

VIA Rail Canada

**RAPPORT DU
PREMIER
TRIMESTRE
2013**

CONTENU

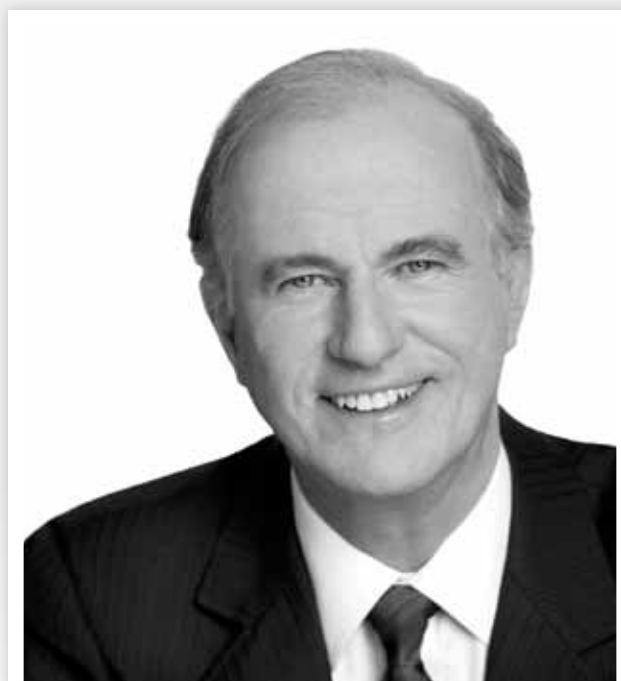
MESSAGE DU PRÉSIDENT	1
PREMIER TRIMESTRE EN CHIFFRES	2
FAITS SAILLANTS DU PREMIER TRIMESTRE	4
Trains	4
Médias sociaux : 75 000 adeptes sur Facebook	4
La télémessure : un outil des plus utiles	5
Système de divertissement à bord des trains, de contenu canadien	5
INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS	6
COMMUNAUTÉ ET GOUVERNANCE	7
Le conseil d'administration	7
Langues officielles	7
Promotion des minorités linguistiques	7
Accès à l'information et protection des renseignements personnels	7
Implication communautaire	7
Frais de déplacement, d'accueil et de conférences	7
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	8
ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS	16

MESSAGE DU PRÉSIDENT

2012 a été une année de changement et de transformation pour VIA Rail. Tout au long de l'année, des ajustements ont été effectués, notamment à nos horaires de trains. Des départs ont été ajoutés dans des régions où la demande du marché se faisait plus élevée, par exemple dans le corridor de l'Est. D'autre part, la fréquence du service a été réduite dans le corridor du Sud-Ouest et pour les services long-parcours, où l'achalandage n'était pas assez élevé pour justifier le niveau de service en place. Cependant, afin de garder intactes ou d'améliorer les options d'horaires disponibles aux clients, nous avons accru les partenariats intermodaux. Ces partenariats, en particulier avec GO Transit et Robert Q dans la région sud-ouest de l'Ontario, ont engendré une augmentation du nombre d'options de déplacements par rapport à celles existant avant la réduction de la fréquence du service. Par exemple, les services liant les arrêts des régions d'Oakville et de Niagara Falls, aux arrêts se trouvant à l'est de Toronto, sont passés de 4 par jour (services VIA Rail seulement) à 42 par jour grâce à notre partenariat avec GO Transit qui facilite la planification virtuelle, la réservation et le paiement en ligne.

2013 sera la première année au cours de laquelle VIA Rail sera en mesure d'évaluer l'impact de ces décisions qui, jusqu'à maintenant, semblent prometteuses. Pendant le premier trimestre de 2013, l'achalandage global de VIA Rail est demeuré stable, malgré les changements apportés. Dans le corridor de l'Est, où VIA Rail a concentré ses efforts en y ajoutant des départs, une augmentation notable de 9,2 % du nombre de passagers a été observée par rapport au premier trimestre de 2012.

Malgré de la diminution anticipée au niveau de l'achalandage (en raison de la réduction des départs) sur les services long-parcours durant ce trimestre (par rapport au même trimestre en 2012), les nouvelles sont plutôt positives. Le taux de fréquentation dans les deux services long-parcours a connu une augmentation globale au cours du quatrième trimestre de 2012. De plus, nous avons observé une augmentation de 14 % du nombre de passagers à bord du *Canadien*, qui voyage de Toronto à Vancouver, pendant la période des fêtes (20 décembre 2012 au 6 janvier 2013).



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marc Laliberté'.

Marc Laliberté
Président et chef de la direction
VIA Rail Canada

Nous sommes au début de 2013 et il reste beaucoup à faire. Nous avons toutefois confiance que l'achalandage continuera de croître si, en plus de contenter les attentes en ce qui concerne les temps de déplacement et des correspondances efficaces, nous déployons les efforts nécessaires afin de fournir aux passagers une expérience de voyage satisfaisant leurs attentes en matière de confort, fiabilité, accessibilité et abordabilité. Nous avons bon espoir que le rendement de VIA Rail ne cessera de s'améliorer au cours de 2013.

PREMIER TRIMESTRE EN CHIFFRES

	T1 - 2013	T1 - 2012
STATISTIQUES CLÉ (EN MILLIONS DE DOLLARS)		
Produits voyageurs	54,0	55,5
Produits totaux	59,0	60,7
Charges d'exploitation avant avantages sociaux	134,9	139,6
Avantages sociaux	13,1	12,5
Charges d'exploitation	148,0	152,1
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (2)	83,3	79,5
Amortissement du financement en capital reporté	17,2	15,9
(Recouvrements) charges d'impôts sur les bénéfices	0,0	0,1
Résultats nets	11,5	3,9
Pertes actuarielles dans les régimes à prestations définies (3)	133,3	(16,1)
Résultat global total	144,8	(12,2)
Dépenses en immobilisations	23,6	43,3
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (1)		
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	184	176
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	352	362
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS) (2)	45,2	45,2
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	28,8	30,9
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	1 511	1 640
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	8 594	9 700
Coefficient d'occupation moyen (%)	52	49
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	122	107
Ponctualité (%)	82	88
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de l'année	2 538	2 716

(1) Les statistiques d'opération clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

(2) Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada reçu durant la période.

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, PREMIER TRIMESTRE DE 2013

Groupe de Service	Produits voyageurs (EN 000\$)*	Passagers (EN '000)	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR- MILLES)
Corridor	47 342\$	887	154 527	0,30\$
Long-parcours Ouest	3 716\$	15	16 970	0,89\$
Long-parcours Est	1 558\$	16	7 788	1,20\$
Liaisons obligatoires	1 078\$	18	5 131	2,54\$

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



FAITS SAILLANTS DU PREMIER TRIMESTRE

TRAINS

Travaux ayant été effectués à notre matériel roulant au cours du premier trimestre de 2013 :

Le travail de conception de nos voitures « alimentation électrique de service » (AES 1), utilisées sur le parcours du Canadien voyageant entre Toronto et Vancouver, est maintenant terminé; tout comme le sont les plans détaillés de plusieurs systèmes. Le travail, qui sera effectué sur huit voitures-lits et quatre voitures Parc, progresse bien; d'ailleurs, plusieurs prototypes devraient être prêts pour le deuxième trimestre de 2013. Les trois premières voitures, une voiture Parc et deux voitures-lits, doivent être livrées en décembre 2013.

Nos voitures légères, rapides et confortables (LRC) sont en cours de révision générale et les travaux vont bon train. Les deux premières voitures terminées ont été livrées à la date prévue pendant le premier trimestre de 2013, et une troisième voiture devrait suivre au début du mois d'avril.

La mise à niveau des voitures « autorail » progresse également bien; trois des six unités ont été livrées. Deux de ces voitures ont déjà été mises en service sur le lien Sudbury-White River.

MÉDIAS SOCIAUX: 75 000 ADEPTES SUR FACEBOOK

En janvier dernier, VIA Rail a marqué une étape très importante dans le monde des médias sociaux: le cap des 75 000 adeptes sur Facebook a été franchi. Au cours des deux dernières années, nous nous sommes taillé une place de choix dans les médias sociaux et pour que notre présence en ligne soit réceptive, sensible au public et informative. Cette réalisation a prouvé que nous sommes sans contredit sur la bonne voie.

Nos sites de médias sociaux les plus utilisés (Facebook et Twitter) nous ont permis d'offrir des concours amusants, d'annoncer des soldes et d'accueillir des blogueurs à bord. Plus important encore, ces comptes nous ont été très utiles pour partager de l'information de premier ordre à nos abonnés et adeptes. Lorsque les trains sont retardés, par exemple, ou que des incidents imprévus surviennent, les sites de médias sociaux ont l'avantage de pouvoir garder le public informé des derniers développements jour et nuit, et ce, instantanément.

Le nombre d'adeptes de VIA Rail sur Facebook a continué d'augmenter au cours du premier trimestre de 2013, atteignant un total de plus de 82 000, à la fin de celui-ci.

LA TÉLÉMESURE : UN OUTIL DES PLUS UTILES

Au cours du dernier trimestre, grâce à la technologie Wi-Fi, VIA Rail a pu mettre en place des systèmes de télémessure dans 21 de ses 73 locomotives. La télémessure permettra à VIA Rail de recueillir à distance des données de fonctionnement sur les locomotives, et ce, dans le but d'optimiser leur rendement. Ces renseignements donneront la possibilité à VIA Rail de contrôler et de perfectionner les éléments suivants :

- / le fonctionnement sécuritaire de ses trains ;
- / la consommation de carburant, qui sera fondée sur l'information recueillie relative aux moments de conduite et d'arrêt (lorsque le moteur tourne au ralenti) ;
- / la gestion du carburant.

La télémessure permettra également d'accéder à distance aux principaux systèmes de la locomotive.

SYSTÈME DE DIVERTISSEMENT À BORD DES TRAINS, DE CONTENU CANADIEN

Le 11 mars 2013, VIA Rail a fièrement annoncé l'arrivée prochaine d'un système de divertissement à bord au contenu complètement canadien reposant sur son système Wi-Fi, un des meilleurs systèmes de sa catégorie mis en place en 2011. Lancée au printemps 2013, la plateforme numérique interactive fournira aux passagers des trains VIA Rail du corridor Québec-Windsor un accès gratuit à de la programmation canadienne, y compris les nouvelles de CBC/Radio-Canada (actualisées jusqu'à 12 fois par jour). Le système offrira également des émissions de télévision et séries de CBC/Radio-Canada, des documentaires et dessins animés de l'Office national du film du Canada, ainsi que des capsules documentaires « Minute du patrimoine » produites par l'Institut Historica-Dominion. Avec jusqu'à 100 heures de contenu, accessible à partir de tout type d'ordinateur portable, tablette ou appareil mobile, les passagers ne s'ennuieront jamais à bord de nos trains.

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

VIA 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.

	T1 - 2013	T1 - 2012
Produits totaux par employé (en milliers de dollars) Cumul annuel des produits, divisé par le nombre d'employés Mesure de la productivité.	93	89
Produits voyageurs par siège mille disponible (en cents) Produits divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	15	15
Coûts directs par siège mille disponible (en cents) Coûts directs divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	24	24
Ponctualité (en pourcentage) Ne comprend pas les liaisons essentielles	82	88
Assiduité au travail (en pourcentage) Nombre total d'heures d'absence par mois, divisé par le nombre total d'heures de travail possibles par mois.	92	92
Incidents ferroviaires par million de trains milles Comprend : les collisions entre deux trains ; les déraillements au cours desquels au moins une roue quitte la voie ; tous les manquements au règlement. Ne comprend pas : les accidents survenus aux passages à niveau et les accidents causés par des intrusions.	2	1

COMMUNAUTÉ ET GOUVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction, et de 12 autres administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est chargé de superviser l'orientation et la gestion stratégiques de la société, ainsi que de présenter un compte rendu des opérations de VIA Rail au Parlement.

Au cours du premier trimestre de 2013, deux réunions du conseil d'administration et cinq réunions du comité du conseil ont été tenues. Le taux de présence moyen de l'ensemble des membres du conseil lors de ces réunions a été de 100 %. Le total des frais encourus par les membres du conseil pendant cette période est de 42 989 \$.

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. Aucune plainte n'a été reçue au cours du premier trimestre de 2013.

PROMOTION DES MINORITÉS LINGUISTIQUES

Au cours du premier trimestre de 2013, VIA Rail, la Société Radio-Canada et les Fondations communautaires du Canada ont fait équipe pour annoncer la série de conférences CANADA 150/2017 DÉBUTE MAINTENANT conçue pour lancer une discussion à l'échelle nationale sur le 150^e anniversaire de la Confédération. Les 12 conférences d'une journée se tiendront partout au pays du 5 avril au 27 juin 2013. Elles seront accessibles à tous les Canadiens en se déroulant dans les deux langues officielles et rassembleront des citoyens et des leaders provenant de communautés de toutes les régions du pays et représentant plusieurs facettes de notre société diverse. Ces tribunes seront une autre occasion pour VIA Rail de promouvoir la dualité linguistique et ses multiples manifestations culturelles puisque cette initiative mobilise l'ensemble du réseau des fondations communautaires.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail s'engage à répondre rapidement aux demandes de renseignements conformément à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels. Au cours du premier trimestre de 2013, VIA Rail a reçu cinq nouvelles demandes, desquelles seulement deux étaient encore en cours de traitement à la fin du trimestre.

IMPLICATION COMMUNAUTAIRE

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 promotionnels sont offerts aux organismes admissibles. Des demandes de dons peuvent être faites par l'entremise du site Web de VIA Rail.

Au cours du premier trimestre de 2013, VIA Rail a donné un total de 258 255,18 \$ en crédits-voyages à 442 organismes de bienfaisance et organismes sans but lucratif.

FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

Le remboursement des frais de déplacement, d'accueil et de conférences suivants a été réclamé pendant le premier trimestre de 2013 :

Paul G. Smith, Président du conseil	2 200 \$
Marc Laliberté, Président et chef de la direction	1 837 \$
Membres du comité de la haute direction	18 213 \$
Membres du conseil d'administration	8 966 \$

Les demandes de remboursement de frais de déplacement faites par les membres du conseil d'administration reflètent la diversité géographique de leurs lieux de résidence.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre terminé le 31 mars 2013, comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2012. Il doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et aux notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 mars			
	2013	2012	Var \$	Var %
Produits voyageurs	54,0	55,5	(1,5)	(2,7)
Produits totaux	59,0	60,7	(1,7)	(2,8)
Charges d'exploitation	148,0	152,1	(4,1)	(2,7)
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement et les impôts sur les résultats	(89,0)	(91,4)	(2,4)	(2,6)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	83,3	79,5	3,8	4,8
Amortissement du financement en capital reporté	17,2	15,9	1,3	8,2
Recouvrements d'impôts sur les résultats	0,0	0,1	(0,1)	(100,0)
Résultats nets pour l'exercice	11,5	3,9	7,6	n/a
Gains (pertes) actuariels dans les régimes à prestations définies	133,3	(16,1)	149,4	n/a
Résultat global total pour l'exercice	144,8	(12,2)	(157,0)	n/a

Après trois mois complétés en 2013, les produits ont diminué de 2,8 pour cent par rapport à l'année dernière, les rendements ont diminué de 7,3 pour cent, contrebalancé par une hausse des voyageurs-milles de 4,9 pour cent.

Les charges d'exploitation ont diminué de 4,1 millions de dollars, principalement en raison de la baisse des coûts de rémunération et avantages sociaux résultant des ajustements de fréquences, ainsi qu'à un écart temporel dans le paiement des avantages du personnel.

Il en ressort que le déficit d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada, l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les résultats, a diminué de 2,4 millions de dollars.

Points saillants du trimestre

Comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2012 :

- / Les produits ont reculé de 2,8 pour cent et totalisent 59,0 millions de dollars pour le trimestre ;
- / Les charges d'exploitation avant l'impôt sur les résultats et l'amortissement du financement en capital reporté ont diminué de 2,7 pour cent et se chiffrent à 148,0 millions de dollars pour le trimestre ;
- / Le financement par le gouvernement du Canada totalise 83,3 millions de dollars pour le trimestre ;
- / Le résultat net s'élève à 11,5 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux 3,9 millions de dollars réalisés pendant le même trimestre en 2012 ;
- / Des gains actuariels de 133,3 millions de dollars ont été générés au cours du trimestre, comparativement à des pertes actuarielles de 16,1 millions pour le premier trimestre de 2012 ;
- / Le résultat global du trimestre se chiffre à 144,8 millions de dollars, par rapport à une perte de 12,2 million générée au cours du premier trimestre de 2012.

2. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX RÉSULTATS D'EXPLOITATION

a) Produits voyageurs

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				VOYAGEURS-MILLES (EN MILLIONS)			
	Trimestres terminés le 31 mars				Trimestres terminés le 31 mars			
	2013	2012	Var \$	Var %	2013	2012	Var #	Var %
Corridor Est	37,8\$	36,8\$	1,0\$	2,7 %	126,5	112,5	14,0	12,4
Sud Ouest Ontario	9,5\$	10,8\$	(1,3\$)	(12,0%)	28,0	29,5	(1,5)	(5,1)
<i>Océan</i>	1,6\$	3,0\$	(1,4\$)	(46,7%)	7,8	13,7	(5,9)	(43,1)
<i>Canadien</i>	3,7\$	3,7\$	0,0\$	0,0 %	17,0	16,1	0,9	5,6
Liaisons obligatoires	1,1\$	0,8\$	0,3\$	37,5 %	5,1	4,0	1,1	27,5
Autres	0,3\$	0,4\$	(0,1\$)	(25,0%)	-	-	-	-
TOTAL	54,0\$	55,5\$	(1,5\$)	(2,7 %)	184,4	175,8	8,6	4,9

Les produits voyageurs ont diminué de 2,7 pour cent et totalisent 54,0 millions de dollars pour le trimestre. La baisse des revenus est attribuable à l'impact des ajustements de fréquences effectués en 2012. Les voyageurs-milles ont augmenté de 4,9 pour cent, et la croissance la plus significative a été dans le Corridor-Est (augmentation de 12,4 pour cent) où l'achalandage s'est accru sur les trains existants et où de nouvelles fréquences ont été introduites. Les rendements ont cependant diminué de 7,3 pour cent comparativement au premier trimestre de 2012.

Pour le trimestre :

- / Les produits du Corridor-Est sont en hausse de 2,7 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une augmentation de l'achalandage (12,4 pour cent plus de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par des rendements inférieurs (-8,6 pour cent) ;
- / Les produits du SOO ont diminué de 12,0 pour cent en raison des ajustements de fréquences effectués en 2012, jumulé à une baisse des rendements. Les voyageurs-milles ont diminué de 5,1 pour cent, alors que les rendements ont diminué de 7,4 pour cent ;
- / Les produits de l'*Océan* ont diminué de 46,7 pour cent dû à une baisse de l'achalandage (43,1 pour cent de moins de voyageurs-milles), résultant en grande partie des ajustements de fréquences effectués à l'automne 2012, combiné à des rendements inférieurs (-6,4 pour cent) ;
- / Les produits du *Canadien* sont comparables à ceux générés en 2012 malgré le fait que des ajustements de fréquence ont été effectués sur ce service à l'automne 2012 (fréquences hebdomadaires ont été réduites de 3 à 2). L'achalandage a crû (+5,6 pour cent de voyageurs-milles), mais les rendements ont reculé (-5,2 pour cent). Le fait que l'achalandage a augmenté signifie que les réductions de fréquences n'ont pas eu d'effets néfastes sur l'achalandage et que les coefficients de remplissage se sont améliorés sur les fréquences restantes ;
- / Les liaisons essentielles ont généré des revenus supérieurs (+37,5 pour cent), l'augmentation principalement attribuable au fait que, au cours du premier trimestre de 2012, le service Montréal-Gaspé a été interrompu en raison de la mauvaise condition de la voie, et les passagers voyageant vers l'Est l'ont fait à bord de l'*Océan*. L'achalandage a augmenté de 27,5 pour cent et les rendements ont crû de 8,0 pour cent.

b) Charges d'exploitation

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 mars			
	2013	2012	Var \$	Var %
Rémunération et avantages sociaux	51,3	57,8	(6,5)	(11,2)
Avantages du personnel	13,1	12,5	0,6	4,8
Exploitation des trains et carburant	30,3	32,4	(2,1)	(6,5)
Autres	54,4	52,6	1,8	3,4
Gains nets non réalisés sur les instruments financiers dérivés	(1,0)	(2,4)	1,4	58,3
Gains réalisés sur les instruments financiers dérivés	(0,1)	(0,8)	0,7	87,5
Charges d'exploitation avant amortissement du financement en capital différé et impôts sur les bénéfices	148,0	152,1	(4,1)	(2,7)
Impôts sur les bénéfices	0,0	0,1	(0,1)	(100,0)
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES AVANT AMORTISSEMENT DU FINANCEMENT EN CAPITAL DIFFÉRÉ	148,0	152,2	(4,2)	(2,8)

Pour le trimestre :

- / Les charges d'exploitation avant l'amortissement du financement en capital reporté et l'impôt sur les résultats ont diminué de 4,1 millions de dollars pour totaliser 148,0 millions de dollars pour le trimestre. La baisse est attribuable à la réduction des coûts de rémunération et avantages sociaux, ainsi qu'aux coûts d'exploitation des trains et du carburant, résultant des ajustements de fréquences réalisés à l'automne 2012. Ces réductions sont annulées en partie par la diminution des gains (réalisés et non réalisés) sur les instruments financiers dérivés pour la protection du carburant.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 244,7 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 6,1 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2012. Les investissements en immobilisations pour le trimestre totalisent 23,6 millions de dollars et incluent notamment :




- / Des investissements de 4,9 millions de dollars réalisés dans d'importants projets de matériel roulant, incluant 4,3 millions de dollars pour le projet de remise à neuf du parc de voitures AES1, et 0,5 millions pour le projet relatif à l'accessibilité des voitures Renaissance ;
- / Un total de 4,4 millions de dollars dans des projets majeurs d'infrastructure, incluant 2,5 millions pour la subdivision Montréal-Kingston de la ligne Montréal-Toronto, où des travaux sont effectués pour ajouter des sections d'une troisième voie entre Montréal et Toronto pour minimiser la congestion. Des investissements de 1,9 millions de dollars ont été effectués sur la subdivision GEXR Guelph afin d'améliorer la sécurité et améliorer la fiabilité et la flexibilité des opérations ferroviaires ;
- / Des investissements se chiffrant à 6,6 millions de dollars réalisés dans des projets de technologie de l'information (notamment pour le projet de migration de l'ordinateur central, le projet de télémétrie et de divertissement à bord des trains) ;
- / Un investissement de 3,7 millions de dollars dans des projets relatifs à d'autres infrastructures, et 1,5 millions de dollars dans des projets d'amélioration des gares.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 16,3 millions de dollars au 31 mars 2013, en hausse de 0,4 millions de dollars comparativement au 31 décembre 2012.

L'augmentation de la position de trésorerie connue pendant le trimestre est attribuable au financement en capital du gouvernement plus élevé, contrebalancé en partie par des liquidités additionnelles utilisées pour les activités d'opération.

5. ANALYSE DES RISQUES

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
COÛTS LIÉS AUX RETRAITES		
<p>Les coûts liés aux retraites pourraient encore grimper l'année prochaine compte tenu des bas taux d'intérêt projetés qui ont une incidence sur l'évaluation des passifs ainsi que la diminution des bénéfiques provenant des mécanismes de lissage de solvabilité des régimes.</p>		<p>La situation s'est détériorée en 2013 comparativement à 2012 étant donné la diminution des taux d'intérêt nonobstant les forts rendements générés sur les investissements.</p> <p>La direction a apporté des changements aux programmes des régimes de retraite afin de minimiser la volatilité des rendements sur actifs et pour mieux aligner les passifs, alors que des augmentations de contributions ont été mises en place pour mieux balancer la répartition des coûts. Des modifications au design des régimes sont également planifiées afin de minimiser/contenir les coûts/risques futurs.</p>
PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS		
<p>Des retards importants dans les projets d'infrastructure et/ou de matériel roulant ou encore, une augmentation du coût des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA.</p>		<p>Des problèmes liés aux échéanciers de production de projets spécifiques liés au matériel roulant sont survenus et VIA a mis fin aux contrats avec les fournisseurs qui n'ont pas rencontré leurs exigences contractuelles.</p> <p>De nouveaux échéanciers et plans d'action ont été mis en place et les travaux sur les équipements ont repris.</p>
PRODUITS VOYAGEURS		
<p>L'achalandage a augmenté au cours des deux derniers trimestres sur les services non affectés par des ajustements de fréquences, mais les revenus demeurent en deçà des niveaux espérés.</p>		<p>Les initiatives mises en place par VIA pour mitiger l'impact de la baisse des produits voyageurs ont généré de l'achalandage additionnel, et la Société se concentre maintenant sur la maximisation de sa stratégie de gestion des recettes afin d'optimiser le rendement sur les trains les plus populaires.</p>







EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
FINANCEMENT D'EXPLOITATION		
VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.		<p>La Société cherche à créer et à mettre en œuvre une série d'initiatives visant à amoindrir son déficit, notamment en réduisant les coûts et en augmentant les produits.</p> <p>VIA a également réduit, au cours de l'automne 2012, le niveau de service de l'<i>Océan</i>, du <i>Canadien</i> et de certains trains dans le Sud-Ouest de l'Ontario pour mieux le faire correspondre à la demande et pour réduire ses besoins en financement.</p> <p>De plus, VIA continue à travailler avec Transports Canada afin de résoudre le problème lié au déficit d'exploitation et d'élaborer des solutions de financement durables.</p>
FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS		
VIA devra continuer d'investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes de maintenance, les installations et la technologie de l'information après 2012, quand l'actuel programme d'investissements sera terminé.		<p>La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants en financement d'immobilisations et s'assurer de disposer du financement nécessaire à l'exécution de son mandat.</p> <p>VIA a reçu une somme de 60 millions de dollars pour l'exercice 2012-2013.</p>
FLUCTUATIONS DU COÛT DU CARBURANT		
Le carburant constitue un élément de coût important dans l'exploitation du rail voyageurs, et ce coût pourrait varier considérablement par rapport aux estimations de VIA en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant.		<p>La consommation de carburant a diminué par rapport aux années précédentes grâce à l'introduction des locomotives remises à neuf et à d'autres initiatives visant à réduire la consommation de carburant.</p> <p>La stratégie de couverture éprouvée de VIA ajoute de la certitude quant au coût futur et peut retarder l'impact des fluctuations de prix du carburant.</p>
INCIDENTS À DES PASSAGES À NIVEAU		
Les trains de VIA empruntent de nombreux passages à niveau protégés et non protégés, que peuvent traverser des véhicules, et où des incidents/accidents peuvent survenir.		VIA a élaboré un programme de fermeture et d'amélioration des passages à niveau (protection, clôtures). De plus, les représentants de VIA travaillent activement avec les collectivités et les propriétaires de terrains qui comportent des passages à niveau, afin de fermer les passages à niveau, là où cela est possible, et de renforcer la sensibilisation du public aux dangers potentiels qu'ils représentent.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSSE

6. APERÇU

La performance des produits voyageurs s'est améliorée, et pour un deuxième trimestre consécutif, l'achalandage a augmenté dans le Corridor-Est, où de nouvelles fréquences ont été ajoutées, reflétant l'impact positif des initiatives mises en place par la Société pour stimuler les projets et l'achalandage.

Les ajustements de fréquences réalisés en 2012 ont également généré des économies au niveau des coûts d'exploitation qui aident la Société à réduire ses besoins en financement, et le focus demeure sur le contrôle des coûts alors que les mesures sont maintenues afin d'assurer que les dépenses demeurent à des niveaux inférieurs.

VIA continuera ses efforts pour accroître l'achalandage tout en optimisant les rendements à l'aide de son système de gestion des recettes afin d'atteindre les objectifs de son plan d'affaire pour augmenter les produits et améliorer l'efficacité grâce à un contrôle rigoureux des coûts d'exploitation.

Parallèlement, VIA met l'accent sur la conclusion de ses projets d'investissements en immobilisations et veillera à ce que le rail voyageurs offre une valeur accrue à un plus grand nombre de voyageurs canadiens.





**ÉTATS
FINANCIERS**
INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 31 MARS 2013

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 vérifiés 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.

Président et
chef de la direction,



Marc Laliberté

Chef, Services financiers
et administration,



Robert St-Jean, CPA, CA

Montréal, Canada
Le 28 mai 2013

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2013 (non audités)	31 décembre 2012 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	16 326 \$	15 857 \$
Comptes clients	7 988	6 823
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	4 099	5 951
À recevoir du gouvernement du Canada	15 640	10 408
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	936	771
Stocks	23 719	22 646
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 8)	13 248	13 248
	81 956	75 704
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 6)	848 099	840 287
Immobilisations incorporelles (NOTE 7)	396 618	398 338
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 8)	2 608	2 485
	1 247 325	1 241 110
Total des actifs	1 329 281 \$	1 316 814 \$
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	95 996 \$	102 983 \$
Provisions (NOTE 10)	11 664	12 551
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	273	1 157
Produits reportés	36 453	27 361
	144 386	144 052
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des prestations définies (NOTE 11)	249 495	388 345
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	211	281
	249 706	388 626
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 13)	1 235 272	1 229 001
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	9 300	9 300
Résultats non distribués	(309 383)	(454 165)
	(300 083)	(444 865)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	1 329 281 \$	1 316 814 \$

Engagements (Notes 15)

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

Approuvé au nom du conseil,



Eric L. Stefanson, FCA

Administrateur et président du Comité de la vérification, des risques et des finances



Paul G. Smith

Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT GLOBAL

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2013	2012
PRODUITS		(redressés)
Voyageurs	54 017 \$	55 477 \$
Autres	4 967	5 212
	58 984	60 689
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	64 402	70 302
Exploitation des trains et carburant	30 261	32 388
Gares et autres biens	9 595	9 407
Marketing et ventes	7 255	7 704
Matériel de maintenance	6 910	8 173
Coûts des fournitures à bord des trains	3 428	3 266
Taxes d'exploitation	2 547	2 487
Frais professionnels	1 790	1 980
Amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 6 & 7)	17 425	13 112
Gains nets non réalisés sur les instruments financiers dérivés	(1 049)	(2 434)
Gains réalisés sur les instruments financiers dérivés	(122)	(802)
Autres	5 525	6 486
	147 967	152 069
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	88 983	91 380
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	83 282	79 495
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 13)	17 179	15 852
Résultats avant impôts	11 478	3 967
Charges d'impôts de la Société (NOTE 12)	-	75
RÉSULTATS NETS POUR LA PÉRIODE	11 478	3 892
Résultat global		
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquentement aux Résultats nets :		
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	133 304	(16 128)
Résultat global de la période	133 304	(16 128)
Résultat global total de la période	144 782 \$	(12 236) \$

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2013	2012 (redressés)
CAPITAL-ACTION	9 300 \$	9 300 \$
Résultats non distribués		
Solde au début de la période	(454 165)	(379 384)
Résultats nets de la période	11 478	3 892
Résultat global de la période	133 304	(16 128)
Solde à la fin de la période	(309 383)	(391 620)
Total de l'avoir de l'actionnaire	(300 083) \$	(382 320) \$

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 31 mars	
	2013	2012
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		(redressés)
Résultats nets de la période	11 478 \$	3 892 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	17 495	13 729
Pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	(546)
Encaissement de lettres de crédits	-	2 500
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(70)	(71)
Amortissement du financement en capital reporté	(17 179)	(15 852)
Revenu d'intérêts	(139)	(229)
Impôts différés	-	-
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs)	(123)	(374)
Gains nets non réalisés sur les instruments financiers dérivés	(1 049)	(2 434)
Capitalisation des avantages postérieurs à l'emploi excédant le montant passé en charge	133 304	(16 128)
Variation du passif au titre des prestations définies	(138 850)	15 830
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	(18 158)	(7 459)
Sorties de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	(13 291)	(7 142)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital	23 450	43 276
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	10 050	4 524
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	(8 648)	(24 584)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	8 648	30 889
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	3 708	(3 233)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(23 587)	(43 270)
Intérêts reçus	139	229
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	1 023
Sorties de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	13 760	8 854
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation de la période	469	1 712
Solde au début de la période	15 857	13 253
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	16 326 \$	14 965 \$
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	16 326 \$	6 418 \$
Placements à court terme	-	8 547
	16 326 \$	14 965 \$

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

AU 31 MARS 2013 (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 faire du rail voyageur le moyen privilégié pour être branché et transporté. Sa mission est d'offrir une expérience de voyage sécuritaire, attrayante et simple, tout en proposant le meilleur rapport qualité-prix. 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 n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

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 saisonnière puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes en décembre.

Ces états financiers intermédiaires résumés ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 28 mai 2013.

2. BASE DE PRESENTATION

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 1 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 2012 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 4 afférente aux états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2012 à l'exception d'avoir adopté la norme IFRS 13 – *Évaluation de la juste valeur* avec le 1 janvier 2013 comme date d'application. La norme révisée n'a pas d'impact important sur la présentation des états financiers et les notes afférentes. Ces conventions comptables ont été appliquées de la même manière pour toutes les périodes présentées.

4. ESTIMATIONS ET HYPOTHESES COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actif et passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passif éventuels à la date des états financiers. L'incertitude reliée à ces estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements significatifs à la valeur comptable dans les exercices futures pour les actifs et passifs correspondants.

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 raisonnable 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. Les principales sources d'incertitude relative aux estimations sont présentées dans la note 5 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

5. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et 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 un résultat net d'exploitation différent 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 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2013	2012
Résultats nets et résultat global de l'exercice	144,8	(12,2)
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	17,4	15,6
Amortissement du financement en capital reporté	(17,2)	(15,9)
Avantages du personnel devant être financés au cours des années subséquentes	(138,7)	15,8
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(1,0)	(2,4)
Ajustement pour les courus de rémunération	(5,2)	(5,9)
Augmentation de la juste valeur des investissements	(0,1)	(0,4)
Autres	-	0,1
Déficit de financement de l'exploitation de la période	-	(5,3)

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Additions	Disposition ou hors service	Reclassements	31 mars 2013
Coût:					
Terrains	12,3	-	-	-	12,3
Matériel roulant	849,1	3,0	-	-	852,1
Bâtiments de maintenance	137,8	0,2	-	-	138,0
Gares et installations	102,8	0,5	-	-	103,3
Infrastructures (propriété de la société)	176,8	1,0	-	-	177,8
Améliorations locatives	77,3	0,2	-	-	77,5
Machinerie et équipement	33,9	0,2	-	-	34,1
Matériel informatique	19,1	0,2	-	-	19,3
Autres immobilisations corporelles	20,9	-	-	-	20,9
Coût total	1 430,0	5,3	-	-	1 435,3
Amortissement cumulé et dépréciation :					
Matériel roulant	394,6	7,3	-	-	401,9
Bâtiments de maintenance	86,9	0,8	-	-	87,7
Gares et installations	30,9	1,0	-	-	31,9
Infrastructures (propriété de la société)	54,2	1,4	-	-	55,6
Améliorations locatives	47,7	0,7	-	-	48,4
Machinerie et équipement	25,4	0,3	-	-	25,7
Matériel informatique	12,3	1,0	-	-	13,3
Autres immobilisations corporelles	18,5	0,1	-	-	18,6
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	670,5	12,6	-	-	683,1
Projets en cours de réalisation	80,8	15,1	-	-	95,9
Immobilisations corporelles mises hors service	-	-	-	-	-
Valeur nette totale	840,3	7,8	-	-	848,1

7. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Additions	Disposition ou hors service	Reclassifications	31 mars 2013
Coût:					
Logiciels développés à l'interne	66,8	1,6	-	-	68,4
Droits d'accès aux infrastructures	409,4	-	-	-	409,4
Autres actifs intangibles	3,8	-	-	-	3,8
Coût total	480,0	1,6	-	-	481,6
Amortissement cumulé et dépréciation :					
Logiciels développés à l'interne	52,2	2,3	-	-	54,5
Droits d'accès aux infrastructures	49,3	2,6	-	-	51,9
Autres actifs intangibles	1,6	-	-	-	1,6
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	103,1	4,9	-	-	108,0
Projets en cours de réalisation	21,5	1,5	-	-	23,0
Valeur nette totale	398,4	(1,8)	-	-	396,6

8. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2013	31 décembre 2012
Solde au début de la période	15,7	33,9
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	-	1,2
Revenus de placements	-	0,4
Variation de la juste valeur	0,1	1,0
Moins: Retraits effectués pendant l'exercice	-	(20,8)
Solde à la fin de la période	15,8	15,7

9. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2013	31 décembre 2012
Salaires à payer et courus	34,1	34,6
Comptes fournisseur - Immobilisations	30,1	33,2
Comptes fournisseurs - autres	24,5	27,1
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfiques et autre taxes à payer	6,6	7,4
Autre	0,7	0,7
	96,0	103,0

10. PROVISIONS

La balance des provisions inclus :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	31 mars 2013
Coûts environnementaux	1,1	(0,2)	-	-	0,9
Litiges et risques contractuels	9,5	0,3	-	-	9,8
Restructuration	1,1	-	(0,7)	-	0,4
Autres	0,8	(0,2)	-	-	0,6
Provisions totales	12,5	(0,1)	(0,7)	-	11,7

A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société a enregistré une provision de 0,9 million de dollars (31 décembre 2012 : 1,1 million de dollars) reliée à des déversements de carburant qui est incluse dans le compte Provision.

B) LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. 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.

C) RESTRUCTURATION

La Société a annoncé l'adoption d'initiatives de réduction des coûts en mettant en place une nouvelle structure organisationnelle régionale. Ces changements ont été annoncés en décembre 2011 et devraient être complétés en 2013.

11. AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société offre des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés incluant des assurances médicales, dentaires et vie à la retraite. La Société offre également 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. Les évaluations actuarielles pour les avantages du personnel sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

A) RÉGIMES DE RETRAITE ET RÉGIMES DE PRESTATIONS POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

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

	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 mars 2013	31 décembre 2012	31 mars 2013	31 décembre 2012
(EN MILLIONS DE DOLLARS)				
OBLIGATION AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde de début de la période	2 078,0	1 860,6	19,1	16,9
Coût des services	7,9	23,4	0,1	0,4
Charge d'intérêts	20,2	84,1	0,2	0,8
Cotisations des salariés	2,7	10,1	-	-
Prestations versées	(23,6)	(97,0)	(0,1)	(0,5)
Effet des changements aux hypothèses financières	(89,8)	170,4	-	1,6
Effet du transfert d'employés	-	26,4	-	-
Effet des ajustements reliés à la période	-	-	-	(0,1)
Solde à la fin de la période	1 995,4	2 078,0	19,3	19,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	1 735,0	1 586,1	-	-
Revenu d'intérêt	16,9	70,6	-	-
Rendement réel des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	43,5	70,7	-	-
Cotisations de l'employeur	17,0	70,2	0,1	0,5
Cotisations des salariés	2,7	10,1	-	-
Prestations versées	(23,6)	(97,0)	(0,1)	(0,5)
Effet du transfert d'employés	-	26,4	-	-
Dépenses d'administration	(0,6)	(2,1)	-	-
Solde à la fin de la période	1 790,9	1 735,0	-	-
Passif net au titre des prestations définies	(204,5)	(343,0)	(19,3)	(19,1)

	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 mars 2013	31 décembre 2012	31 mars 2013	31 décembre 2012
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRE :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	4,20 %	3,90 %	4,00 %	4,00 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 % -3,25 %	3,00 % -3,25 %	3,25 %	3,25 %
Taux initial tendanciel du coût des soins de santé	-	-	7,01 %	7,01 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,32 %	4,32 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2025	2025
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la pension	1,13 %	1,13 %	-	-
Coût des prestations définies :				
Taux d'actualisation	3,90 %	4,50 %	4,00 %	4,50 %
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 % -3,25 %	3,00 % -3,25 %	3,25 %*	3,25 % *
Taux de croissance de la pension	1,13 %	1,13 %	-	-
Taux initial tendanciel du coût des soins de santé	-	-	7,01 %	7,31 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,32 %	4,33 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2025	2025
HYPOTHÈSES DÉMOGRAPHIQUES IMPORTANTES :				
Coût des prestations définies :				
Tables de mortalités postérieures à la retraite	UP94 Génération- nelle cote AA	UP94 Génération- nelle cote AA	UP94 Génération- nelle	UP94 Génération- nelle

*Applicable aux membres de la haute direction seulement.

11. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

B) AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG-TERME

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2013	31 décembre 2012
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :		
Solde de début de la période	22,0	22,2
Coût des services	1,3	5,3
Intérêts débiteurs	0,2	0,9
Modification du régime	-	-
Cotisations des salariés	-	-
Prestations versées	(1,5)	(6,2)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses financières	-	0,4
Effet des ajustements reliés à la période	-	-
Solde à la fin de la période	22,0	22,0
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	-	-
Revenu d'intérêt	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	-	-
Cotisations de l'employeur	1,5	6,6
Cotisations des salariés	-	-
Prestations versées	(1,5)	(6,6)
Dépenses d'administration	-	-
Solde à la fin de la période	-	-
Passif net au titre des prestations définies	22,0	22,0

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	31 mars 2013	31 décembre 2012
Obligations au titre des prestations définies :		
Taux d'actualisation	3,20 %	3,20 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 % - 3,25 %	3,00 % - 3,25 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	5,85 %	5,85 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	3,93 %	3,93 %
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %
Coût des prestations définies :		
Taux d'actualisation	3,20 %	3,75 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 % - 3,25 %	3,00 % - 3,25 %
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	5,85 %	5,95 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	3,93 %	3,93 %
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %
Taux de mortalité après retraite	WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2009 pour les indemnisations des accidents du travail et l'étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel	WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2009 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel

C) AUTRES AVANTAGES À LONG-TERME

Le passif lié aux avantages du personnel à long-terme pour la dépense de maintien de salaire est comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2013	31 décembre 2012
Passif relié à la restructuration du réseau	(3,7)	(4,2)

D) SOMMAIRE DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME COMPTABILISÉS DANS LES ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2013	31 décembre 2012
Passifs :		
Régimes de retraite	(204,5)	(343,0)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(19,3)	(19,1)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	(22,0)	(22,0)
Passif lié à la restructuration du réseau	(3,7)	(4,2)
Total	(249,5)	(388,3)

11. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2013	2012
Charges d'exploitation :		
Régimes de retraite	11,8	10,8
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	0,3	0,2
Régimes d'avantages du personnel à long terme	1,5	1,5
Passif lié à la restructuration du réseau	(0,5)	-
Total	13,1	12,5

Ces charges d'exploitations sont inclus sur la ligne Rémunération et avantages sociaux dans l'État des résultats et du résultat global.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2013	2012
Résultat global :		
Régimes de retraite	133,3	(16,1)
Total	133,3	(16,1)

12. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2013	2012
Charge d'impôts de la Société à court-terme	-	0,1
Charge d'impôts différés de la Société	-	-
Charge d'impôts de la Société :	-	0,1

La charge d'impôts sur les bénéfices nets de la période diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 24,37 pourcent (31 mars 2012 : 24,39 pourcent) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2013	2012
Bénéfice net avant impôt	11,5	4,0
Charge d'impôts calculé – taux réglementaires	2,8	1,0
Effet de la diminution des attributs fiscaux non comptabilisés antérieurement	(2,8)	(1,1)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés de la Société	-	0,2
Charge d'impôts sur les bénéfices	-	0,1

Les impôts différés de la Société sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des passifs d'impôts différés sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

Impôts différés - 31 mars 2013

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Comptabilisé au résultat net	31 mars 2013
Passifs d'impôts différés de la Société :			
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	-	(0,2)	(0,2)
Pertes fiscales reportées prospectivement	-	0,2	0,2
Passifs d'impôts différés de la Société	-	-	-

La Société a 52,8 millions de dollars (31 décembre 2012 : 55,9 millions de dollars) de pertes fiscales du Québec et 50,4 millions de dollars (31 décembre 2013 : 53,5 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance en 2029 et 2032.

Les différences temporelles déductibles et les pertes fiscales non utilisés pour lesquels aucun actif d'impôt différé n'a été comptabilisé sont réparties de la façon suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2013	31 décembre 2012
Fédéral :		
Immobilisations corporelles	81,7	81,4
Éventualités, autres passifs et montants nets	17,3	21,0
Passif net au titre des prestations définies	245,9	384,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	50,2	53,5
	395,1	540,1
Québec :		
Immobilisations corporelles	463,3	463,0
Éventualités, autres passifs et montants nets	14,8	21,0
Passif net au titre des prestations définies	245,9	384,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	52,6	55,9
	779,6	924,1

13. 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)	31 mars 2013	31 décembre 2012
Solde au début de la période	1 229,0	1 143,8
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	23,5	167,2
Amortissement du financement en capital reporté	(17,2)	(82,0)
Solde à la fin de la période	1 235,3	1 229,0

14. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés sont composés des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2013	31 décembre 2012
Ventes de billets perçues d'avance	18,3	9,4
Cartes cadeaux	2,5	2,5
Transaction non-monétaires	1,9	1,6
VIA Préférence	13,8	13,6
Autres	-	0,3
Total des produits reportés	36,5	27,4

15. ENGAGEMENTS

- 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 ont été conclus relativement aux gares de Montréal et de Toronto et sont assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement. Un contrat de location d'une durée de 12 ans et assorti d'une option de renouvellement a également été conclu relativement au siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.
- b) Au 31 mars 2013, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 39,1 millions de dollars (31 décembre 2012: 45,5 millions de dollars) reliés principalement à la finalisation de la modernisation du matériel roulant et des projets d'améliorations de l'infrastructure.
- c) Tel que mentionné à la note 1, la Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer. 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.
- d) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 28,4 millions de dollars (31 décembre 2012: 28,4 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

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 2012.

17. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swap liés au prix d'une marchandise dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) par rapport au prix sur lequel nous sommes entendu. La Société utilise aussi des contrats de change à terme 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 visant le carburant.

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

Pétrole brut – swap	31 mars 2013		31 décembre 2012	
	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Actifs	8 064	579	5 706	495
Passifs	5 040	207	6 048	563

Au 31 mars 2013, les swaps de pétrole brut ont un prix fixe en dollars américain par gallon américain entre 2,309 et 3,124 (31 décembre 2012 : entre 2,309 et 3,124) avec des dates de maturités entre 2013 et 2015 (31 décembre 2012 : entre 2013 et 2014). Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Contrats de change à terme	31 mars 2013		31 décembre 2012	
	Montant nominal de référence en \$ US (milliers)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Montant nominal de référence en \$ US (milliers)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Actifs	34 940	357	11 132	276
Passifs	34 692	66	16 081	594

Au 31 mars 2013 le taux de contrats de change à terme en dollars américain est entre 0,994 et 1,042 (31 décembre 2012 : entre 0,980 et 1,041) et a des dates de maturités entre 2013 et 2014 (31 décembre 2012 : entre 2013 et 2014). Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

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

	31 mars 2013	31 décembre 2012
	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Actifs total	936	771
Passifs total	273	1 157