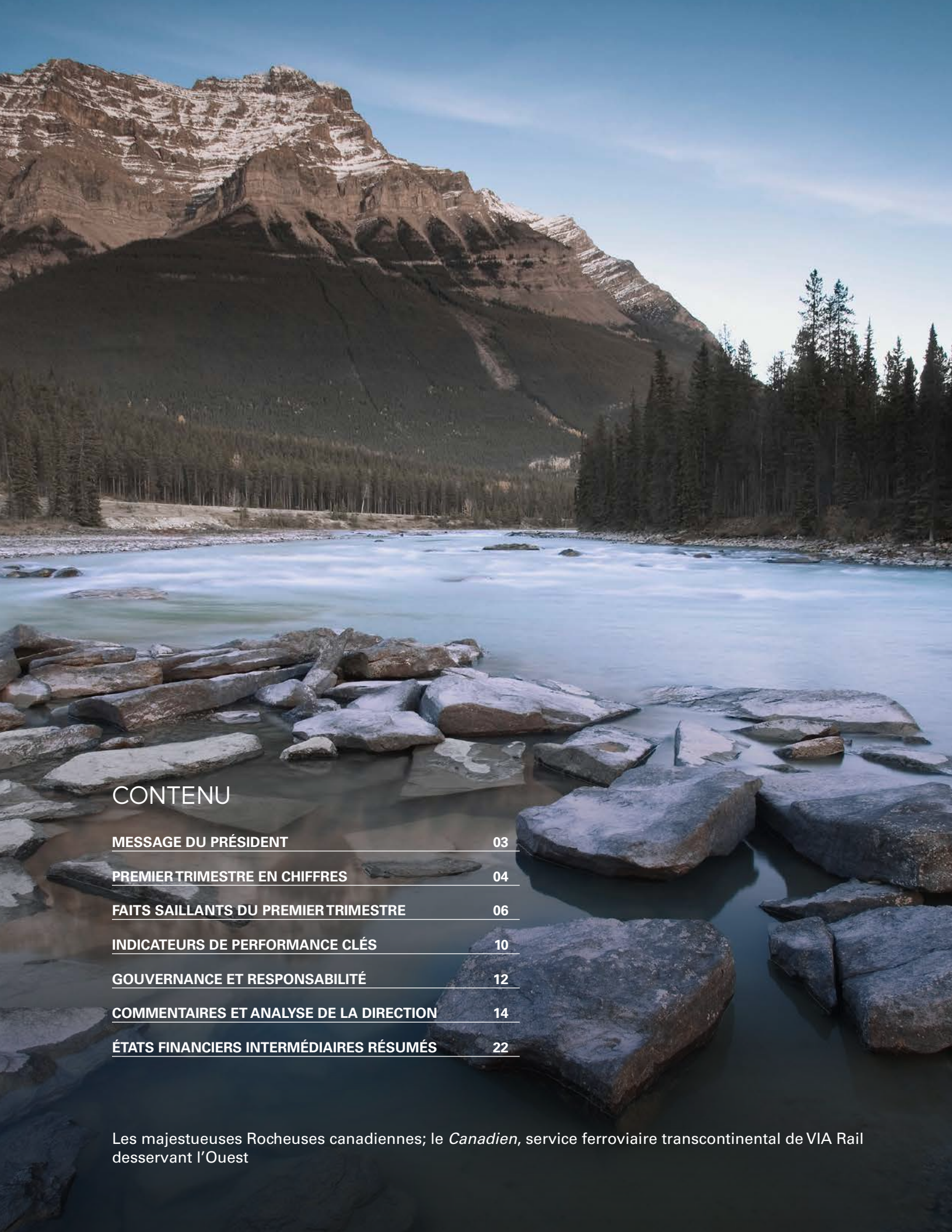
RAPPORT DU PREMIER TRIMESTRE 2014

VIA Rail Canada

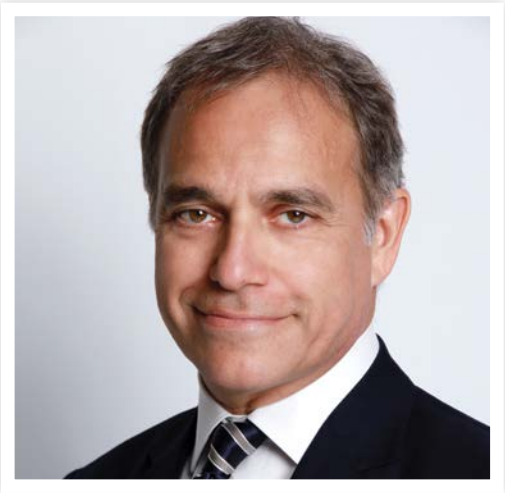


CONTENU

MESSAGE DU PRÉSIDENT	03
PREMIER TRIMESTRE EN CHIFFRES	04
FAITS SAILLANTS DU PREMIER TRIMESTRE	06
INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS	10
GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ	12
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	14
ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS	22

Les majestueuses Rocheuses canadiennes; le *Canadien*, service ferroviaire transcontinental de VIA Rail desservant l'Ouest

MESSAGE DU PRÉSIDENT



C'est avec grand plaisir que je vous présente le rapport du premier trimestre de 2014, mon premier rapport en tant que nouveau président et chef de la direction de VIA Rail Canada. C'est un honneur pour moi d'occuper ce poste et d'y avoir été nommé par le gouvernement du Canada, en consultation avec notre conseil d'administration, et de servir à ce titre.

Alors que j'occupais le poste de chef des affaires légales et corporatives de VIA Rail, j'ai pu constater et apprécier le degré de connaissance, d'engagement et de professionnalisme dont font preuve tous les employés dans l'accomplissement de leur travail.

Au cours des 5 dernières années, le gouvernement du Canada a investi plus d'un milliard de dollars dans VIA Rail. Le temps est venu de miser sur les projets et les améliorations qui ont été apportés au cours des dernières années et d'utiliser la fierté canadienne que nous éprouvons envers VIA Rail afin d'augmenter le nombre de passagers à bord des trains. Il est essentiel que plus de Canadiens utilisent notre service plus souvent et à un prix qui reflète réellement les coûts d'exploitation. L'expertise et la détermination de nos employés peuvent faire de VIA Rail une Société prospère.

VIA Rail peut être prospère si elle offre un service exceptionnel que les clients apprécient et reconnaissent à sa juste valeur. VIA Rail peut être prospère si ses opérations sont sécuritaires et si la sécurité est la priorité de tous en tout temps. VIA Rail peut être prospère si, dans le Corridor, elle se positionne comme étant la meilleure option de transport pour les individus et les familles en remplacement de leur véhicule, et enfin, elle peut être prospère en offrant aux Canadiens et aux touristes étrangers une façon unique de découvrir le Canada.

Les résultats de notre premier trimestre sont décevants. Plusieurs indicateurs de performance clés, dont la ponctualité, principalement, sont en baisse après plusieurs années d'amélioration. La ponctualité est la clé de notre réussite : les passagers s'attendent à arriver à destination à l'heure prévue, et c'est l'une des raisons les plus importantes pour lesquelles ils choisissent de voyager avec nous. VIA Rail n'a cependant pas beaucoup de contrôle sur cette variable, puisque environ 98 % des voies sur lesquelles nous opérons appartiennent à d'autres opérateurs d'infrastructures, pour la plupart au CN ou au CP. Tout en travaillant avec ces partenaires, nous devons poursuivre nos efforts afin d'améliorer la ponctualité.

Le jour de mon entrée en fonction, peu de temps après la fin du premier trimestre, nous avons, conjointement avec la ministre des Transports, l'honorable Lisa Raitt, procédé à une annonce concernant le financement de la subdivision de Newcastle au Nouveau-Brunswick. Grâce à un investissement de 10,2 millions de dollars, l'*Océan*, notre service de long parcours entre Montréal et Halifax, demeurera en service dans un avenir prévisible.

Au cours de la même semaine, nous nous sommes réunis avec un comité de la Ville d'Ottawa, de nombreux problèmes récurrents concernant les passages à niveau du secteur de Barrhaven ayant soulevé la nécessité de prendre certaines mesures correctives. Nous y avons présenté nos plans pour remédier à la situation, pour éliminer les désagréments causés aux automobilistes et aux piétons, et, plus important encore, pour rebâtir la confiance de la communauté envers la sécurité de nos opérations. La sécurité est la pierre angulaire de nos activités.

Je vous invite à suivre les comptes de VIA Rail sur Facebook et Twitter, ou à me suivre personnellement sur Twitter à @VIARailPrez, où vous serez les premiers à être informés de toutes nos prochaines annonces.

Être à la tête d'une société d'État aussi emblématique que VIA Rail est une tâche importante et une grande leçon d'humilité. Je suis honoré et extrêmement reconnaissant que l'on m'ait donné cette possibilité de servir les Canadiens. Je compte profiter au maximum de ce mandat chez VIA Rail et je suis impatient d'entreprendre cette aventure aux côtés de nos passagers et de nos employés.

Yves Desjardins-Siciliano
Président et chef de la direction, VIA Rail Canada

PREMIER TRIMESTRE EN CHIFFRES

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

	T1 - 2014	T1 - 2013
STATISTIQUES CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)		
Produits voyageurs (1)	53,6	54,2
Produits totaux (1)	**58,4**	**59,0**
Charges d'exploitation (1)	127,2	122,9
Contributions pour avantages sociaux des employés (1)	18,3	19,4
Charges d'exploitation totales (1)	**(145,5)**	**(142,3)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(87,1)**	**(83,3)**
Dépenses en immobilisations	(19,6)	(23,6)
Financement total requis	**(106,7)**	**(106,9)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	87,1	83,3
Financement en capital par le gouvernement	19,1	23,5
Financement total par le gouvernement	**106,2**	**106,8**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,5**	**0,1**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (2)		
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**178**	184
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**307**	352
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**48,8**	45,2
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**29,3**	28,8
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 482**	1 511
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**7 306**	8 594
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**58**	52
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**120**	122
Ponctualité (%)	**71**	82
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 447**	2 538

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

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, PREMIER TRIMESTRE DE 2014

Groupe de services	Produits voyageurs (EN 000$)*	Passagers (EN '000)	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor	46 983 $	890	155 480	0,31 $
Long-parcours Ouest	3 116 $	11	12 828	1,22 $
Long-parcours Est	1 459 $	15	7 135	1,39 $
Liaisons obligatoires	563 $	12	2 969	4,54 $
Total	51 121 $	928	178 412	0,49 $

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

FAITS SAILLANTS DU PREMIER TRIMESTRE

Un train quitte la Gare Union de Toronto; le service ferroviaire interurbain de VIA Rail

PROJETS MARKETING

CAMPAGNES MARKETING

Deux nouvelles campagnes marketing ont été lancées lors de ce trimestre. Les campagnes de publicité nationales ont reçu d'excellents commentaires.

Campagne marketing pour les trains long-parcours : « La beauté sans raccourci »

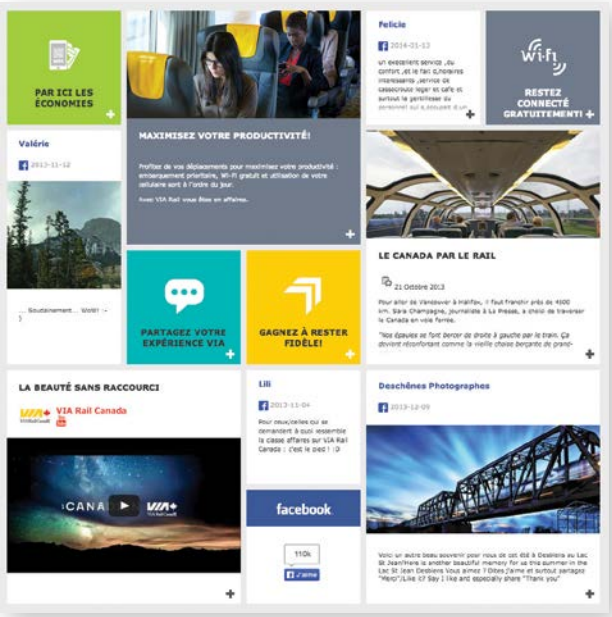
Lancée au cours de ce trimestre, la nouvelle campagne de promotion des trains long-parcours l'*Océan* et le *Canadien* met l'accent sur les magnifiques paysages naturels du Canada. L'objectif de la campagne est d'inspirer les gens, de les émerveiller et de leur faire prendre conscience de l'importance de prendre le temps d'apprécier ce que la nature a créé en plusieurs milliers d'années. Les publicités racontent également l'expérience vécue à bord des trains de VIA Rail et encouragent les Canadiens à découvrir leur pays de la meilleure façon qui soit : en train.

Campagne pour la classe Affaires : Achetez-vous du temps

La nouvelle campagne invite ceux qui voyagent par affaires à découvrir notre nouvelle classe Affaires, conçue pour offrir aux passagers un environnement plus confortable, spacieux, productif et paisible. La campagne met en vedette des Canadiens bien connus dont Bruce Croxon de l'émission télévisée *Dragon's Den* et Isabelle Hudon, présidente de la Financière Sun Life au Québec.

EXPÉRIENCE VIA

VIA Rail a lancé une nouvelle page interactive sur son site Web à la fin mars. Expérience VIA (viarail.ca/fr/experience) rassemble des témoignages de passagers, des articles de journalistes et des billets de blogues de voyages qui relatent l'expérience vécue à bord des trains de VIA Rail.



PROJETS DANS LES TRAINS

Nos voitures légères, rapides et confortables (LRC) sont en cours de révision générale. À la fin du premier trimestre de 2014, dix-huit voitures de classe Économie et onze de classe Affaires complètement remises à neuf étaient en service. En 2014, d'autres voitures LRC de classe Économie ainsi que 15 voitures LRC de classe Affaires seront rénovées.

Plusieurs de nos locomotives ont bénéficié d'un perfectionnement rehaussant leur sécurité, notamment grâce à un nouveau système d'éclairage et de meilleurs systèmes de ventilation qui améliorent la qualité de l'air.

PROGRAMME D'OPTIMISATION DE LA MAINTENANCE

Le programme d'optimisation de la maintenance de VIA Rail a connu d'importants changements, passant d'une approche réactive de la maintenance à une approche proactive. Les avantages de tels changements incluent une augmentation du temps disponible pour effectuer les travaux de réparations et une diminution du travail en retard, par la réduction du temps accordé à l'entretien supplémentaire des trains.

PROJETS D'INFRASTRUCTURE

De vastes travaux de réparation de l'acier et du béton d'un pont de la subdivision de Beachburg, construit en 1912, sont en cours. Les travaux permettront de lever l'obligation pour les trains de rouler à vitesse réduite lors de leurs passages sur le pont. De plus, de nouvelles passerelles seront ajoutées des deux côtés de la voie afin de toujours améliorer la sécurité offerte à nos équipes de trains.

PROJETS TECHNOLOGIQUES

TÉLÉMÉTRIE

Grâce au système sans fil, VIA Rail a installé un système de télémétrie sur 60 de ses 73 locomotives. Toutes les locomotives devraient être équipées d'un tel système d'ici la fin de l'année 2014. Il est maintenant possible de recueillir des données à distance et de les utiliser afin d'améliorer l'efficacité de ces locomotives, en réduisant les périodes d'inactivité des trains et en améliorant les pratiques relatives à leur conduite. La télémétrie a permis de faire des économies de carburant s'élevant à 314 000 $ durant le trimestre, comparativement à la même période en 2013.

MISES À NIVEAU INTERNES

Le projet de migration de l'ordinateur central de VIA Rail est presque terminé. Plusieurs applications technologiques d'importance sont actuellement transférées à la nouvelle plateforme, ce qui en facilitera la maintenance et la mise à jour tout en réduisant les coûts d'exploitation. Des économies annuelles de 1,2 million de dollars sont anticipées.

Plusieurs mises à niveau internes sont en cours afin de rationaliser divers processus et d'assurer leur pertinence à long terme. De nouveaux outils durables de communications internes et d'évaluation ont également été implantés.

OPTIMISATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Des travaux sont en cours afin d'optimiser la gestion de la main-d'œuvre et d'assurer l'application de règles standards à travers tout le réseau. Grâce à ce projet, VIA Rail modernisera et optimisera le processus de planification des équipes de train. À l'interne, les gestionnaires et les employés seront dotés d'outils leur permettant de mieux gérer leur temps. La planification des équipes de train en fonction de la demande entraînera également des économies sur les coûts d'exploitation tout en améliorant l'efficacité.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

La sécurité et la sûreté sont les deux priorités de VIA Rail. Au cours du premier trimestre de 2014, nous avons œuvré à améliorer la sécurité et la sûreté de nos opérations et à sensibiliser les Canadiens à la sécurité aux abords des voies ferrées.

TRANSPORTS CANADA : NOUVEAU PROGRAMME DE RÉGLEMENTATION

Transports Canada a mis en place un important programme de réglementation au cours de ce trimestre. Lors de l'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation, VIA Rail sera tenue de répondre aux nouvelles exigences relatives aux passages à niveau, aux systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire, aux certificats d'exploitation des chemins de fer et aux sanctions administratives pécuniaires. Ces nouveaux règlements devraient être publiés au courant des 2e et 3e trimestres de 2014. Certaines exigences réglementaires additionnelles relatives à la gestion de la fatigue et au contrôle du trafic ferroviaire seront également proposées. Une fois la nouvelle réglementation en vigueur, VIA Rail se conformera à toutes les exigences réglementaires lui étant applicables.

ENVIRONNEMENT

RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

En janvier et en février 2014, VIA Rail a enregistré une réduction de la consommation de carburant de 12,6 % comparativement à la même période en 2013. Ces améliorations peuvent être attribuées à la récente remise à neuf des locomotives, à l'optimisation de la flotte et à l'installation du système de télémétrie sur les trains, qui fournit désormais des informations permettant de réduire les périodes d'inactivité des trains et d'améliorer les pratiques relatives à leur conduite (consultez la section « Télémétrie » sous Projets technologiques du présent rapport). Les bénéfices financiers découlant de la réduction de la consommation de carburant sont toutefois amoindris par l'augmentation de 7 % du prix du carburant depuis la même période en 2013.

ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS

PROBLÈMES DE SIGNALISATION AUX PASSAGES À NIVEAU DE LA RÉGION D'OTTAWA

Des problèmes ont été rapportés dans la région d'Ottawa lors du premier trimestre de 2014 relativement aux mécanismes d'avertissement automatiques à plusieurs passages à niveau. À la suite de ces événements, du personnel temporaire a été affecté aux endroits concernés afin d'offrir du soutien additionnel aux mécanismes d'avertissement automatiques. VIA Rail travaille avec RailTerm et deux autres sociétés indépendantes d'ingénieurs-conseils afin de déterminer l'origine des activations inhabituelles des mécanismes.

Les deux firmes ont inspecté tous les mécanismes de protection des passages à niveau. VIA Rail a effectué des réparations mineures et des entretiens préventifs afin d'accroître la fiabilité de ces mécanismes d'avertissement automatiques. VIA Rail continue son travail à cet égard en collaboration avec des experts techniques spécialisés en la matière.

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

Peggy's Cove, Nouvelle-Écosse; l'*Océan*, service ferroviaire transcontinental de VIA Rail desservant l'Est

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 ».

	T1 - 2014	T1 - 2013
Produits totaux par employé (en milliers de dollars) Cumul annuel des produits, divisé par le nombre d'employés (équivalents temps plein). Mesure de la productivité.	**96**	93
Produits voyageurs par siège-mille disponible (en cents) Produits divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**17**	15
Coûts directs par siège-mille disponible (en cents) Coûts directs divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**28**	24
Ponctualité (en pourcentage) Ne comprend pas les liaisons essentielles.	**71**	82
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.	**3**	1

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Gare d'Oakville, Ontario; le service ferroviaire interurbain de VIA Rail

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction, et de neuf autres administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est chargé de superviser la gestion et l'orientation stratégique de la Société, ainsi que de présenter un compte rendu des opérations de VIA Rail au Parlement par l'entremise de la ministre des Transports, l'honorable Lisa Raitt.

RENCONTRES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Deux réunions du conseil d'administration se sont tenues lors du premier trimestre de 2014. Les cinq comités du conseil se sont également rencontrés une fois chacun. Les membres du conseil ont obtenu une moyenne d'assiduité de 100 % pour les rencontres mentionnées.

Les frais remboursés aux membres du conseil d'administration lors de cette période s'élèvent à 35 559 $.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail croit que l'ouverture et la transparence sont le point de départ d'une relation basée sur la confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. VIA Rail est soumise à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* depuis 2007.

Depuis, nous nous sommes engagés à répondre rapidement aux demandes du public, des médias et de tous ceux qui démontrent un intérêt envers les activités de VIA Rail. Au cours du premier trimestre de 2014, VIA Rail a reçu 48 nouvelles demandes, dont 39 étaient toujours en cours de traitement à la fin du trimestre.

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.

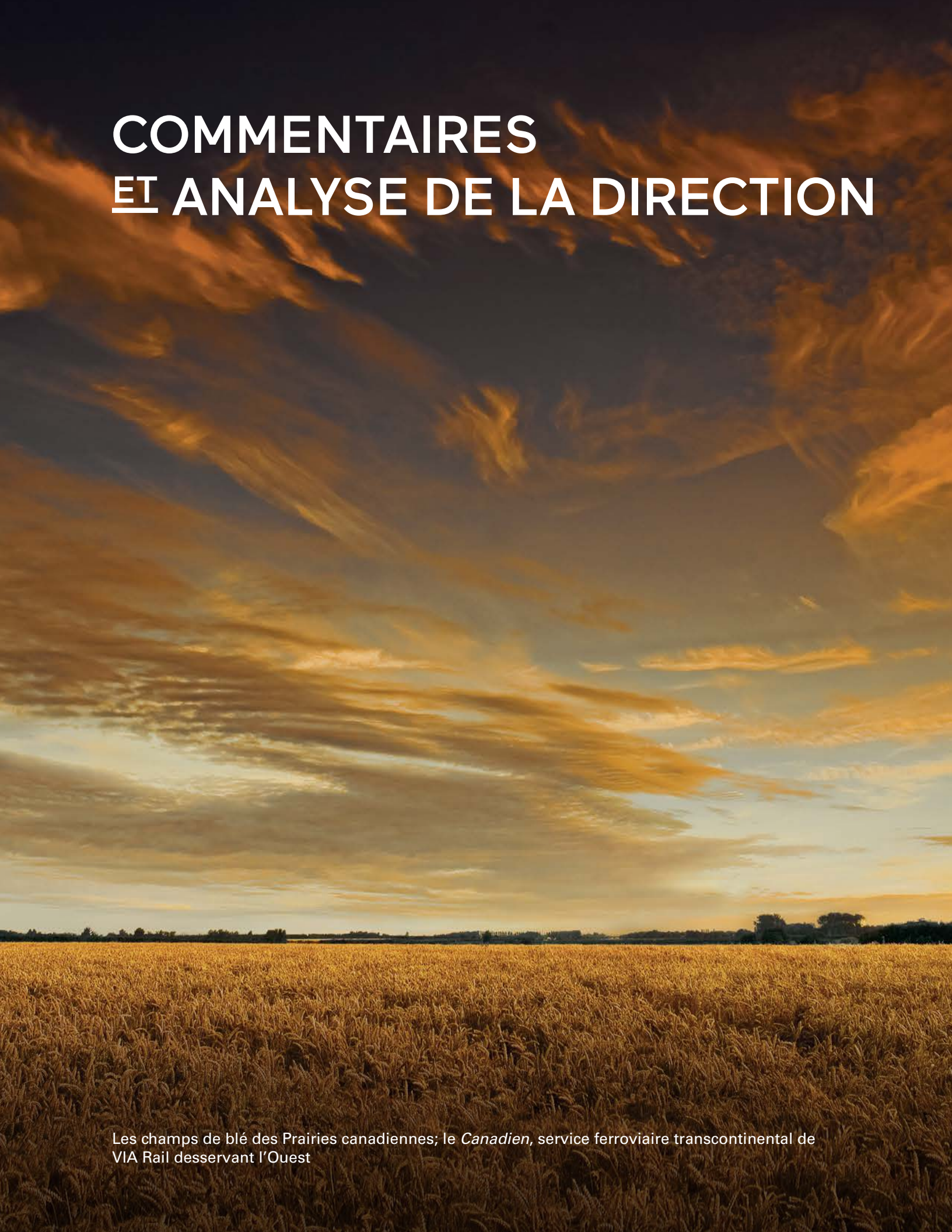
Lors du premier trimestre de 2014, VIA Rail a fait la promotion des deux langues officielles du Canada en participant à des événements bilingues, dont le Festival du voyageur de Saint Boniface au Manitoba.

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 2014 :

Paul G. Smith, Président du conseil	2 623 $
Steve Del Bosco, Président et chef de la direction intérimaire	1 092 $
Membres du comité de la haute direction	9 414 $
Membres du conseil d'administration	5 714 $

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION



Les champs de blé des Prairies canadiennes; le *Canadien*, service ferroviaire transcontinental de VIA Rail desservant l'Ouest

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 2014, comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2013. Il doit être lu parallèlement aux états financiers condensés et notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

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

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

	Trimestres terminés le 31 mars			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2014**	2013	Var $	Var %
Produits voyageurs *	**53,6**	54,2	(0,6)	(1,1%)
Produits totaux *	**58,4**	59,0	(0,6)	(1,0%)
Charges d'exploitation *	**127,2**	122,9	4,3	3,5%
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	**18,3**	19,4	(1,1)	(5,7%)
Charges d'exploitation totales *	**145,5**	142,3	3,2	2,2%
Perte d'exploitation	**(87,1)**	(83,3)	(3,8)	(4,6%)
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**87,1**	83,3	3,8	4,6%
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables				
Avantages du personnel financés dans les années futures	**9,9**	5,5	4,4	80,0%
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(18,9)**	(17,5)	(1,4)	(8,0%)
Amortissement du financement en capital reporté	**18,2**	17,2	1,0	5,8%
Autres	**4,9**	6,3	(1,4)	(22,2%)
Résultat net du trimestre	**14,1**	11,5	2,6	22,6%
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	**(57,3)**	133,3	(190,6)	n/a
Résultat global total pour le trimestre	**(43,2)**	144,8	(188,0)	n/a

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

POINTS SAILLANTS DU TRIMESTRE

Comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2013 :

- Les produits ont reculé de 1,0 pour cent et totalisent 58,4 millions de dollars pour le trimestre ;
- Les charges d'exploitation financées ont augmenté de 2,2 pour cent et se chiffrent à 145,5 millions de dollars pour le trimestre ;
- La perte d'exploitation financée par le gouvernement du Canada a progressé de 4,6 pour cent pour s'établir à 87,1 millions de dollars pour le trimestre ;
- Le résultat net s'élève à 14,1 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à un résultat net de 11,5 millions pour le même trimestre en 2013 ;
- Les pertes actuarielles pour les régimes à prestations définies se chiffrent à 57,3 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux gains de 133,3 millions de dollars enregistrés au cours du trimestre correspondant l'année dernière ;
- La perte globale totalise 43,2 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à un résultat global de 144,8 millions de dollars généré au cours du premier trimestre de 2013.

2. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Cette section du document fournit des commentaires sur les activités de la Société qui ont été financées au cours du trimestre terminé le 31 mars 2014 (avant éléments hors-caisse et autres ajustements comptables).

A) PRODUITS VOYAGEURS

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)				VOYAGEURS MILLES (EN MILLIONS)			
	Trimestres terminés le 31 mars				Trimestres terminés le 31 mars			
	2014	2013	Var $	Var %	**2014**	2013	Var #	Var %
Corridor Est	**37,1**	37,4	(0,3)	(0,8%)	**125,0**	126,5	(1,5)	(1,2%)
Sud Ouest Ontario	**9,9**	9,4	0,5	5,3%	**30,5**	28,0	2,5	8,9%
Corridor	**47,0**	46,8	0,2	0,4%	**155,5**	154,5	1,0	0,6%
Ocean	**1,5**	1,5	0,0	0,0%	**7,1**	7,8	(0,7)	(9,0%)
Canadian	**3,1**	3,7	(0,6)	(16,2%)	**12,8**	17,0	(4,2)	(24,7%)
Liaisons obligatoires	**0,6**	1,1	(0,5)	(45,5%)	**3,0**	5,1	(2,1)	(41,2%)
Non Corridor	**5,2**	6,3	(1,1)	(17,5%)	**22,9**	29,9	(7,0)	(23,4%)
Autres	**1,4**	1,1	0,3	27,3%	**-**	-	-	-
TOTAL	**53,6**	54,2	(0,6)	(1,1%)	**178,4**	184,4	(6,0)	(3,3%)

* Les montants de revenus ont été ajustés pour refléter les activités financées

Les produits voyageurs totalisent 53,6 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une réduction de 1,1 pour cent comparativement au trimestre correspondant l'année dernière. La réduction résulte principalement de la baisse des revenus du *Canadien* et des liaisons obligatoires. Les revenus du *Canadien* ont été affectés par le faible coefficient de ponctualité du service, alors que les revenus des liaisons obligatoires ont reculé étant donné l'interruption du service sur la route Montréal-Gaspé (le service a été interrompu en septembre 2013 et n'a toujours pas repris).

POUR LE TRIMESTRE :

- Les produits du Corridor-Est ont reculé de 0,8 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une baisse de l'achalandage (1,2 pour cent moins de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par de meilleurs rendements (0,5 pour cent). La baisse d'achalandage est due en partie par le fait que Pâques a été célébré en mars 2013, alors que cette année, Pâques a été célébré en avril;
- Les produits du sud ouest de l'Ontario ont augmenté de 5,3 pour cent, en raison de l'achalandage supérieur (8,9 pour cent plus de voyageurs-milles), compensé en partie par une baisse des rendements (réduction de 3,3 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* sont stables par rapport à l'année dernière. L'achalandage a reculé de 9,0 pour cent, cependant cette baisse a été entièrement contrebalancée par les rendements plus élevés;
- Les produits du *Canadien* ont affiché un recul de 16,2 pour cent comparativement à l'année précédente. Cette performance s'explique par une baisse de l'achalandage (24,7 pour cent moins de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par de meilleurs rendements (10,8 pour cent). Le recul de l'achalandage est en partie attribuable au faible coefficient de ponctualité du service, et a affecté plus sérieusement la classe économique dans laquelle les voyageurs effectuent généralement des trajets plus courts et sont plus sensibles à la ponctualité;
- Les liaisons obligatoires ont généré des produits moins élevés (45,5 pour cent), et la baisse est principalement associée à l'interruption du service entre Montréal et Gaspé, service qui n'opère plus depuis septembre 2013.

B) CHARGES D'EXPLOITATION

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 mars			
	2014	2013	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux *	**54,7**	55,8	(1,1)	(2,0%)
Exploitation des trains et carburant	**30,9**	30,3	0,6	2,0%
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**(0,6)**	(0,1)	(0,5)	500,0%
Charge (recouvrement) d'impôt	**0,1**	0,0	0,1	n/a
Autres *	**42,1**	36,9	5,2	14,1%
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	**127,2**	122,9	4,3	3,5%
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel *	**18,3**	19,4	(1,1)	(5,7%)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**145,5**	142,3	3,2	2,2%

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

POUR LE TRIMESTRE :

- Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 3,5 pour cent pour totaliser 127,2 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des coûts du matériel d'entretien, des ventes et marketing et des coûts de télécommunications voix et données (tous inclus dans la rubrique «autres»). Les coûts du matériel d'entretien ont crû à cause de la hausse des dépenses d'entretien des roues et locomotives (associés en partie aux conditions rigoureuses de l'hiver), et les coûts de télécommunications voix et données ont progressé étant donné les nouvelles techonologies et une plus grande utilisaton du Wifi. Quant aux dépenses de ventes et marketing, l'augmentation est expliquée en partie par un décalage des campagnes publicitaires par rapport à l'année dernière. Ces augmentations ont été contrebalancées en partie par la diminution des coûts de rémunération et avantages sociaux, résultat de l'abolition de postes à la suite de l'implantation d'initiatives de productivité ;
- Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 5,7 pour cent et totalisent 18,3 millions pour le trimestre. La baisse est associée à un écart temporel dans les contributions effectuées aux régimes de retraite des employés afin d'en réduire les déficits.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 251,5 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 0,7 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2013. Les investissements en immobilisations pour le trimestre totalisent 19,6 millions de dollars.

- Des investissements de 8,3 millions de dollars ont été réalisés dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 5,3 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 2,8 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1 ;
- Un total de 2,2 millions de dollars a été investi dans des projets majeurs d'infrastructure. Une portion des investissements (1,3 millions) ont été effectués pour améliorer l'infrastructure de la subdivision GEXR – Guelph, et 0,9 millions de dollars ont été investis dans la subdivision Kingston du CN de la liaison Montréal – Toronto. On travaille actuellement à l'ajout de sections d'une troisième voie afin de réduire la congestion au minimum ;
- Une somme totale de 2,9 millions de dollars a été investie dans des projets de technologie de l'information (notamment pour l'automatisation des gares et le projet de télémétrie) ;
- Et 2,5 millions de dollars ont été investis dans des gares.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 5,3 millions de dollars au 31 mars 2014, en baisse de 16,5 millions de dollars comparativement au 31 décembre 2013.

La diminution de la position de trésorerie connue pendant la période est attribuable à la variation des éléments non monétaire au bilan, contrebalancé en partie par la variation du financement en capital recevable du gouvernement du Canada.

5. ANALYSE DES RISQUES

Cette section illustre les principaux risques auxquels la Société a été exposée durant le trimestre et qui pourraient avoir des impacts futurs.

RISQUE	SITUATION ACTUELLE
DÉTÉRIORATION DE LA PONCTUALITÉ	
La ponctualité s'est détériorée de façon significative au cours du trimestre, et particulièrement sur le service du *Canadien* où le coefficient a plongé en deçà de 25 pour cent ce qui a eu un impact négatif sur la satisfaction des clients.	La Société travaille avec les propriétaires de l'infrastructure ferroviaire, dont CN qui est propriétaire de la grande majorité des voies, afin de tenter de régler les éléments qui causent les délais de trains, et améliorer la ponctualité avant le début de la haute saison estivale.
NOUVELLES EXIGENCES RELATIVES AUX RÈGLES DE PASSAGES À NIVEAUX ET D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS	
Transports Canada a publié un nouvel état des projets de règlementation relativement aux passages à niveau, selon lequel VIA et les propriétaires des infrastructures pourraient être tenus de modifier leur infrastructure de passage à niveau et de réduire la vitesse des trains près des passages à niveau.	Il est prévu que Transports Canada publie les nouvelles exigences en mai 2014. Une fois ces exigences publiées, une équipe VIA composée de représentants du service de l'exploitation et de la sécurité et sureté évaluera les étapes à exécuter pour se conformer aux nouvelles exigences règlementaires et les coûts connexes.
INFRASTRUCTURE SUR LA SUBDIVION NEW CASTLE	
CN a annoncé qu'à moins de recevoir du financement, la société cesserait, à compter de juillet 2014, d'entretenir l'infrastructure ferroviaire sur la subdivision New Castle, sur laquelle circule l'*Océan*.	D'autres scénarios selon lesquels l'*Océan* emprunterait une autre route ont été étudiés afin d'évaluer la viabilité financière et l'impact sur les communautés desservies par le train. Des négociations ont également été entreprises avec le gouvernement afin de trouver une solution et permettre à l'*Océan* de continuer à circuler sur ce parcours. Le 12 mai dernier, le gouvernement du Canada a autorisé VIA Rail à utiliser 10,2 millions de dollars de son enveloppe de financement en capital approuvé pour procéder à des travaux de réparation de l'infrastructure et, par conséquent, l'*Océan* pourra continuer à opérer.

RISQUE	SITUATION ACTUELLE
FINANCEMENT D'EXPLOITATION	
VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement.	La société poursuit le développement et l'implantation d'une série d'initiatives visant à réduire son déficit, en augmentant les produits et réduisant les charges d'exploitation. 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. VIA a reçu de nouvelles enveloppes de financement pour l'exercice fiscal 2014-2015.

6. APERÇU

Les résultats du premier trimestre 2014 ont été en deçà des attentes de la direction en ce qui a trait aux produits voyageurs, alors que le volume de voyageurs n'a pas progressé comme prévu même si les rendements se sont améliorés. Des actions tactiques sont entreprises pour s'assurer que les rendements continuent d'être maximisés sans toutefois causer d'impact négatif au niveau de l'achalandage.

L'introduction, en 2013 et au cours du premier trimestre 2014, de nouvelles technologies a permis la réduction de consommation de carburant par les locomotives et à moderniser nos gares. La Société poursuit ses efforts afin d'identifier et mettre en place des initiatives de réduction de coûts additionnelles et autres projets d'automatisation qui amélioreront l'efficience tout en maintenant notre niveau de service ainsi que la satisfaction de notre clientèle.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

Un ours polaire au Manitoba; le service ferroviaire en régions éloignées de VIA Rail

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 31 MARS 2014

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 par intérim,

Steve Del Bosco

Chef, Services financiers
et administration,

Robert St-Jean, CPA, CA

Montréal, Canada
Le 28 mai 2014

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2014 (non audités)	31 décembre 2013 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	**5 287 $**	21 757 $
Comptes clients	**5 745**	5 696
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**13 152**	3 808
À recevoir du gouvernement du Canada	**9 478**	-
Instruments financiers dérivés	**1 726**	1 733
Stocks	**23 659**	24 924
Fonds de renouvellement des actifs	**12 164**	12 164
	71 211	70 082
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 8)	**858 234**	854 630
Immobilisations incorporelles (NOTE 9)	**393 243**	396 165
Fonds de renouvellement des actifs	**678**	610
	1 252 155	1 251 405
Total des actifs	**1 323 366 $**	1 321 487 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes founisseurs et charges à payer (NOTE 10)	**82 626 $**	90 223 $
Provisions (NOTE 11)	**12 611**	13 219
Financement du gouvernement du Canada reporté	**-**	5 595
Instruments financiers dérivés	**269**	-
Produits reportés (NOTE 14)	**41 107**	30 770
	136 613	139 807
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 12)	**91 100**	43 699
	91 100	43 699
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 13)	**1 238 322**	1 237 399
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Résultats non distribués	**(151 969)**	(108 718)
	(142 669)	(99 418)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 323 366 $**	1 321 487 $

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 RESUMÉS

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 31 mars 2014	2013
PRODUITS		
Voyageurs	**52 989 $**	54 017 $
Autres	**4 895**	4 967
	57 884	58 984
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	**57 476**	64 402
Exploitation des trains et carburant	**30 888**	30 261
Gares et autres biens	**10 079**	9 595
Marketing et ventes	**8 039**	7 255
Matériel de maintenance	**8 630**	6 910
Coûts des fournitures à bord des trains	**3 389**	3 428
Taxes d'exploitation	**2 680**	2 547
Frais professionnels	**2 341**	1 790
Télécommunications	**4 255**	3 119
Amortissements (NOTES 8 & 9)	**18 084**	17 495
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**857**	-
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**276**	(1 049)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(567)**	(122)
Autres	**2 678**	2 336
	149 105	147 967
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	**91 221**	88 983
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 7)	**87 149**	83 282
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 13)	**18 202**	17 179
Résultat avant recouvrement (charge) d'impôts	**14 130**	11 478
Recouvrement (charge) d'impôts	**(87)**	-
RÉSULTAT NET POUR LA PÉRIODE	**14 043**	11 478
Autres éléments du résultat global		
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au Résultat net :		
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies (NOTE 12)	**(57 294)**	133 304
Autres éléments du résultat global de la période	**(57 294)**	133 304
Résultat global de la période	**(43 251) $**	144 782 $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2014	2013
Capital-actions	**9 300 $**	9 300 $
Résultats non distribués		
Solde au début de la période	**(108 718)**	(454 165)
Résultats net de la période	**14 043**	11 478
Autres éléments du résultat global de la période	**(57 294)**	133 304
Solde à la fin de la période	**(151 969)**	(309 383)
Total de l'avoir de l'actionnaire	**(142 669) $**	(300 083) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2014	2013
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de la période	**14 043 $**	11 478 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissements (NOTES 8 & 9)	**18 084**	17 495
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**857**	-
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**-**	(70)
Amortissement du financement en capital reporté (NOTES 13)	**(18 202)**	(17 179)
Revenu d'intérêts	**(103)**	(139)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs)	**(68)**	(123)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**276**	(1 049)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTES 12)	**8 368**	13 895
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTES 12)	**(18 261)**	(19 441)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**(53 616)**	(11 471)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**(48 622)**	(6 604)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital (NOTES 13)	**19 125**	23 450
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**35 575**	10 050
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**(7 532)**	(8 648)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**7 532**	8 648
Variation des comptes founisseurs et charges à payer des projets en capital	**(3 028)**	(2 979)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 & 9)	**(19 611)**	(23 587)
Intérêts reçus	**103**	139
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(12)**	-
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**32 152**	7 073
TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de la période	**(16 470)**	469
Solde au début de la période	**21 757**	15 857
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	**5 287 $**	16 326 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

AU 31 MARS 2014 (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 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 saisonnière puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes.

Ces états financiers intermédiaires résumés ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 28 mai 2014.

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 intérimaires résumés doivent être lus conjointement avec les états financiers audités de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2013 qui ont été préparé selon les IFRS. Certains chiffres comparatifs des états financiers intermédiaires résumés ont été reclassés pour se conformer à la présentation du 31 décembre 2013.

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

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

3. MODIFICATIONS DE CONVENTION COMPTABLE

La société a adopté les modifications à l'IAS 36 – *Dépréciation d'actifs* – effectif le 1 janvier 2014 qui prescrit la présentation d'informations supplémentaires sur l'évaluation de la valeur recouvrable des actifs dépréciés, particulièrement si cette valeur est basée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Cette modification n'a eu aucun impact sur les états financiers.

L'IAS 19 – *Avantages du personnel (2011)* – Le 21 novembre 2013, l'IASB a publié une modification à IAS 19 avantages du personnel, intitulé « Régimes à prestations définies : Cotisations des membres du personnel (modifications d'IAS 19) ». Cette modification s'applique aux cotisations provenant des membres du personnel ou de tiers aux régimes à prestations définis. L'objectif de cette modification est de simplifier la comptabilisation des cotisations qui sont indépendantes du nombre d'année de service, par exemple, les cotisations des membres du personnel qui sont calculés selon un pourcentage fixe du salaire. Ces modifications n'ont aucun impact sur les états financiers.

Les documents « Améliorations annuelles des IFRS Cycle 2010-2012 » et « Améliorations annuelles des IFRS Cycle 2011-2013 » comprennent un certain nombre de modifications à diverses normes IFRS. La Société a analysé ces modifications et a déterminé que celles-ci n'ont aucun impact sur les états financiers.

4. 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 2013.

5. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

L'IFRS 9 – *Instruments financiers* – est une nouvelle norme sur les instruments financiers visant à remplacer entièrement l'IAS 39. La nouvelle norme vise à établir les principes de comptabilisation et d'évaluation pour les instruments financiers ainsi que certains contrats d'achat ou de vente d'un élément non financier.

La norme est applicable de façon rétroactive et l'adoption anticipée est permise. La date d'adoption n'a pas encore été déterminée. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée l'IFRS 9. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

6. ESTIMATIONS ET HYPOTHÈSES 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 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 changements dans les estimations comptables sont comptabilisés dans la période où ceux-ci ont eu lieu. Les principales sources d'incertitude relative aux estimations et les hypothèses sont présentées dans la note 5 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2013.

7. RAPPROCHEMENT DE LA PERTE 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 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 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	
	2014	2013
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	**91,2**	89,0
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :		
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats	**0,1**	-
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissements	**(18,1)**	(17,5)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(0,9)**	-
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**9,9**	5,5
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**(0,3)**	1,0
Augmentation de la juste valeur des investissements	**0,1**	0,1
Ajustement pour les courus de rémunération	**5,7**	5,2
Autres	**(0,6)**	-
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**87,1**	83,3

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2013	Additions	Dispositions	Transferts	31 mars 2014
Coût :					
Terrains	12,1	-	-	-	**12,1**
Matériel roulant	871,7	-	(3,0)	7,4	**876,1**
Bâtiments de maintenance	138,0	-	-	0,3	**138,3**
Gares et installations	105,9	-	-	19,0	**124,9**
Infrastructures (propriété de la société)	181,2	-	-	1,4	**182,6**
Améliorations locatives	78,0	-	(0,1)	0,3	**78,2**
Machinerie et équipement	31,1	-	(0,1)	0,1	**31,1**
Matériel informatique	29,8	-	(0,1)	0,7	**30,4**
Autres immobilisations corporelles	8,2	-	-	0,1	**8,3**
Projets en cours de réalisation	84,9	17,4	-	(29,3)	**73,0**
Coût total	1 540,9	17,4	(3,3)	-	**1 555,0**
Amortissement cumulé :					
Matériel roulant	417,6	7,7	(2,4)	-	**422,9**
Bâtiments de maintenance	89,1	0,7	-	-	**89,8**
Gares et installations	33,5	1,0	-	-	**34,5**
Infrastructures (propriété de la société)	59,0	1,4	-	-	**60,4**
Améliorations locatives	45,2	0,6	(0,1)	-	**45,7**
Machinerie et équipement	23,3	0,3	(0,1)	-	**23,5**
Matériel informatique	13,9	1,4	(0,1)	-	**15,2**
Autres immobilisations corporelles	4,7	0,1	-	-	**4,8**
Total de l'amortissement cumulé	686,3	13,2	(2,7)	-	**696,8**
Valeur nette totale	854,6	4,2	(0,6)	-	**858,2**

9. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2013	Additions	Dispositions	Transferts	31 mars 2014
Coût :					
Logiciels	73,5	-	-	0,2	**73,7**
Droits d'accès aux infrastructures	415,4	-	(0,9)	0,3	**414,8**
Autres actifs intangibles	4,1	-	-	-	**4,1**
Projets en cours de réalisation	24,0	2,2	-	(0,5)	**25,7**
Coût total	517,0	2,2	(0,9)	-	**518,3**
Amortissement cumulé :					
Logiciels	59,4	2,2	-	-	**61,6**
Droits d'accès aux infrastructures	60,2	2,7	(0,6)	-	**62,3**
Autres actifs intangibles	1,2	-	-	-	**1,2**
Total de l'amortissement cumulé	120,8	4,9	(0,6)	-	**125,1**
Valeur nette totale	396,2	(2,7)	(0,3)	-	**393,2**

10. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2014	31 décembre 2013
Salaires à payer et courus	**30,7**	36,7
Comptes fournisseur - Immobilisations	**16,8**	19,8
Comptes fournisseurs - autres	**29,9**	28,0
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	**5,2**	5,5
Autres	**-**	0,2
	82,6	90,2

11. PROVISIONS

Le solde des provisions inclus :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 janvier 2014	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	31 mars 2014
Coûts environnementaux	1,1	-	(0,6)	-	**0,5**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE A)	11,8	0,7	-	(0,5)	**12,0**
Coûts de restructuration	0,3	-	(0,2)	-	**0,1**
Provisions totales	13,2	0,7	(0,8)	(0,5)	**12,6**

A) LITIGES ET RÉPARATIONS D'ÉQUIPEMENT

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires. Également, la Société doit assumer des frais de réparation d'équipement suite à des accidents ou autres incidents causant des dommages aux locomotives ou aux voitures de train. Ces événements sont sujets à plusieurs incertitudes. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions pour litiges et réparations d'équipement 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.

12. 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

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de retraite sont les même que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies qui a été augmenté à 4,40 pour cent et le taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été augmenté à 4,80 pour cent.

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de prestations postérieurs à l'emploi sont les même que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été augmenté à 4,90 pour cent et le taux initial tendanciel du coût des soins de santé utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies qui a été augmenté à 5,99 pour cent et diminué à 6,09 pour cent pour déterminer le coût des prestations définies.

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 mars 2014	31 décembre 2013	31 mars 2014	31 décembre 2013
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde de début de la période	**1 925,3**	2 078,0	**16,3**	19,1
Coût des services	**6,0**	30,0	**0,1**	0,5
Charge d'intérêts	**23,1**	81,9	**0,2**	0,8
Cotisations des salariés	**2,9**	10,9	**-**	-
Prestations versées	**(25,0)**	(97,1)	**(0,1)**	(0,5)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	32,9	**-**	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses financières	**107,8**	(248,5)	**-**	(2,4)
Effet du transfert d'employés	**-**	8,3	**-**	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	28,9	**-**	(0,6)
Solde à la fin de la période	**2 040,1**	1 925,3	**16,5**	16,3
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**1 923,9**	1 735,0	**-**	-
Revenu d'intérêt	**23,1**	67,7	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	**50,5**	113,2	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**16,2**	87,9	**0,1**	0,5
Cotisations des salariés	**2,9**	10,9	**-**	-
Prestations versées	**(25,0)**	(97,1)	**(0,1)**	(0,5)
Effet du transfert d'employés	**-**	8,3	**-**	-
Dépenses d'administration	**(0,4)**	(2,0)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**1 991,2**	1 923,9	**-**	-
Passif net au titre des prestations définies	**(48,9)**	(1,4)	**(16,5)**	(16,3)

12. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

B) AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG-TERME

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des avantages du personnel à long terme sont les même que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations qui a été augmenté à 3,90 pour cent et le taux initial tendanciel du coût des soins de santé utilisé pour déterminer les obligations au titre des avantages du personnel à long terme qui a été diminué à 5,30 pour cent et diminué à 5,40 pour cent pour déterminer le coût des prestations.

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 2014	31 décembre 2013
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde de début de la période	**23,8**	22,0
Coût des services	**1,2**	5,4
Intérêts débiteurs	**0,2**	0,8
Prestations versées	**(1,6)**	(5,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	0,8
Effet des changements aux hypothèses financières	**-**	(0,2)
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	0,8
Solde à la fin de la période	**23,6**	23,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**1,6**	5,8
Prestations versées	**(1,6)**	(5,8)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**23,6**	23,8

C) AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2014	31 décembre 2013
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL :		
Solde de début de la période	**2,2**	4,2
Coût des services	**0,3**	(0,6)
Prestations versées	**(0,4)**	(1,4)
Solde à la fin de la période	**2,1**	2,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,4**	1,4
Prestations versées	**(0,4)**	(1,4)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages à long terme du personnel	**(2,1)**	(2,2)

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 2014	31 décembre 2013
Passifs :		
Régimes de retraite	**(48,9)**	(1,4)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(16,5)**	(16,3)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(23,6)**	(23,8)
Autres avantages du personnel à long terme	**(2,1)**	(2,2)
Total	**(91,1)**	(43,7)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2014	2013
Charges d'exploitation :		
Régimes de retraite	**6,4**	11,8
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,3**	0,3
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,4**	1,5
Autres avantages du personnel à long terme	**0,3**	0,3
Total	**8,4**	13,9

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2014	2013
Autres éléments du résultat global :		
Régimes de retraite	**57,3**	133,3
Total	**57,3**	133,3

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 2014	31 décembre 2013
Solde au début de la période	**1 237,4**	1 229,0
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**19,1**	90,8
Amortissement du financement en capital reporté	**(18,2)**	(82,4)
Solde à la fin de la période	**1 238,3**	1 237,4

14. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés sont composés des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2014	31 décembre 2013
Ventes de billets à l'avance	**20,5**	11,1
Cartes cadeaux	**2,7**	2,7
Transaction non monétaires	**2,5**	2,3
VIA Préférence	**14,2**	14,0
Autres	**1,2**	0,7
Total des produits reportés	**41,1**	30,8

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 ferré 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 2014, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 34,6 millions de dollars (31 décembre 2013 : 42,1 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 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 28,9 millions de dollars (31 décembre 2013 : 28,5 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 2013.