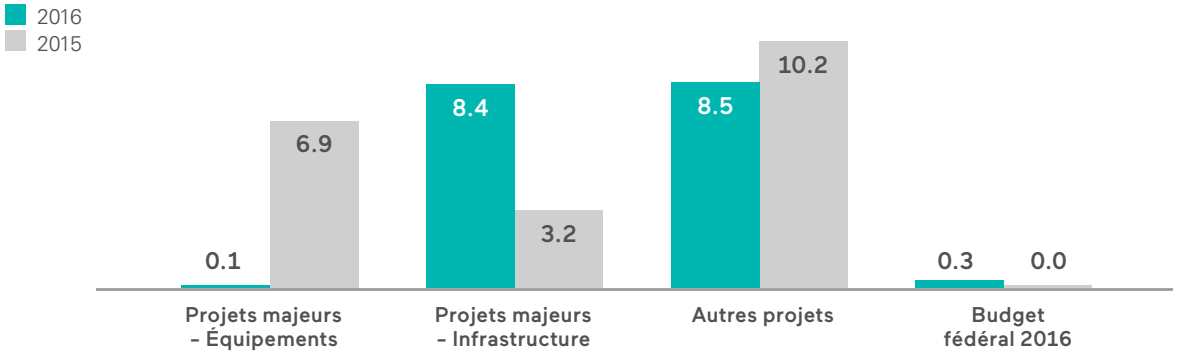
Le financement en capital est enregistré dans l'état de la situation financière à titre de financement en capital reporté. Il est amorti et reconnu à titre de revenu sur les mêmes périodes que celles au cours desquelles les immobilisations corporelles et incorporelles auxquelles il se rapporte sont utilisées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

5. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles et incorporelles (déduction faite de l'amortissement cumulé) se sont chiffrées à 1 271,8 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 2,8 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2015.

Investissements en immobilisation pour le trimestre

(En millions de dollars canadiens)

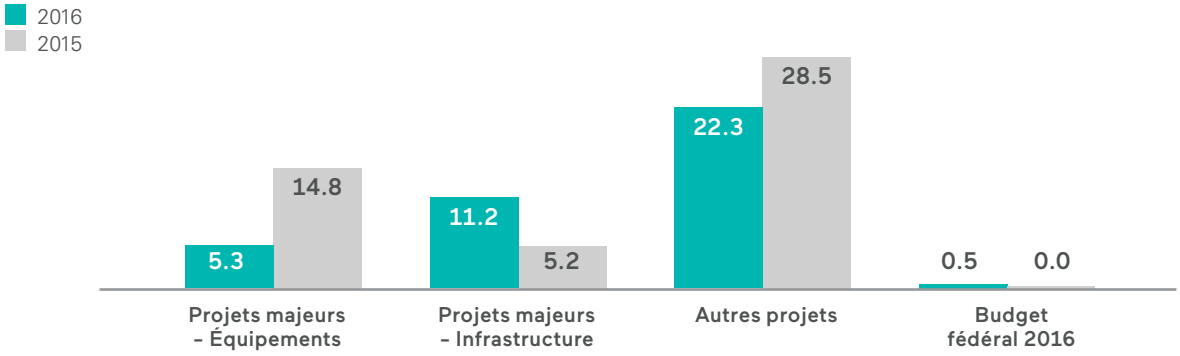


Les investissements en immobilisations ont totalisé 17,3 millions de dollars pour le trimestre et consistaient principalement en :

- Des investissements de 8,4 millions de dollars dans des projets d'infrastructure 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;
- Un investissement de 6,1 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information pour des projets comme le système de gestion des relations avec la clientèle, l'automatisation des systèmes à bord des trains et l'amélioration du système de réservation;
- Des investissements de 1,4 million de dollars dans d'autres projets d'équipement.

Investissements en immobilisation pour le semestre clos le 30 juin

(En millions de dollars canadiens)



Les investissements en immobilisations ont totalisé 39,4 millions de dollars pour la période et consistaient principalement en :

- Des investissements de 11,2 millions de dollars dans des projets d'infrastructure majeurs — notamment 9,4 millions de dollars dans des projets d'infrastructure entre Montréal et Ottawa, incluant 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 5,3 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, principalement le programme de modernisation des voitures LRC;
- Des investissements de 11,9 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 7,1 millions de dollars dans d'autres projets d'équipements.

6. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2016**	2015	Var $	Var %	**2016**	2015	Var $	Var %
Solde, début de la période	23,0	6,1	16,9	277,0 %	9,3	13,9	(4,6)	(33,1 %)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	(32,5)	5,8	(38,3)	s/o	2,4	7,0	(4,6)	(65,7 %)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	27,2	2,0	25,2	s/o	6,0	(7,0)	13,0	(185,7 %)
SOLDE, FIN DE LA PÉRIODE	**17,7**	**13,9**	**3,8**	**27,3 %**	**17,7**	**13,9**	**3,8**	**27,3 %**

L'encaisse de la Société s'élevait à 17,7 millions de dollars au 30 juin 2016, ce qui représente 3,8 millions de dollars de plus qu'au 30 juin 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 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 la flotte existante 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 d'équipements. Dans l'éventualité 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.

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 des charges 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 diminution des rendements générés par les actifs des régimes de retraite a entraîné des pertes actuarielles importantes au cours du trimestre et de la période de 6 mois. Si les conditions du marché demeurent les mêmes ou se détériorent, le déficit des régimes de retraite pourrait augmenter et requérir des contributions additionnelles par la Société.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

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

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

8. PERSPECTIVES

Le rendement du deuxième trimestre a encore une fois été très positif, tant au niveau des produits que des charges d'exploitation. L'achalandage continue de monter dans la majorité des services de train et la ponctualité a, pour un deuxième trimestre consécutif, été meilleure qu'au même moment l'an dernier.

La Société poursuit ses efforts afin d'améliorer l'offre de services et l'expérience client, en investissant dans des initiatives qui vont générer des bénéfices au cours des années à venir tout en veillant à maintenir les coûts et à maximiser l'efficacité de ses opérations quotidiennes. La tendance positive du premier trimestre s'est prolongée durant le deuxième trimestre, et si elle se maintient pendant le prochain semestre, 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.

Pendant ce temps, la direction continue de se vouer à 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.

Disposer de voies dédiées et exploiter une flotte améliorée permettrait à VIA Rail d'offrir des services plus fiables aux Canadiennes et aux Canadiens, et d'accroître le nombre de voyageurs par train.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

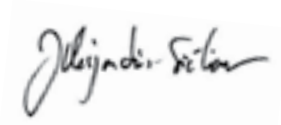
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 JUIN 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
23 août 2016

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

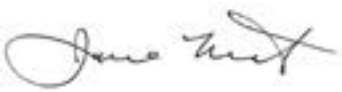
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2016	31 décembre 2015
ACTIFS COURANTS	*(non audités)*	*(audités)*
Trésorerie	**17 703 $**	9 318 $
Comptes clients	**8 988**	9 913
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**7 221**	4 722
À recevoir du gouvernement du Canada	**20 572**	9 433
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	**1 254**	2 668
Stocks	**24 163**	28 241
Fonds de renouvellement des actifs	**7 780**	7 780
	87 681	72 075
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 7)	**879 727**	884 806
Immobilisations incorporelles (NOTE 8)	**392 107**	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)	**3 273**	9 525
	1 275 980	1 285 018
Total des actifs	**1 363 661 $**	1 357 093 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	**88 106 $**	90 727 $
Provisions (NOTE 10)	**12 079**	10 787
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	**11 987**	18 900
Produits reportés (NOTE 13)	**54 015**	35 492
	166 187	155 906
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**187 595**	51 940
	187 595	51 940
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 12)	**1 261 037**	1 263 122
(DÉFICIT) DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Déficit accumulé	**(260 458)**	(123 175)
(Déficit) de l'actionnaire	**(251 158)**	(113 875)
Total des passifs et du (déficit) de l'actionnaire	**1 363 661 $**	1 357 093 $

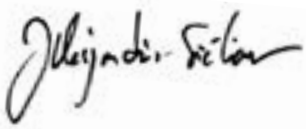
Engagements (Note 14)

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 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2016	2015	**2016**	2015
PRODUITS				
Voyageurs	**71 390 $**	67 001 $	**131 599 $**	122 022 $
Autres	**5 519**	5 385	**10 996**	10 473
	76 909	72 386	**142 595**	132 495
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**73 450**	64 787	**139 111**	125 014
Exploitation des trains et carburant	**29 858**	31 085	**59 814**	61 837
Gares et autres biens	**9 114**	7 104	**19 964**	18 046
Marketing et ventes	**8 095**	7 833	**14 873**	14 779
Matériel de maintenance	**7 608**	8 675	**16 661**	18 123
Coûts des fournitures à bord des trains	**4 545**	4 113	**8 237**	7 597
Taxes d'exploitation	**2 560**	2 349	**5 203**	4 679
Frais professionnels	**3 718**	2 747	**6 392**	5 224
Télécommunications	**3 853**	2 365	**7 171**	5 659
Amortissements (NOTES 7 & 8)	**22 376**	18 504	**41 846**	37 930
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 & 8)	**288**	1 994	**385**	3 778
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**91**	(3 949)	**(5 499)**	(4 691)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**1 592**	1 382	**4 339**	3 213
Autres	**3 096**	3 178	**7 384**	6 682
	170 244	152 167	**325 881**	307 870
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**93 335**	79 781	**183 286**	175 375
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	**68 749**	66 161	**148 788**	152 423
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**22 375**	20 162	**41 537**	41 004
Résultat net avant impôts sur le résultat	**(2 211)**	6 542	**7 039**	18 052
Recouvrement (charge) d'impôts	**(186)**	(300)	**(400)**	(463)
RÉSULTAT NET POUR LA PÉRIODE	**(2 397)**	6 242	**6 639**	17 589
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)	**(53 731)**	46 118	**(143 922)**	73 582
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE, DÉDUCTION FAITE DES IMPÔTS	**(53 731)**	46 118	**(143 922)**	73 582
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**(56 128) $**	52 360 $	**(137 283) $**	91 171 $

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 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2016	2015	**2016**	2015
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $	**9 300 $**	9 300 $
DÉFICIT ACCUMULÉ				
Solde au début de la période	**(204 330)**	(129 286)	**(123 175)**	(168 097)
Résultat net de la période	**(2 397)**	6 242	**6 639**	17 589
Autres éléments du résultat global de la période	**(53 731)**	46 118	**(143 922)**	73 582
Solde à la fin de la période	**(260 458)**	(76 926)	**(260 458)**	(76 926)
Total du (déficit) de l'actionnaire	**(251 158) $**	(67 626) $	**(251 158) $**	(67 626) $

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 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2016	2015	**2016**	2015
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**(2 397) $**	6 242 $	**6 639 $**	17 589 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 7 & 8)	**22 376**	18 504	**41 846**	37 930
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 & 8)	**288**	1 994	**385**	3 778
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**(22 375)**	(20 162)	**(41 537)**	(41 004)
Revenu d'intérêts	**(82)**	(87)	**(192)**	(193)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**91**	(3 949)	**(5 499)**	(4 691)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**13 317**	6 589	**23 374**	12 601
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**(9 570)**	(15 894)	**(25 389)**	(35 161)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 15)	**(34 124)**	12 644	**2 762**	16 225
Entrées (sorties) de fonds nettes (utilisées pour) générées par les activités d'exploitation	**(32 476)**	5 881	**2 389**	7 074
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTE 12)	**17 324**	20 303	**39 452**	48 581
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**25 197**	3 185	**7 391**	(5 793)
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**1 898**	(1 313)	**(1 594)**	(1 425)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 & 8)	**(17 324)**	(20 303)	**(39 452)**	(48 581)
Intérêts reçus	**82**	87	**192**	193
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**7**	-	**7**	1
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**27 184**	1 959	**5 996**	(7 024)
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	**(5 292)**	7 840	**8 385**	50
Solde au début de la période	**22 995**	6 082	**9 318**	13 872
Solde à la fin de la période	**17 703 $**	13 922 $	**17 703 $**	13 922 $
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	**17 703 $**	13 922 $	**17 703 $**	13 922 $
	17 703 $	13 922 $	**17 703 $**	13 922 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

POUR LA PÉRIODE TERMINÉE LE 30 JUIN 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 23 août 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 consolidés.

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 consolidés.

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.

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 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
(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	**93,3**	79,8	**183,3**	175,4
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :				
Charges (recouvrement) d'impôts sur le résultat	**0,2**	0,3	**0,4**	0,5
Postes (ne nécessitant pas des) ne fournissant pas des fonds d'exploitation:				
Amortissements	**(22,4)**	(18,5)	**(41,8)**	(37,9)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(0,3)**	(2,0)	**(0,4)**	(3,8)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur le charge	**(3,8)**	9,3	**2,0**	22,6
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**(0,1)**	3,9	**5,5**	4,7
Ajustement pour les courus de rémunération	**2,1**	(6,7)	**0,6**	(9,2)
Autres	**(0,2)**	-	**(0,8)**	0,1
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**68,8**	66,1	**148,8**	152,4

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2016	Additions	Dispositions	Transferts	30 juin 2016
Coût :					
Terrains	17,0	-	-	-	**17,0**
Matériel roulant	926,9	-	(9,2)	15,4	**933,1**
Bâtiments de maintenance	166,3	-	(1,0)	0,6	**165,9**
Gares et installations	129,0	-	-	0,2	**129,2**
Infrastructures (propriété de la Société)	243,0	-	(0,3)	0,7	**243,4**
Améliorations locatives	79,6	-	(0,4)	0,5	**79,7**
Machinerie et équipement	25,7	-	-	0,7	**26,4**
Matériel informatique	32,9	-	-	0,3	**33,2**
Autres immobilisations corporelles	6,8	-	(0,2)	-	**6,6**
Projets en cours de réalisation	27,1	26,2	-	(18,4)	**34,9**
Coût total	1 654,3	26,2	(11,1)	-	**1 669,4**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Matériel roulant	448,0	19,8	(8,9)	-	**458,9**
Bâtiments de maintenance	118,7	0,9	(1,0)	-	**118,6**
Gares et installations	40,3	2,4	-	-	**42,7**
Infrastructures (propriété de la Société)	75,7	3,7	-	-	**79,4**
Améliorations locatives	44,5	1,5	(0,4)	-	**45,6**
Machinerie et équipement	18,5	0,5	(0,1)	-	**18,9**
Matériel informatique	21,2	1,8	-	-	**23,0**
Autres immobilisations corporelles	2,6	0,2	(0,2)	-	**2,6**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	769,5	30,8	(10,6)	-	**789,7**
Valeur nette totale	884,8	(4,6)	(0,5)	-	**879,7**

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2016	Additions	Dispositions	Transferts	30 juin 2016
Coût :					
Logiciels (NOTE 1)	93,1	-	(0,2)	4,1	**97,0**
Droits d'accès aux infrastructures	424,9	-	-	0,5	**425,4**
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	-	**4,4**
Projets en cours de réalisation	15,4	13,3	-	(4,6)	**24,1**
Coût total	537,8	13,3	(0,2)	-	**550,9**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Logiciels	66,4	5,3	(0,2)	-	**71,5**
Droits d'accès aux infrastructures	80,0	5,6	-	-	**85,6**
Autres actifs intangibles	1,6	0,1	-	-	**1,7**
Total de l'amortissement et dépréciaiton cumulés	148,0	11,0	(0,2)	-	**158,8**
Valeur nette totale	389,8	2,3	-	-	**392,1**

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 juin 2016	31 décembre 2015
Salaires à payer et courus	**38,1**	37,6
Comptes fournisseurs - Immobilisations	**12,5**	14,1
Comptes fournisseurs - Autres	**31,7**	33,5
Impôt sur le capital, impôt sur le résultat et autres taxes à payer	**5,8**	5,5
Total des comptes fournisseurs et charges à payer	**88,1**	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 juin 2016
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	-	-	-	**0,3**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	10,5	2,2	(0,8)	(0,1)	**11,8**
Provisions totales	10,8	2,2	(0,8)	(0,1)	**12,1**

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 3,35 pour cent (comparativement à 4,00 pour cent au 31 décembre 2015). 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 (comparativement à 4,00 pour cent au 31 décembre 2015). 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 juin, 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 juin 2016	31 décembre 2015	**30 juin 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	**16,0**	27,9	**0,2**	0,5
Coût des services passés	**-**	4,0	**-**	-
Charge d'intérets	**37,2**	87,5	**0,4**	0,6
Cotisations des salariés	**6,6**	12,6	**-**	-
Prestations versées	**(62,3)**	(111,7)	**(0,3)**	(0,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	25,0	**-**	-
Effet des changements aux hypothèses financières	**167,1**	(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	**2 387,9**	2 223,3	**20,0**	19,7
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 223,6**	2 132,5	**-**	-
Revenu d'intérets	**36,9**	84,3	**-**	-
Redement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérets)	**23,2**	50,0	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**22,2**	52,3	**0,3**	0,4
Cotisations des salariés	**6,6**	12,6	**-**	-
Prestations versées	**(62,3)**	(111,7)	**(0,3)**	(0,4)
Effet du transfert d'employés	**-**	6,5	**-**	-
Charges administratives	**(3,3)**	(2,9)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 246,9**	2 223,6	**-**	-
Actif net (passif net) au titre des prestations définies	**(141,0)**	0,3	**(20,0)**	(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 (comparativement à 3,40 pour cent au 31 décembre 2015). Le taux d'actualisation pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi demeure inchangé.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 30 juin, 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 juin 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	**2,5**	4,8
Charge d'intérêts	**0,4**	0,7
Prestations versées	**(2,5)**	(4,5)
Effet des changements reliés à l'expérience	**-**	(1,9)
Solde à la fin de la période	**22,3**	21,9
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**2,5**	4,5
Prestations versées	**(2,5)**	(4,5)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**(22,3)**	(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 juin 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	**0,3**	0,3
Prestations versées	**(0,4)**	(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	**0,4**	0,7
Prestations versées	**(0,4)**	(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 juin 2016	31 décembre 2015
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**3,3**	9,5
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**(144,3)**	(9,2)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(20,0)**	(19,7)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(22,3)**	(21,9)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(1,0)**	(1,1)
Passifs total	**(187,6)**	(51,9)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2016	2015	**2016**	2015
Charges d'exploitation :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**11,4**	4,8	**19,6**	8,8
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,4**	0,2	**0,6**	0,5
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,4**	1,4	**2,9**	2,8
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,1**	0,2	**0,3**	0,5
Total	**13,3**	6,6	**23,4**	12,6

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.

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2016	2015	**2016**	2015
Autres éléments du résultat global :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**(53,7)**	46,2	**(143,9)**	73,6
Total	**(53,7)**	46,2	**(143,9)**	73,6

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 juin 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)	**39,4**	97,9
Amortissement du financement en capital reporté	**(41,5)**	(82,6)
Solde à la fin de la période	**1 261,0**	1 263,1

13. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2016	31 décembre 2015
Ventes de billets à l'avance	**33,0**	15,3
Cartes cadeaux	**1,7**	2,0
Transactions non monétaires	**2,6**	2,3
VIA Préférence	**16,4**	15,6
Autres	**0,3**	0,3
Total des produits reportés	**54,0**	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 juin 2016				31 décembre 2015
	Engagement total	**À moins d'un an**	**De un à cinq ans**	**Plus de cinq ans**	Engagement total
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux opérationnels non-résiliables (NOTE A):					
Preneur	**32,8**	3,5	11,0	18,3	34,6
Total	**32,8**	3,5	11,0	18,3	34,6
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS CAPITAL MAJEURS :					
Infrastructure	**13,5**	12,8	0,7	-	5,4
Matériel roulant	**2,0**	2,0	-	-	1,8
Total	**15,5**	14,8	0,7	-	7,2
Total des engagements	**48,3**	18,3	11,7	18,3	41,8

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

En 2016, un montant de 8,1 millions de dollars (30 juin 2015 : 6,1 millions de dollars) a été comptabilisé à la dépense en lien avec les contrats de location d'immeuble.

b) Tel que mentionné à la Note 1, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018. Aucun montant n'est inclut dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagements fluctuent en fonction de l'utilisation annuelle des voies.

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

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

	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2016**	2015	**2016**	2015
Comptes clients	**0,3**	(1,1)	**0,9**	(2,6)
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**(1,7)**	(2,8)	**(2,5)**	(4,8)
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada	**(36,5)**	9,4	**(18,5)**	4,3
Stocks	**0,2**	(1,2)	**4,1**	(2,4)
Comptes fournisseurs et charges à payer	**(1,2)**	6,0	**(1,0)**	8,2
Provisions	**(0,2)**	(1,1)	**1,3**	(0,6)
Produits reportés	**5,0**	3,4	**18,5**	14,1
Total	**(34,1)**	12,6	**2,8**	16,2

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 juin 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	**3 528**	**0,9**	-	-
Passif	**15 624**	**10,4**	21 168	18,8

Au 30 juin 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 juin 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	**16,1**	**0,4**	24,1	2,7
Passif	**21,2**	**1,6**	18,5	0,1

Au 30 juin 2016, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,156 et 1,389 (31 décembre 2015 : entre 1,148 et 1,389) en dollars américains et les dates de maturité sont de 2016 à 2019 (31 décembre 2015 : 2016 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	30 juin 2016	31 décembre 2015
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total Actif	**1,3**	2,7
Total Passif	**12,0**	18,9

VIARAIL.CA