2011 RAPPORT DU DEUXIÈME TRIMESTRE

CONNECTION

TRANSFORMATION

ÉVOLUTION

UN CHOIX VERT

VIA Rail Canada

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 2

NOTRE ENTREPRISE
- Deuxième trimestre en chiffres 4

INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS 6

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS
- Sécurité 7
- Satisfaction de la clientèle 8
- Produits 8
- Coûts 9
- Productivité 9
- Engagement des employés 9

RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS ET RESPONSABILITÉ
- Le conseil d'administration 10
- Assemblée publique annuelle 10
- Langues officielles 10
- Médias sociaux 10
- Environnement 11
- Accès à l'information et confidentialité 11
- Engagement communautaire 11
- Frais liés aux déplacements à l'hébergement et aux conférences 11

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 12

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES 20

MESSAGE DU PRÉSIDENT

VIA a affiché un bon rendement pendant le deuxième trimestre de 2011 : la croissance des produits et de l'achalandage s'est poursuivie au rythme constant atteint au début de l'année. En comparaison au deuxième trimestre de 2010, nos produits totaux ont connu une augmentation de quatre (4) pour cent, et le cumul à ce jour de nos produits, une augmentation de cinq (5) pour cent.

Nos efforts pour réduire le gaspillage, augmenter la productivité et réduire les coûts ont également porté leurs fruits. Les charges d'exploitation (sans compter les coûts liés aux régimes de retraites ni l'impôt sur les bénéfices) ont légèrement diminué par rapport au deuxième trimestre de 2010. Les charges d'exploitation directes par siège-mille disponible ont été réduites de 10 % comparativement au deuxième trimestre de 2010. Par conséquent, VIA a réduit son déficit d'exploitation (sans compter le financement public ni l'impôt sur les bénéfices) de près de deux (2) millions de dollars pour ce trimestre, et cinq (5) millions de dollars pour les deux premiers trimestres de 2010.

En même temps, nous avons continué d'améliorer la qualité de nos services, et nous avons tissé des liens plus étroits avec nos voyageurs, avec d'autres services voyageurs et avec les collectivités que nous desservons.

Des partenariats récemment mis sur pied avec GO Transit et d'autres sociétés de transport nous permettent d'offrir à nos clients des solutions de correspondance plus intégrées. Sur le Web, notre nouvelle stratégie en matière de médias sociaux, qui a déjà été citée comme exemple de bonne stratégie de communication auprès de la clientèle, renforce la présence de VIA en permettant à nos clients de nous joindre rapidement par le biais de tribunes comme Facebook et Twitter. Notre Programme d'investissements en immobilisations permet aussi à nos clients de profiter d'une meilleure connexion à Internet à bord de nos trains grâce au service Wi Fi mobile amélioré. En fait, à mesure que nous l'améliorons, certains considèrent le service de

Marc Laliberté
Le président et chef de la direction

VIA comme l'un des services Wi Fi mobiles les plus rapides dans le monde du transport. De plus, notre première assemblée publique annuelle, tenue en juin, a été une excellente occasion de discuter publiquement du rendement de VIA et de ses projets d'avenir. Une émission Web en direct a même été diffusée pour les citoyens qui ne pouvaient pas participer à l'assemblée en personne.

Au cours du dernier trimestre, la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC), qui représente les mécaniciens de locomotive et les chefs de triage de VIA, a ratifié un contrat de travail de quatre ans avec VIA. Cette entente, combinée à l'entente conclue l'an dernier avec les Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), offre une grande stabilité pour l'exploitation et les clients de VIA. Ces ententes assurent également que la Société pourra relever les défis futurs dans un esprit d'équipe.

Il s'agit là d'une étape cruciale de notre préparation pour l'avenir. En raison des progrès que nous réalisons dans nos projets clés relatifs au matériel roulant, à l'infrastructure et aux gares, 2011 sera une année charnière. Ces investissements nous permettront en 2012 d'ajouter des trains, d'augmenter la fréquence de nos trains et de réduire la durée de nos trajets.

NOTRE ENTREPRISE

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante constituée en 1977, VIA offre des services sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre, et ce, dans les deux langues officielles. VIA exploite jusqu'à 500 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 2 800 employés, VIA a transporté en 2010 plus de 4,1 millions de voyageurs.

2011 : LE DEUXIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	T2 2011	T2 2010	Cumul 2011	Cumul 2010
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS				
Total des produits-voyageurs	**64,5**	62,5	**121,6**	116,1
Produits totaux	**69,1**	66,4	**130,8**	124,1
Charges d'exploitation	**131,3**	132,8	**262,0**	270,0
Dépenses liées aux régimes de retraite	**9,7**	7,2	**21,7**	12,0
Charges d'exploitation totales	**141,0**	140,0	**283,7**	282,0
Financement de l'État	**75,7**	80,0	**137,4**	136,0
Amortissement du financement en capital reporté	**9,7**	11,6	**21,0**	22,8
Dépenses liées aux impôts de société	**(3,8)**	0,1	**(3,7)**	0,2
Profits nets (pertes nettes) pour le trimestre	**17,3**	17,9	**9,2**	0,7
Dépenses en immobilisations	**54,5**	50,2	**110,3**	105,7
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS				
Total des voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**206**	208	**389**	384
Total des sièges-milles (EN MILLIONS)	**388**	375	**736**	704
Financement d'exploitation gouvernemental par voyageur-mille (EN CENTS)	**34,9**	35,3	**39,3**	41,1
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**31,0**	29,9	**31,0**	29,9
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 640**	1 659	**3 268**	3 318
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**11 659**	11 180	**20 853**	20 745
Coefficient d'occupation moyen (%)	**53,2**	55,6	**52,9**	54,6
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**126**	126	**119**	116
Ponctualité (%)	**85**	81	**81**	84
Nombre d'employés à temps plein à la fin de la période	**2 802**	2 851	**2 802**	2 851

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2011 (PAR GROUPE DE LIAISONS)

Liaison ferroviaire	Voyageurs-milles (en milliers)	Produits voyageurs (en milliers)	Passagers (en milliers)	Financement de l'État par voyageurs-milles
Corridor Québec – Windsor	150 406	48 122 $	903	0,19 $
Voyages longs parcours et tourisme				
Le *Canadien*	35 097	11 481 $	29	0,27 $
L'*Océan*	13 744	2 928 $	30	0,57 $
Liaisons essentielles	6 977	1 583 $	26	1,60 $

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS, CUMUL ANNUEL AU 30 JUIN 2011 (PAR GROUPE DE LIAISONS)

Liaison ferroviaire	Voyageurs-milles (en milliers)	Produits voyageurs (en milliers)	Passagers (en milliers)	Financement de l'État par voyageurs-milles
Corridor Québec – Windsor	300 038	97 278 $	1 824	0,23 $
Voyages longs parcours et tourisme				
Le *Canadien*	50 493	15 173 $	43	0,52 $
L'*Océan*	25 952	5 542 $	57	0,72 $
Liaisons essentielles	12 766	2 821 $	50	1,84 $

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

En 2007, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 516 millions de dollars sur cinq ans dans le matériel roulant et l'infrastructure ferroviaire voyageurs. Une somme de 407 millions de dollars a aussi été accordée pour des projets d'immobilisations en 2009 dans le cadre du Plan d'action économique, le programme de fonds de relance économique du gouvernement.

Grâce à cet investissement totalisant 923 millions de dollars, VIA accroît la capacité des voies, crée de meilleurs systèmes de contrôle de la circulation, modernise les gares et les installations destinées aux voyageurs, et remet à neuf son matériel roulant. Une fois ces importants projets d'immobilisations terminés, nous serons en mesure d'exploiter plus de trains, d'offrir des voyages d'une durée plus courte, d'assurer des départs plus fréquents et de proposer un service de meilleure qualité aux Canadiens.

Au 30 juin 2011, les projets de VIA ci-dessous étaient terminés :

- Installation de systèmes de commande centralisée de la circulation, de nouvelles voies d'évitement, de nouveaux passages à niveau, et de 16 kilomètres de nouvelle clôture dans la subdivision Brockville, dans l'Est de l'Ontario.
- Remise à neuf de 30 locomotives F 40 (sur un total de 53) pour en améliorer la fiabilité, l'efficacité et la performance environnementale, et pour en prolonger la durée de vie de 15 à 20 ans.
- Remise à neuf de deux (2) voitures LRC (Léger, Rapide, Confortable) (sur un total de 98) pour en améliorer la fiabilité, l'accessibilité, le confort et la performance environnementale, et pour en prolonger la durée de vie de 15 à 20 ans.
- Remise à neuf de trois (3) voitures Renaissance (sur un total de 59) pour offrir une accessibilité accrue aux voyageurs ayant des besoins spéciaux.
- Améliorations importantes aux services Wi Fi mobiles (dans le cadre du projet d'implantation d'une nouvelle infrastructure Wi Fi en cours).

Les travaux de construction et de rénovation des gares dans tout le réseau et les importants projets d'infrastructure dans le corridor Québec – Windsor sont toujours en cours et n'accusent pas de retard.

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

Les cadres de VIA utilisent six (6) indicateurs de performance clés pour évaluer le rendement de l'exploitation. Ces indicateurs, qui sont partagés chaque mois avec les employés, permettent de cibler les domaines où la Société performe bien et les domaines où des améliorations doivent être apportées. Au deuxième trimestre de 2011, cinq des six indicateurs ont connu une amélioration par rapport au deuxième trimestre de 2010.

SÉCURITÉ :
INCIDENTS FERROVIAIRES PAR MILLION DE TRAINS-MILLES

Cet indicateur reflète les efforts de VIA quant à l'amélioration continue de la sécurité de l'exploitation. Les incidents ferroviaires comprennent des événements comme les collisions impliquant deux trains, les déraillements et les manquements au règlement. Cinq (5) incidents ont eu lieu au cours du dernier trimestre, comparativement à neuf (9) au deuxième trimestre de 2010. Bien qu'il s'agisse d'une amélioration considérable, l'objectif de VIA est de réduire à zéro le nombre d'incidents.

Les accidents aux passages à niveau et les incidents à la suite d'une intrusion ne sont pas compris dans cet indicateur de rendement en matière de sécurité, car la majorité de ces incidents échappe au contrôle de VIA. Malheureusement, il y a eu six (6) accidents à des passages à niveau ou à la suite d'une intrusion, lors desquels cinq (5) personnes ont été blessées ou sont décédées. VIA continue d'adopter une approche très proactive et de travailler avec les collectivités et le public pour prévenir les accidents causés par des tiers. Comme la plupart de ces incidents ont lieu à des passages à niveau privés, VIA communique avec les propriétaires fonciers pour les encourager à profiter de subventions offertes par Transports Canada pour la fermeture de ces passages à niveau. VIA a également poursuivi son programme de recherche-action dans le cadre duquel la Société détermine les passages à niveau et les endroits propices aux intrusions posant un risque élevé, et travaille avec les services locaux de police et d'autres agences pour accroître la vigilance du public et le sensibiliser aux dangers auxquels il s'expose.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE :
PONCTUALITÉ

La ponctualité est un facteur clé qui sous-tend la satisfaction de la clientèle. C'est pourquoi l'amélioration de la ponctualité est l'une des priorités de VIA. La ponctualité est passée de 81 à 85 pour cent pendant le deuxième trimestre de 2010.

Un certain nombre d'initiatives portant sur des aspects tels que la ponctualité des départs, la maintenance et l'entretien, et la sécurité de l'exploitation ferroviaire sont en cours pour cerner les problèmes à l'origine des retards et y trouver des solutions.

Au deuxième trimestre de 2011, VIA a mis sur pied un nouveau protocole relatif aux voyageurs avec correspondance, qui renferme des normes et des procédures permettant d'assurer le départ ponctuel des trains de VIA. L'objectif de ce protocole est de rendre les correspondances des voyageurs aussi efficaces que possible et de leur offrir au besoin des sièges à bord d'autres trains pour assurer le départ ponctuel de tous les trains, lorsque possible.

PRODUITS :
PRODUITS VOYAGEURS PAR SIÈGE-MILLE DISPONIBLE

Il s'agit d'un indicateur de rentabilité obtenu en divisant le total des produits voyageurs par le total des sièges milles disponibles (pour calculer les sièges-milles, on multiplie le nombre de sièges mis en vente par le nombre de milles parcourus). Au cours du dernier trimestre, VIA a pris la décision stratégique d'augmenter le nombre de sièges-milles disponibles, en sachant que cela pourrait avoir un effet négatif sur cet indicateur de performance. Tel qu'on le prévoyait, les produits voyageurs par siège mille disponible ont connu une faible baisse de 0,15 cent par rapport au deuxième trimestre de 2010. Toutefois, en offrant les places excédentaires disponibles à des prix très alléchants, VIA a enregistré des hausses progressives de ses produits, et ce, moyennant des coûts marginaux nuls ou très faibles.

COÛTS :

COÛTS DIRECTS PAR SIÈGE-MILLE DISPONIBLE

Pour calculer cet indicateur, on divise les charges d'exploitation directes par le total des sièges-milles disponibles. Les coûts directs par siège-mille disponible ont diminué de 10 pour cent par rapport au deuxième trimestre de 2010. Les principales catégories de coûts directs, dont la rémunération, ont été inférieures, de même que le prix du carburant et la consommation de carburant.

PRODUCTIVITÉ :

PRODUITS TOTAUX PAR EMPLOYÉ

Pour calculer cet indicateur, on divise le cumul des produits (annualisés) par le nombre d'employés (convertis en équivalents temps plein).

Les produits par employé ont augmenté de six (6) pour cent par rapport au deuxième trimestre de 2010, ce qui reflète à la fois l'augmentation considérable des produits dans tout le réseau de VIA et la réduction de l'effectif de VIA par rapport à l'année dernière. Toutes les liaisons ont connu une augmentation des produits par employé, sauf les liaisons essentielles.

ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS :

ASSIDUITÉ AU TRAVAIL

Pour calculer cet indicateur, on divise le total des heures d'absence des employés dans un mois par le total des heures de travail possibles pour ce même mois. Par rapport à la même période en 2010, l'assiduité moyenne des employés au travail a connu en 2011 une légère augmentation.

VIA a récemment mis sur pied un certain nombre d'initiatives visant à améliorer l'assiduité au travail au cours des prochains trimestres. Ainsi, une nouvelle Politique de l'assiduité au travail et un nouveau Programme de gestion de l'assiduité au travail précisent les exigences en matière d'assiduité auxquelles tous les cadres/superviseurs et les employés doivent satisfaire. Les cadres et les superviseurs disposent maintenant de directives et de processus clairs, ainsi que d'outils appropriés pour évaluer l'absentéisme et en assurer le suivi. Ces mesures permettront une meilleure gestion du fonctionnement quotidien et augmenteront l'efficacité.

RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS ET RESPONSABILITÉ

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé de 14 personnes. 13 membres sont nommés par le gouvernement du Canada alors que le président et chef de la direction est membre d'office du conseil d'administration. Le conseil est responsable de superviser la gestion et l'orientation stratégique de la Société, et rend compte des activités de VIA au ministre des Transports.

Au deuxième trimestre de 2011, trois (3) réunions du conseil d'administration et neuf (9) réunions des comités du conseil d'administration ont eu lieu. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs relativement à ces réunions a atteint 89 pour cent. Un total de 55 899 $ en frais a été remboursé aux membres du conseil d'administration au deuxième trimestre de 2011.

ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE

VIA a tenu sa première assemblée publique annuelle le 14 juin, à la gare d'Ottawa. Diffusée simultanément sur Internet, l'assemblée a permis au public d'en savoir davantage sur les activités commerciales, le rendement financier et les projets d'améliorations de VIA. Cette assemblée a également donné au public l'occasion de parler directement au président du conseil d'administration, au président et aux cadres supérieurs de VIA. Le président du conseil et les dirigeants ont également répondu aux questions envoyées par courriel par des citoyens qui ne pouvaient assister à l'assemblée en personne.

Parallèlement à cette assemblée, VIA a tenu une réception pour ses intervenants locaux, ses partenaires commerciaux, les députés et les membres du programme VIA Préférence, et a fait la connaissance du ministre fédéral des Transports nouvellement nommé.

LANGUES OFFICIELLES

VIA est engagée à suivre les principes de la Loi sur les langues officielles. Les employés de VIA manifestent cet engagement aux clients en leur faisant une « offre active », c'est-à-dire en montrant leur disposition à fournir les services en français ou en anglais. Toutes les communications internes et externes sont en français et en anglais, et VIA utilise les deux langues dans ses pratiques commerciales.

Au cours du deuxième trimestre de 2011, VIA n'a pas reçu de plaintes de la part du Commissariat aux langues officielles.

VIA a mis sur pied un programme actif de recherche-action pour collaborer avec des organismes de communautés de langue officielle en situation minoritaire (CLOSM), et ce, afin de soutenir la dualité linguistique à la grandeur du Canada. Dans le cadre de ce programme, VIA prévoit discuter avec les organismes relativement aux services bilingues qui leur sont offerts et commanditer des collectes de fonds dans les collectivités. Au deuxième trimestre de 2011, VIA a commandité la Société francophone de Victoria et la fondation Francofonds de Winnipeg.

MÉDIAS SOCIAUX

En avril dernier, VIA a dévoilé sa page Facebook officielle, à laquelle le public a répondu rapidement et positivement. Après quelques semaines, plus de 40 000 membres suivaient la page Facebook de VIA; c'est plus que le nombre de personnes qui suivent de nombreuses autres sociétés de transport de voyageurs sur Facebook, dont des compagnies aériennes bien établies.

La page Facebook de VIA offre l'occasion aux citoyens de partager avec VIA leurs idées et leurs expériences de voyage à bord de nos trains, tout en leur permettant de rester au fait des dernières nouvelles, offres et promotions de VIA. Tout comme Twitter, les courriels et le site Web primé de VIA, Facebook fait partie de la stratégie de VIA visant à obtenir de nouveaux clients, à assurer une grande présence en ligne et à entamer des discussions plus dynamiques qu'avec les médias traditionnels.

.

ENVIRONNEMENT

Pendant le deuxième trimestre de 2011, VIA a continué d'agir conformément à son engagement à l'égard des pratiques respectueuses de l'environnement.

En juin, le Centre de maintenance de Montréal de VIA a réussi à renouveler pour un an sa certification ISO 14001, à la suite d'une vérification externe qui n'a révélé aucun défaut de conformité. Des faiblesses du système relativement à la formation et à la gestion des matières dangereuses ont été dévoilées, et la direction de VIA voit actuellement à les corriger.

Au Centre de maintenance de Toronto de VIA, un nouveau système de stockage et de distribution du carburant a été mis en œuvre au deuxième trimestre de 2011. En plus de satisfaire à l'ensemble des normes et des règlements environnementaux en vigueur, ce nouveau système améliore les pratiques et le rendement relatifs au ravitaillement, et ce, en permettant un processus globalement plus efficace. Grâce à l'accès en temps réel aux renseignements sur la consommation de carburant, VIA peut également mieux gérer son utilisation de carburant.

ACCÈS À L'INFORMATION ET CONFIDENTIALITÉ

VIA reçoit les demandes d'information et y répond rapidement en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. À la fin du deuxième trimestre de 2011, les 14 demandes reçues par VIA au cours de ce trimestre étaient en cours de traitement.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

VIA travaille avec divers organismes caritatifs et sans but lucratif locaux, régionaux et nationaux pour offrir son soutien à l'occasion d'activités communautaires, de collectes de fonds et d'autres initiatives, et ce, partout au Canada. VIA offre des crédits-voyages promotionnels aux organismes admissibles qui font une demande par l'intermédiaire de son site Web.

Au deuxième trimestre de 2011, VIA a donné un total de 290 000,00 $ en crédits-voyages à 266 organismes de charité et sans but lucratif.

FRAIS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES

Les frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences ci dessous ont été remboursés au deuxième trimestre de 2011.

Paul G. Smith, président du conseil d'administration :	2 300 $
Marc Laliberté, président et chef de la direction :	9 800 $
Membres du comité de haute direction :	26 700 $
Membres du conseil d'administration :	21 500 $

Au deuxième trimestre de 2011, le président et chef de la direction s'est rendu en Pologne pour participer à l'assemblée générale annuelle de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), organisme dont il est membre exécutif du conseil d'administration. Les frais liés à cette assemblée s'élèvent à 7 000 $ et font partie du montant ci-dessus.

Les frais de voyage remboursés aux membres du conseil d'administration reflètent la diversité géographique de leur lieu de résidence.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

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 et le cumul annuel au 30 juin 2011, comparativement au trimestre et au cumul annuel au 30 juin 2010. Il doit être lu parallèlement aux états financiers non vérifiés et aux notes afférentes.

Les états financiers sont établis conformément aux Normes internationales d'information financière (NIIF). Les chiffres de 2010 ont été ajustés et convertis conformément aux Normes internationales d'information financière (NIIF), étant donné que le rapport annuel de 2010 contenait des états financiers établis en vertu des principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

	Trimestre terminé le 30 juin				Semestre terminé le 30 juin			
En millions de dollars canadiens	2011	2010	Var $	Var %	2011	2010	Var $	Var %
Produits voyageurs	64,5	62,5	2,0	3,2%	121,6	116,1	5,5	4,7%
Produits totaux	69,1	66,4	2,7	4,1%	130,8	124,1	6,7	5,4%
Charges d'exploitation	141,0	140,0	1,0	0,7%	283,7	282,0	1,7	0,6%
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement et les impôts sur les bénéfices	(71,9)	(73,6)	(1,7)	-2,3%	(152,9)	(157,9)	(5,0)	-3,2%
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	75,7	80,0	(4,3)	-5,4%	137,4	136,0	1,4	1,0%
Amortissement du financement en capital reporté	9,7	11,6	(1,9)	-16,4%	21,0	22,8	(1,8)	-7,9%
(Recouvrement) charges d'impôts sur les bénéfices	(3,8)	0,1	3,9	n/a	(3,7)	0,2	3,9	n/a
Bénéfice net et résultat étendu du trimestre	17,3	17,9	(0,6)	-3,4%	9,2	0,7	8,5	n/a

Après six mois écoulés de l'exercice 2011, les produits ont augmenté de 5,4 % par rapport à l'année dernière; les voyageurs-milles ont enregistré une croissance de 1,3 %, conjuguée à une hausse des tarifs réalisée à l'aide du programme de gestion des recettes de la Société, notamment dans le corridor Québec - Windsor et sur les liaisons long parcours de l'Ouest.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 1,7 million de dollars, dont la seule cause est la hausse des contributions aux régimes de retraites (soit 9,7 millions de dollars), alors que les autres charges ont diminué de 8 millions de dollars.

Il en ressort que, avant le financement du gouvernement du Canada et les impôts sur les bénéfices, VIA a réduit son déficit d'exploitation de 5 millions de dollars (soit 3,2 %).

FAITS SAILLANTS DU TRIMESTRE

Comparativement au trimestre terminé le 30 juin 2010 :

- Les produits ont progressé de 4,1 % et totalisent 69,1 millions de dollars pour le trimestre;
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 0,7 % et se chiffrent à 141,0 millions de dollars pour le trimestre;
- Le financement par le gouvernement du Canada a diminué de 5,4 % et s'élève à 75,7 millions de dollars pour le trimestre;
- Le bénéfice net se chiffre à 17,3 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux 17,9 millions de dollars réalisés pendant le même trimestre en 2010.

FAITS SAILLANTS DES SIX MOIS TERMINÉS LE 30 JUIN 2011

Comparativement au semestre terminé le 30 juin 2010 :

- Les produits ont progressé de 5,4 % et totalisent 130,8 millions de dollars pour la période;
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 0,6 % et se chiffrent à 283,7 millions de dollars pour la période;
- Le financement par le gouvernement du Canada a augmenté de 1,0 % et s'élève à 137,4 millions de dollars pour la période;
- Le bénéfice net se chiffre à 9,2 millions de dollars pour le semestre, comparativement au 0,7 million de dollars réalisé pendant le même semestre en 2010.

2. FAITS SAILLANTS DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

a) Produits voyageurs

	Produits (en millions de dollars)							
	Trimestre terminé le 30 juin				Semestre terminé le 30 juin			
	2011	2010	Var $	Var %	2011	2010	Var $	Var %
Corridor Est	37,6 $	36,2 $	1,4 $	3,9%	74,9 $	71,5 $	3,4 $	4,8%
Sud Ouest Ontario	10,6 $	10,0 $	0,6 $	6,0%	22,4 $	21,0 $	1,4 $	6,7%
Océan	2,9 $	2,9 $	0,0 $	0,0%	5,5 $	5,4 $	0,1 $	1,9%
Canadien	11,5 $	11,0 $	0,5 $	4,5%	15,2 $	14,3 $	0,9 $	6,3%
Liaisons essentielles	1,6 $	1,8 $	(0,2 $)	-11,1%	2,8 $	3,0 $	(0,2 $)	-6,7%
Autres	0,3 $	0,6 $	(0,3 $)	-50,0%	0,8 $	0,9 $	(0,1 $)	-11,1%
Total	64,5 $	62,5 $	2,0 $	3,2%	121,6 $	116,1 $	5,5 $	4,7%

	Milles-Passagers (en millions)							
	Trimestre terminé le 30 juin				Semestre terminé le 30 juin			
	2011	2010	Var	Var %	2011	2010	Var	Var %
Corridor Est	120,8	120,2	0,6	0,5%	237,5	232,9	4,6	2,0%
Sud Ouest Ontario	29,6	29,9	(0,3)	-1,0%	62,6	61,4	1,2	1,9%
Océan	13,7	14,6	(0,9)	-6,0%	25,9	26,7	(0,8)	-3,0%
Canadien	35,1	35,7	(0,6)	-1,6%	50,5	49,6	0,9	1,9%
Liaisons essentielles	7,0	8,0	(1,0)	-12,5%	12,7	13,8	(1,1)	-7,8%
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	206,2	208,4	(2,2)	-1,0%	389,2	384,4	4,8	1,3%

Les produits voyageurs ont augmenté de 3,2 % et totalisent 64,5 millions de dollars pour le trimestre. Les résultats cumulatifs ont progressé de 4,7 % et se chiffrent à 121,6 millions de dollars. La performance du trimestre s'explique par l'augmentation des rendements (produits par voyageur-mille), en partie contrebalancés par une diminution de l'achalandage.

Le nouveau service Montréal – Ottawa – Toronto (M-O-T) a été lancé en avril 2011 afin d'augmenter la fréquence des trains entre Montréal et Toronto (via Ottawa), en attendant la fin d'importants travaux d'infrastructure en 2012 et l'ajout de trains supplémentaires à la liaison entre Toronto et Ottawa.

Pour ce qui est des résultats cumulatifs, l'augmentation vient des rendements plus élevés et d'un achalandage stable par rapport à l'année dernière. Les voyageurs-milles ont enregistré une augmentation qui reflète le fait que les voyageurs effectuent des voyages dont la durée des trajets moyenne est plus longue.

Pour le trimestre :

- Les produits du Corridor-Est dépassent de 3,9 % ceux de l'année dernière, essentiellement en raison des rendements plus élevés (3,2 % par rapport à l'année dernière). Les voyageurs-milles ont enregistré une légère progression (+0,5 %).
- Les produits du Sud ouest de l'Ontario (SOO) ont augmenté de 6,0 %, en raison de rendements plus élevés (+6 %). Le nombre de voyageurs est stable, mais les voyageurs-milles ont diminué de 1,0 %, ce qui reflète des durées de trajets plus courtes.
- Les produits des liaisons de l'Est sont restés inchangés par rapport à l'année dernière, l'achalandage a diminué (en enregistrant une baisse de 6,0 % pour les voyageurs-milles), mais les rendements ont augmenté.
- Les produits du *Canadien* ont augmenté de 4,5 %, par rapport à l'année précédente. La performance résulte des rendements plus élevés (+6,3 %). L'achalandage a aussi augmenté, mais les voyageurs ont parcouru des distances plus courtes, comme le reflètent les voyageurs-milles qui ont diminué de 1,6 % comparativement au même trimestre l'année dernière.
- Les liaisons essentielles ont généré des produits moins élevés, ce qui est directement attribuable à l'interruption du service entre Victoria et Courtenay depuis avril 2011 (service de bus offert jusqu'à la fin de juin 2011).

Pour le semestre :

- Les produits du Corridor-Est ont progressé de 4,8 %, surtout en raison des rendements plus élevés (+2,7 %). L'achalandage est similaire à celui de l'année dernière, mais les voyageurs-milles ont augmenté (+2,0 %), ce qui reflète la croissance des marchés de bout en bout.
- Les produits du SOO ont augmenté de 6,7 %, aussi en raison des rendements plus élevés (+4.9 %) et d'un plus grand nombre de voyageurs.
- Les produits générés par les longs parcours de l'Est ont augmenté de 1,9 %, en raison des rendements plus élevés (+5,7 %), contrebalancés en partie par le recul de l'achalandage qui se reflète par une baisse de 3,0 % des voyageurs-milles par rapport à l'année dernière.
- Les produits du *Canadien* dépassent de 6,3 % ceux de l'année dernière, en raison des rendements (+3,9 %) combinés à l'achalandage.
- Les liaisons essentielles ont généré des produits moins élevés, comme conséquence directe de l'interruption du service entre Victoria et Courtenay depuis avril 2011 (un service de bus est offert jusqu'à la fin de juin 2011).

2. FAITS SAILLANTS DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION
b) Charges d'exploitation

	Pour le trimestre terminé le 30 juin				Pour le semestre terminé le 30 juin			
En millions de dollars canadiens	2011	2010	Var $	Var %	2011	2010	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux	47,8	49,8	(2,0)	-4,0%	102,2	105,9	(3,7)	-3,5%
Exploitation des trains et carburant	31,3	28,8	2,5	8,7%	60,7	57,4	3,3	5,7%
Autres	50,1	51,8	(1,7)	-3,3%	102,2	103,3	(1,1)	-1,1%
(Gain) perte non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	3,7	0,7	3,0	n/a	(0,3)	(0,1)	(0,2)	200,0%
(Gain) perte matérialisé sur les instruments financiers dérivés	(1,6)	1,7	(3,3)	-194,1%	(2,8)	3,5	(6,3)	-180,0%
Charges d'exploitation avant charges de retraite, amortissement du financement en capital différé et impôts sur les bénéfices	131,3	132,8	(1,5)	-1,1%	262,0	270,0	8,0	-3,0%
Charges de retraite – contribution de l'employeur	9,7	7,2	2,5	34,7%	21,7	12,0	9,7	80,8%
Dépenses d'exploitation avant charges de retraite, amortissement du financement en capital différé et impôts sur les bénéfices	141,0	140,0	1,0	0,7%	283,7	282,0	1,7	0,6%
Impôts sur les bénéfices	(3,8)	0,1	(3,9)	n/a	(3,7)	0,2	(3,9)	n/a
Charges d'exploitation totales avant amortissement du financement en capital différé	137,2	140,1	(2,9)	-2,1%	280,0	282,2	(2,2)	-0,8%

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation avant les contributions au régime de retraite, l'amortissement du financement en capital reporté et les charges d'impôt sur le bénéfices ont diminué de 1,5 million de dollars et se chiffrent à 131,3 millions de dollars pour le trimestre, essentiellement en raison de la baisse des coûts de rémunération et avantages sociaux, des profits réalisés avec les instruments financiers dérivés, ainsi que de la diminution d'autres charges d'exploitation, notamment les prestations futures des employés et les coûts du matériel de maintenance. Ces réductions ont été contrebalancées en partie par l'augmentation des coûts d'exploitation des trains et des dépenses en carburant, ainsi que par une perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés.
- Le prix du carburant a augmenté par rapport à l'année dernière, mais cette augmentation a été compensée par les profits réalisés avec les instruments financiers dérivés achetés conformément à la politique de couverture de la Société. La Société a réalisé des profits de 1,6 million de dollars pour le trimestre, comparativement à une perte de 1,7 million de dollars pour la même période, l'année dernière.
- La Société a généré un crédit de 3,8 millions de dollars en impôts sur le revenu, par rapport à des charges de 0,1 million de dollars pour le deuxième trimestre de 2010. Le crédit résulte d'un remboursement d'impôt reçu pour des impôts relatifs aux années précédentes.

Pour le semestre :

- Les charges d'exploitation avant les contributions au régime de retraite, l'amortissement du financement en capital reporté et les charges d'impôt sur les bénéfices ont diminué de 8,0 millions de dollars et se chiffrent à 262,0 millions de dollars. Cette diminution est principalement causée par les réductions des coûts de rémunération et avantages sociaux, des frais de matériel de maintenance, en plus des profits réalisés avec les instruments financiers dérivés. Ils sont en partie compensés par une augmentation de l'exploitation ferroviaire et des dépenses en carburant.
- Le prix du carburant a augmenté par rapport à l'année dernière, mais cette augmentation a été compensée par les profits réalisés avec les instruments financiers dérivés achetés conformément à la politique de couverture de la Société. Des gains de 2,8 millions de dollars ont été réalisés au cours du semestre, comparativement à une perte de 3,5 millions de dollars à la même période, l'année dernière.
- La Société a généré un crédit de 3,7 millions de dollars en impôts sur le revenu, par rapport à une charge de 0,2 million de dollars pour le deuxième trimestre de 2010. Le crédit résulte essentiellement d'un remboursement d'impôt reçu pour des impôts relatifs aux années précédentes.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (hors amortissements cumulés) se chiffrent à 1 051,5 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 86,2 millions de dollars par rapport au solde du 31 décembre 2010. Les investissements en immobilisations ont totalisé 54,5 millions de dollars pour le trimestre et 110,3 millions de dollars pour le semestre.

- Des investissements qui s'élèvent à 33,0 millions de dollars ont été effectués dans d'importants projets d'infrastructure, surtout dans la subdivision Kingston du CN entre Toronto et Brockville. Sur une base de cumul annuel, les investissements totalisent 59,5 millions de dollars. Des travaux sont en cours pour l'ajout d'une troisième voie entre Toronto et Brockville afin de réduire la congestion.
- Un total de 15,3 millions de dollars a été investi dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 4,7 millions de dollars dans le projet de remise à neuf du parc de voitures LRC et 6,6 millions de dollars dans le projet de remise à neuf du parc de locomotives F-40. Après six mois écoulés de cet exercice, un montant total de 37,3 millions de dollars a été investi dans les projets majeurs de matériel roulant.
- Des investissements se chiffrant à 3,3 millions de dollars ont été effectués dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre, ce qui ramène le cumul des investissements pour le semestre à 6,0 millions de dollars.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Pour le trimestre:
Le solde d'encaisse a progressé de 0,8 millions de dollars au cours du deuxième trimestre de 2011, comparativement à une hausse de 20,5 millions de dollars pour la période correspondante en 2010, dû principalement à des investissements dans les projets en immobilisations corporelles.

Pour le semestre:
Le solde d'encaisse a diminué de 59,2 millions de dollars au cours du premier semestre de 2011, comparativement à une hausse de 18,4 millions de dollars pour la même période l'année dernière et résulte principalement d'une diminution de 51 millions de dollars du financement différé du gouvernement, ainsi que dans les investissements en immobilisations corporelles pour un montant de 29 millions de dollars.

Le recul qu'a enregistré la position de trésorerie depuis le 31 décembre 2010 a été engendré par les investissements effectués dans les immobilisations corporelles (137,0 millions de dollars) et les flux de trésorerie utilisés pour les activités d'exploitation (48,7 millions de dollars), en partie contrebalancés par le financement reçu. La Société a reçu 110,3 millions de dollars de financement d'immobilisations du gouvernement du Canada au cours du semestre.

5. ANALYSE DES RISQUES

A) FINANCEMENT D'EXPLOITATION

VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation. 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. En outre, 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.

B) FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS

VIA va devoir continuer d'investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes d'entretien, les installations et les technologies de l'information après 2011, quand l'actuel programme d'investissement sera terminé. La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants de financement d'immobilisations et s'assurer que VIA dispose du financement d'immobilisations nécessaire pour exécuter son mandat.

C) INCIDENTS À DES PASSAGES À NIVEAU

Les trains de VIA empruntent des passages à niveau protégés et non protégés que peuvent traverser des véhicules, et où des incidents/accidents peuvent survenir. Le personnel cadre de VIA a élaboré un programme de protection/de clôtures et de fermeture des passages à niveau. Il travaille par ailleurs activement avec les collectivités et les propriétaires de terrains qui comportent des passages à niveau. Ce programme se donne pour objectif de fermer les passages à niveau, là où cela est possible, et de renforcer la sensibilisation du public aux dangers potentiels qu'ils représentent.

D) RÉGIMES DE RETRAITE

La responsabilité liée aux régimes de retraite constitue toujours un risque important pour la Société, en raison de la taille des régimes (1,6 milliard de dollars). Les rendements négatifs des placements et les fluctuations des taux d'intérêt peuvent avoir une incidence importante sur l'état du financement des régimes, et amplifier directement la volatilité des besoins en financement annuels. Au cours des dernières années, la Société a pris des mesures afin d'atténuer ces risques, comme la correction de certaines pratiques de gestion et la réduction importante des dépenses de gestion des régimes de retraite. La Société continue de chercher des moyens de réduire encore davantage cet important risque.

E) DÉPART EN RETRAITE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE

VIA dépend de l'ensemble des compétences spécialisées des mécaniciens qui conduisent ses locomotives. Plus de la moitié des mécaniciens de locomotive de VIA

pourraient prendre leur retraite d'ici la fin de l'année 2015. D'ailleurs, si VIA devait être confrontée à un roulement important de son groupe de mécaniciens de locomotive, cela nuirait sérieusement à ses activités. La Société a donc lancé, en décembre 2010, un programme pour former de nouveaux mécaniciens de locomotive, dont la première promotion devrait obtenir son diplôme en 2012. Deux autres promotions devraient commencer leur formation en 2012. Elles devraient obtenir leur diplôme en 2012 et en 2013.

F) PRODUITS VOYAGEURS

Après une sérieuse récession des marchés des voyages en 2008, la croissance de l'achalandage et des produits a enregistré un ralentissement par rapport aux années précédentes. VIA continue à mettre en œuvre des initiatives visant à atténuer l'incidence du ralentissement de la croissance sur les produits voyageurs. Ces initiatives comprennent l'optimisation des liaisons entre Montréal, Ottawa et Toronto, et l'apport de produits additionnels provenant de projets immobiliers et d'améliorations aux technologies de l'information qui appuient les initiatives de gestion de la capacité.

G) FLUCTUATIONS DES COÛTS DU CARBURANT

Le carburant représente des frais importants dans l'exploitation du rail voyageurs, et ces coûts pourraient varier considérablement par rapport aux estimations de VIA en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant. La stratégie de couverture éprouvée de VIA ajoute de la certitude au coût futur du carburant et peut retarder l'impact des fluctuations de prix du carburant. Compte tenu du fait que les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre les risques liés aux devises étrangères

H) PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Des retards importants dans les projets d'infrastructure ou de matériel roulant ou encore une augmentation des coûts des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA. Les gestionnaires de VIA surveillent de près l'évolution de tous les projets afin d'atténuer ce risque et corrigent au besoin les calendriers de production afin de maintenir les projets sur la bonne voie. Par ailleurs, le comité directeur des immobilisations de VIA se réunit régulièrement pour discuter de l'état de tous les projets d'investissements en immobilisations.

I) LE REPORT DU FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS

En 2007, le Conseil du Trésor a approuvé un Programme d'investissements en immobilisations d'un montant de 516 millions de dollars, qui a été ultérieurement reporté aux exercices financiers 2007-2013 du gouvernement. Si l'exécution des projets d'infrastructure ou de matériel roulant devait accuser d'importants retards et si la date de réalisation se trouvait au-delà de 2013, le financement en immobilisations affecté à ces projets devrait être reporté. Dans le passé, les reports de fonds qui étaient justifiés ont été approuvés. Par ailleurs, le comité directeur des immobilisations de VIA se réunit régulièrement pour discuter de l'état de tous les projets d'investissement en immobilisations.

6. APERÇU

Le Plan d'entreprise de VIA mentionne que la Société est confiante qu'elle parviendra à augmenter ses produits et sa productivité en 2011. Les résultats du deuxième trimestre indiquent que la Société est en bonne voie pour atteindre ces objectifs, tout en montrant une reprise de la croissance de l'achalandage.

VIA réaffirme son engagement à l'égard des objectifs énoncés dans son Plan d'entreprise de 2011. Les stratégies de marketing continueront à avoir comme principal objectif de maintenir les améliorations réalisées cette année en matière d'achalandage, et d'en tirer profit. Les initiatives de gestion Lean, en plus d'un accent plus important mis sur la productivité à l'échelle de la Société, permettront de garantir l'amélioration continue de l'efficacité.

Étant donné que les projets d'investissements en immobilisations seront achevés dans les mois à venir et en 2012, VIA veillera à ce que le rail voyageurs offre une valeur accrue à un plus grand nombre de voyageurs canadiens, tout en maîtrisant de manière rigoureuse ses charges d'exploitation.

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 JUIN 2011

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.

Le président et chef de la direction,

Marc Laliberté

Le chef, Services financiers et administration,

Robert St-Jean, CA

Montréal, Québec, Canada
17 août 2011

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES NON VÉRIFIÉS

BILAN

Au 30 juin 2011 (en milliers)	30 juin 2011 (non vérifiés)	31 déc. 2010 (non vérifiés)	1er jan. 2010 (non vérifiés)
ACTIF À COURT TERME			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 634 $	76 829 $	4 596 $
Comptes clients	9 919	7 988	7 581
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	13 063	14 414	10 467
À recevoir du gouvernement du Canada	6 952	15 702	5 182
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	4 161	3 769	1 497
Stocks (NOTE 8)	20 750	21 302	24 592
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	15 295	15 295	25 295
	87 774	155 299	79 210
ACTIF À LONG TERME			
Immobilisations corporelles (NOTE 9)	766 136	729 932	673 433
Immobilisations incorporelles (NOTE 10)	285 361	235 371	74 068
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	22 505	25 645	23 120
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 14)	172 562	159 081	152 655
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	1 735	880	1 578
	1 248 299	1 150 909	924 854
TOTAL DE L'ACTIF	1 336 073 $	1 306 208 $	1 004 064 $
PASSIF À COURT TERME			
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 12)	101 219 $	135 952 $	116 529 $
Provisions (NOTE 13)	18 729	17 138	14 554
Financement du gouvernement du Canada reçu d'avance	-	51 000	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	1 065	996	6 699
Produits reportés	39 415	25 546	24 129
	160 428	230 632	161 911
PASSIF À LONG TERME			
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 14)	32 909	32 259	31 094
Passifs d'impôt différé (NOTE 15)	652	404	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	1 097	205	354
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	711	909	1 302
Autres passif à long terme	557	623	899
	35 926	34 400	33 649
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 16)	1 043 613	954 317	736 746
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE			
Capital-actions (NOTE 17)	9 300	9 300	9 300
Bénéfices non répartis	86 806	77 559	62 458
	96 106	86 859	71 758
TOTAL DES PASSIFS ET DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE	1 336 073 $	1 306 208 $	1 004 064 $

Engagements et éventualités (notes 18 et 23 respectivement)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers

Approuvé au nom du conseil,

Eric L. Stefanson, FCA
Administrateur et président du Comité
de la vérification et des risques

Paul G. Smith
Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES NON VÉRIFIÉS

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT ÉTENDU

Période terminé le 30 juin	TRIMESTRE TERMINÉ LE		SIX MOIS TERMINÉ LE	
(en milliers)	30 juin 2011	30 juin 2010	30 juin 2011	30 juin 2010
PRODUITS	(non vérifiés)	(non vérifiés)	(non vérifiés)	(non vérifiés)
Voyageurs	64 547 $	62 511 $	121 614 $	116 096 $
Revenus de placements	418	91	1 116	171
Autres	4 178	3 781	8 060	7 787
	69 143	66 383	130 790	124 054
CHARGES				
Rémunération et avantages sociaux	51 501	52 424	111 929	108 568
Exploitation des trains et carburant	31 318	28 846	60 662	57 401
Gares et autres biens	8 112	8 156	17 700	16 981
Marketing et ventes	7 568	7 705	15 140	14 231
Matériel de maintenance	7 431	8 736	16 750	18 737
Coûts des fournitures à bord des trains	3 628	3 559	6 823	6 647
Taxes d'exploitation	3 230	3 282	6 352	6 544
Frais professionnels	1 989	1 177	3 461	2 185
Avantages sociaux futurs (NOTE 14)	5 993	4 643	11 969	9 259
Amortissement et pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTE 9 ET 10)	12 218	12 066	23 835	23 729
Perte (gain) non matérialisée sur les instruments financiers dérivés	3 710	680	(286)	(111)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	(1 617)	1 700	(2 837)	3 466
Autres	5 967	6 994	12 233	14 307
	141 048	139 968	283 731	281 944
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	71 905	73 585	152 941	157 890
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	75 742	80 003	137 457	136 050
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 16)	9 673	11 630	20 997	22 781
Bénéfices avant impôts	13 510	18 048	5 513	941
Charges (recouvrements) d'impôts sur les bénéfices (NOTE 15)	(3 818)	110	(3 734)	219
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU POUR LA PÉRIODE	17 328 $	17 938 $	9 247 $	722 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Période terminé le 30 juin	TRIMESTRE TERMINÉ LE		SIX MOIS TERMINÉ LE	
(en milliers)	30 juin 2011	30 juin 2010	30 juin 2011	30 juin 2010
	(non vérifiés)	(non vérifiés)	(non vérifiés)	(non vérifiés)
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE AU DÉBUT DE LA PÉRIODE	78 778 $	54 542 $	86 859 $	71 758 $
Bénéfice net et résultat étendu de la période	17 328	17 938	9 247	722
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE À LA FIN DE LA PÉRIODE	96 106	72 480	96 106	72 480

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES NON VÉRIFIÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Période terminé le 30 juin	TRIMESTRE TERMINÉ LE		SIX MOIS TERMINÉ LE	
(en milliers)	30 juin 2011	30 juin 2010	30 juin 2011	30 juin 2010
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	(non vérifiés)	(non vérifiés)	(non vérifiés)	(non vérifiés)
Bénéfice net et résultat étendu pour la période	17 328 $	17 938 $	9 247 $	722 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation:				
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	12 104	10 286	23 193	21 581
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	213	1 879	840	2 343
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(99)	(99)	(198)	(195)
Amortissement du financement en capital reporté	(9 673)	(11 630)	(20 997)	(22 781)
Impôts différés	248	-	248	-
Variation de la juste valeurs des instruments financiers (fonds de renouvellement des actifs)	(187)	(23)	(643)	(58)
Gains non matérialisées sur les instruments financiers dérivés	3 710	680	(286)	(111)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement	(11 298)	(7 386)	(47 165)	(4 262)
Variation de l'actif au titre des prestations constituées	(11 530)	(5 349)	(13 481)	(5 886)
Variation du passif au titre des prestations constituées	323	92	650	245
Variation des autres passifs à long terme	-	-	(66)	-
Sorties de fonds liées aux activités d'exploitation	1 139	6 388	(48 658)	(8 402)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Financement en capital reçu	43 622	72 380	110 293	136 561
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	22 878	(6 880)	16 207	(1 698)
Entrées de fonds générés par les activités de financement	66 500	65 500	126 500	134 863
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	(23 588)	(29 684)	(63 424)	(101 832)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du fonds de renouvellement des actifs	23 484	29 646	67 207	111 679
Variation des Comptes founisseurs et charges à payer des projets en capital	(12 207)	(1 446)	(30 593)	(12 243)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(54 516)	(49 927)	(110 293)	(105 677)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	10	26	66	36
Sorties de fonds liées aux activités d'investissement	(66 817)	(51 385)	(137 037)	(108 037)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	822	20 503	(59 195)	18 424
Solde au début de la période	16 812	2 517	76 829	4 596
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	17 634 $	23 020 $	17 634 $	23 020 $
REPRÉSENTÉS PAR :				
Encaisse	6 916 $	7 444 $	6 916 $	7 444 $
Placements à court terme	10 718	15 576	10 718	15 576
	17 634 $	23 020 $	17 634 $	23 020 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers

NOTES AFFÉRENTES

AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 30 JUIN 2011 (non vérifiés)

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 offrir la meilleure expérience de voyage au Canada. Sa mission est de travailler ensemble pour dépasser les attentes de nos clients à chaque occasion. 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. 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 ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 17 août 2011.

2. BASE DE PRÉSENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

La Société a adopté les normes internationales d'information financière (NIIF) conformément à *NIIF 1 – Première application des normes internationales d'information financière.* La première date à laquelle les NIIF ont été adopté était le 1 janvier 2010. Conformément aux NIIF, la Société a :

- fourni des informations financières comparatives;
- adopté les mêmes conventions comptables pour toutes les périodes présentées;
- adopté de façon rétrospective toutes les normes NIIF en vigueur au 31 décembre 2009, tel qu'exigé ;
- adopté certaines exemptions optionnelles et certaines exceptions obligatoires pour la première adoption des normes NIIF, le cas échéant.

Les états financiers de la Société étaient précédemment préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR canadiens). Les PCGR canadiens diffèrent de certaines normes NIIF. La note 3 contient les rapprochements et descriptions des effets de la transition des PCGR canadiens aux normes NIIF pour l'avoir des actionnaires, les résultats et le résultat étendu ainsi que les rapprochements lignes par ligne des éléments du bilan au 31 décembre 2010 et 1 janvier 2010, et l'état des résultats et du résultat étendu pour l'année terminée le 31 décembre 2010.

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

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

3. INCIDENCE DE LA TRANSITION AUX NORMES NIIF

Tel que requis par les NIIF 1« *Première application des normes internationales d'information financière* » les NIIF ont été adoptées de façon rétroactive à la date de transition. Tous les ajustements effectués aux actifs et passifs conforme aux PCGR ont été enregistrés contre les bénéfices non répartis sauf si certaines exceptions s'appliquaient. La note explique les normes qui ont été adoptés par la Société lors de la préparation de son bilan d'ouverture NIIF en date du 1 janvier 2010. Elle présente également les différences entre les PCGR canadiens adoptés par la Société et la valeur des impacts sur le bilan d'ouverture 2010, les résultats nets de 2010 et le bilan de fermeture de 2010.

Lors de la préparation de la balance d'ouverture, la Société a choisi d'appliquer les exemptions suivantes offertes par le NIIF 1:

I) **Avantages du personnel (IAS19)**
La Société a appliqué cette exemption et elle a comptabilisé tous les écarts actuariels cumulés ainsi que l'actif transitoire à la date de transition aux NIIF, dans les bénéfices non répartis pour tous les régimes. La Société continuera d'utiliser la méthode du corridor pour les écarts actuariels générés ultérieurement. La Société fournira les informations requises par les NIIF prospectivement à compter de la date de transition au fur et à mesure que celles-ci seront établies.

II) **Regroupement d'entreprise (NIIF 3)**
La Société a choisi de ne pas retraiter les regroupements d'entreprise effectuée antérieurement au 1 janvier 2010 et a appliqué le NIIF 3 à partir de cette date.

III) **Désignation d'instruments financiers comptabilisés antérieurement (IAS 39)**
La Société a reclassée certains de ces instruments financiers comme disponible à la vente à la date de transition.

L'adoption des normes NIIF a entrainé des changements importants au bilan de la Société tel que décrit ci-dessous, de plus, les états financiers de Keewatin Railway Company (KRC) ne sont plus consolidés dans les états financiers de la Société sous les NIIF (voir note 3a) Consolidation de KRC ci-dessous).

La société a préparé les rapprochements suivants :
Rapprochement du bilan d'ouverture au 1er janvier 2010

(en millions de dollars)

	31 DÉC. 2009 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS NIIF	RECLASSIFI-CATIONS	1er JANVIER 2010 NIIF	NOTE
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4,8	(0,2)	-	-	4,6	
Comptes clients	7,7	(0,1)	-	-	7,6	
Charges payées d'avance et autres créances	10,6	(0,2)	-	-	10,4	
À recevoir du gouvernement	6,8	(1,6)	-	-	5,2	
Instruments financiers dérivés	1,5	-	-	-	1,5	
Stocks	24,6	-	-	-	24,6	
Fonds de renouvellement des actifs	25,3	-	-	-	25,3	
Total des actifs court terme	**81,3**	**(2,1)**	-	-	**79,2**	
Immobilisations corporelles	523,9	(8,7)	219,8	(61.6)	673,4	b
Immobilisations incorporelles	9,5	-	3,0	61.6	74,1	c
Fond de renouvellement des actifs	23,1	-	-	-	23,1	
Actif au titre des prestations constituées	354,8	-	(202,1)	-	152,7	d
Instruments financiers dérivés	1,6	-	-	-	1,6	
Actifs d'impôts différés	2,8	-	(2,8)	-	-	h
Total des actifs long terme	**915,7**	**(8,7)**	**17,9**	-	**924,9**	
Total des actifs	**997,0**	**(10,8)**	**17,9**	-	**1 004,1**	

(en millions de dollars)

	31 DÉC. 2009 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS NIIF	RECLASSIFI-CATIONS	1er JANVIER 2010 NIIF	NOTE
Comptes fournisseurs et charges à payer	132,3	(2,0)	(0,6)	(13,2)	116,5	e
Provisions	-	-	1,0	13,6	14,6	e
Instruments financiers dérivés	6,7	-	-	-	6,7	
Produits reportés	12,0	-	12,1	-	24,1	f
Total des passifs à court terme	**151,0**	**(2,0)**	**12,5**	**0,4**	**161,9**	
Passif au titre des prestations constituées	27,2	-	4,3	(0,4)	31,1	d
Passifs d'impôts différés	40,5	-	(40,5)	-	-	h
Instruments financiers derivés	0,4	-	-	-	0,4	
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1,3	-	-	-	1,3	
Autres passif à long terme	1,5	(0,6)	-	-	0,9	
Total des passifs à long terme	**70,9**	**(0,6)**	**(36,2)**	**(0,4)**	**33,7**	
Financement en capital reporté	**541,1**	**(8,0)**	**203,6**	-	**736,7**	**g**
Capital-actions	9,3	-	-		9,3	
Surplus d'apport	6,0	-	-	(6,0)	-	
Bénéfices non répartis	218,7	(0,2)	(162,0)	6,0	62,5	
Total de l'avoir de l'actionnaire	**234,0**	**(0,2)**	**(162,0)**	-	**71,7**	
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**997,0**	**(10,8)**	**17,9**	-	**1 004,1**	

Rapprochement de l'avoir de l'actionnaire au 1er janvier 2010

(en millions de dollars)	
Avoir de l'actionnaire–PCGR canadiens au 1er janvier 2010	**234,0**
a) Consolidation –KRC	(0,2)
b) Immobilisation corporelles	219,8
c) Immobilisations incorporelles	3,0
d) Pension et autres avantages	(206,4)
e) Provisions	(0,4)
f) Produits reportés	(12,1)
g) Financement en capital reporté	(203,6)
h) Impôts différés	37,7
Avoir de l'actionnaire–NIIF au 1er janvier 2010	**71,8**

Rapprochement du bilan au 31 décembre 2010

(en millions de dollars)						
	31 DÉC. 2010 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS NIIF	RECLASSIFI-CATIONS	31 DÉCEMBRE 2010 NIIF	NOTE
Trésorerie et équivalent de trésorerie	77,1	(0,3)	-	-	76,8	
Comptes clients	8,1	(0,1)	-	-	8,0	
Charges payees d'avance et autres créances	14,5	(0,1)	-	-	14,4	
À recevoir du gouvernement du Canada	17,1	(1,4)	-	-	15,7	
Instruments financiers dérivés	3,8	-	-	-	3,8	
Stocks	21,3	-	-	-	21,3	
Fonds de renouvellement des actifs	15,3	-	-	-	15,3	
Total des actif court terme	**157,2**	**(1,9)**	-	-	**155,3**	
Immobilisations corporelles	725,6	(9,5)	224,2	(210,4)	729,9	b
Immobilisations incorporelles	17,4	-	7,6	210,4	235,4	c
Fond de renouvellement des actifs	25,6	-	-	-	25,6	
Actif au titre des prestations constituées	374,9	-	(215,8)	-	159,1	d
Instruments financiers dérivés	0,9	-	-	-	0,9	
Actifs d'impôts différés	12,2	-	(12,2)	-	-	h
Total des actifs long terme	**1 156,6**	**(9,5)**	**3,8**	-	**1 150,9**	
Total des actifs	**1 313,8**	**(11,4)**	**3,8**	-	**1 306,2**	

(en millions de dollars)	31 DÉC. 2010 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS NIIF	RECLASSIFI-CATIONS	31 DÉC. 2010 NIIF	NOTE
Comptes fournisseurs et charges à payer	154,7	(1,8)	(0,6)	(16,3)	136,0	e
Provisions	-	-	0,4	16,7	17,1	e
Financement du Gouvernement reporté	51,0	-	-	-	51,0	
Instruments financiers dérivés	1,0	-	-	-	1,0	
Produits reportés	12,9	-	12,6	-	25,5	f
Total des passifs court terme	**219,6**	**(1,8)**	**12,4**	**0,4**	**230,6**	
Passif au titre des prestations constituées	27,3	-	5,4	(0,4)	32,3	d
Passifs d'impôts différés	55,0	-	(54,6)	-	0,4	h
Instruments financiers derivés	0,2	-	-	-	0,2	
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	0,9	-	-	-	0,9	
Autres passif à long terme	1,1	(0,5)	-	-	0,6	
Total des passifs à long terme	**84,5**	**(0,5)**	**(49,2)**	**(0,4)**	**34,4**	
Financement en capital reporté	**751,9**	**(9,0)**	**211,4**	**-**	**954,3**	g
Capital-actions	9,3	-	-	-	9,3	
Bénéfices non répartis	248,5	(0,1)	(170,8)	-	77,6	
Total de l'avoir de l'actionnaire	**257,8**	**(0,1)**	**(170,8)**	**-**	**86,9**	
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 313,8**	**(11,4)**	**3,8**	**-**	**1 306,2**	

Rapprochement de l'avoir de l'actionnaire au 31 décembre 2010

(in millions of dollars)	
Avoir de l'actionnaire–PCGR canadiens au 31 décembre 2010	**257,8**
a) Consolidation -KRC	(0,1)
b) Immobilisation corporelles	224,2
c) Immobilisations incorporelles	7,6
d) Pension et autres avantages	(221,2)
e) Provisions	0,2
f) Produits reportés	(12,6)
g) Financement en capital reporté	(211,4)
h) Impôts différés	42,4
Avoir de l'actionnaire–NIIF au 31 décembre 2010	**86,9**

Rapprochement de l'état des résultats et du résultat étendu pour l'année se terminant le 31 décembre 2010

(en millions de dollars)					
	31 DÉC. 2010 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS NIIF	31 DÉC. 2010 NIIF	NOTE
PRODUITS					
Voyageurs	258,3	(0,1)	(0,5)	257,7	
Revenus de placements	1,3	-		1,3	
Autres	18,3	(2,6)		15,7	
	277,9	(2,7)	(0,5)	274,7	
CHARGES					
Rémunération et avantages sociaux	224,2	(1,1)		223,1	
Exploitation des trains et carburant	118,5	(0,4)		118,1	
Gares et autres biens	34,3	(0,4)		33,9	
Marketing et ventes	29,3	-		29,3	
Matériel de maintenance	39,1	(0,1)		39,0	
Coûts des fournitures à bord des trains	14,7	-		14,7	
Taxes d'exploitation	8,9	(0,1)		8,8	
Frais professionnels	6,3	-		6,3	
Avantages sociaux futurs	11,5	-	14,7	26,2	d
Amortissement et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	58,3	(0,3)	(9,0)	49,0	b/c
Gain non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	(7,4)	-		(7,4)	
Perte réalisée sur les instruments financiers dérivés	6,2	-		6,2	
Autres	26,0	(0,7)	(0,4)	24,9	
	569,9	(3,1)	5,3	572,1	
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	292,0	(0,4)	5,8	297,4	
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	261,5	-	-	261,5	
Amortissement du financement en capital	57,1	(0,3)	(7,8)	49,0	g
Bénéfices (perte) avant impôts	26,6	0,1	(13,6)	13,1	
Charge d'impôt sur les bénéfices	4,8	-	(4,8)	-	h
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE	21,8	0,1	(8,8)	13,1	

A) CONSOLIDATION DE KRC

En vertu des PCGR du Canada, Keewatin Railway Company (KRC) était désignée à titre d'entité à détenteurs de droits variables (EDDV) et, par conséquent, les états financiers de KRC étaient consolidés dans les états financiers de la Société. En vertu des NIIF, les états financiers de KRC ne seront plus consolidés dans les états financiers de la Société puisque les NIIF pertinentes sont fondées sur des critères de contrôle plutôt que sur le concept d'EDDV. La Société a conclu qu'en vertu des NIIF elle ne contrôle pas les activités opérationnelles de KRC et qu'elle ne devrait pas, par conséquent, consolider les états financiers de celle-ci selon ces normes.

B) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Sous NIIF, l'amortissement des immobilisations corporelles doit être calculé séparément pour chaque composante majeure de l'immobilisation corporelle si cette composante a une durée de vie significativement différente. Cette exigence a mené au redressement des immobilisations corporelles dans la balance d'ouverture NIIF au 1 janvier 2010. Le résultat de ce redressement est une augmentation significative de la valeur nette pour le matériel roulant, les bâtiments et les infrastructures ferroviaires. L'amortissement cumulé des actifs de la catégorie matériel roulant, bâtiment de maintenance, gares et installations ainsi que les infrastructures a été réduit dû à l'établissement de différentes composantes et l'ajustement relié à leur durée de vie utile.

Dans le processus de reclassification de ses actifs en composantes, la Société à également reclassé certains de ses actifs dans des catégories plus appropriées basé sur la nature de ceux-ci. Un exemple de ce reclassement serait les infrastructures utilisées par les centres de maintenance qui étaient classé dans la catégorie centre de maintenance mais qui ont été reclassé dans la catégorie infrastructure.

Rapprochement des immobilisations corporelles à la date de transition :

(en millions de dollars)	1er janvier 2010
Immobilisations corporelles – PCGR canadiens	**523,9**
KRC	(8,7)
Reclassement aux immobilisations incorporelles	(61,6)
Changement net dans le coût original dû à la capitalisation et décapitalisation de certains actifs	10,5
Diminution de l'amortissement cumulé	209,3
Immobilisations corporelles - NIIF	**673,4**

Rapprochement des immobilisations corporelles au 31 décembre 2010:

(en millions de dollars)	31 décembre 2010
Immobilisations corporelles – PCGR canadiens	**725,6**
KRC	(9,5)
Reclassement aux immobilisations incorporelles	(210,4)
Changement net dans le coût original dû à la capitalisation et décapitalisation de certains actifs	12,8
Diminution de l'amortissement cumulé	211,4
Immobilisations corporelles - NIIF	**729,9**

C) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

La Société a également établi que les investissements dans les infrastructures ferroviaires qui sont détenues par d'autres opérateurs de chemin de fer seraient classées de façon plus appropriée dans les immobilisations incorporelles. Ces investissements permettre d'améliorer l'exploitation des services de train passager mais ne peuvent être considéré comme des biens physiques pour la Société puisque les voies ferrées sont la propriété de d'autres sociétés de chemin de fer.

Ces immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée de vie estimative qui est approximativement de 38 ans au lieu de la durée des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains qui sont significativement plus courte.

Rapprochement des immobilisations incorporelles à la date de transition :

(en millions de dollars)	1er janvier 2010
Immobilisations incorporelles – PCGR canadiens	**9,5**
Reclassement provenant des immobilisations corporelles	61,6
Diminution de l'amortissement cumulé	3,0
Immobilisations incorporelles - NIIF	**74,1**

Rapprochement des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2010 :

(en millions de dollars)	31 décembre 2010
Immobilisations incorporelles – PCGR canadiens	**17,4**
Reclassement provenant des immobilisations corporelles	210,4
Diminution de l'amortissement cumulé	7,6
Immobilisations incorporelles - NIIF	**235,4**

D) AVANTAGES DU PERSONNEL

i) Actif au titre des prestations constituées (régimes de retraite)

La Société a appliqué l'exemption relative aux avantages du personnel et elle a comptabilisé à la date de transition des écarts actuariels de 321,5 millions de dollars au 31 décembre 2009 non constatés en vertu des PCGR du Canada, malgré le fait qu'elle continuera d'appliquer la méthode du corridor en vertu des NIIF à l'avenir. Un actif transitoire de 120,9 millions de dollars au 31 décembre 2009 a également été comptabilisé aux bénéfices non répartis d'ouverture.

ii) Passif au titre des prestations constituées

En raison de l'application de l'exemption, la Société a vu son passif augmenter de 4,3 million de dollars suite à la comptabilisation d'un passif transitoire de 2,6 millions de dollars, d'un coût des services passés de 0,2 million de dollars et d'un gain actuariel de 1,5 millions de dollars à la date de transition.

E) PROVISIONS

Les normes NIIF exigent que les provisions soient présentées séparément au bilan. Ainsi au 1 janvier 2010, 13,2 millions de dollars (31 décembre 2010: 16,3 millions de dollars) reliés au montants provisionnés pour l'environnement, les litiges et la restructuration ont été reclassés du poste «comptes fournisseurs et charges à payer » au poste de «provision » au bilan.

F) PRODUITS DIFFÉRÉS – VIA PRÉFÉRENCE

IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, fournit des directives sur le traitement comptable de programmes de fidélisation comme le programme VIA Préférence qui permet aux clients de cumuler des points qu'ils peuvent échanger contre des billets de train. En vertu des PCGR du Canada, la Société comptabilisait les coûts différentiels liés à l'émission de billets de train aux clients utilisant leurs points de récompense.

En vertu des NIIF, la juste valeur des points cumulés lors des déplacements en train est comptabilisée à titre de produits différés. La juste valeur de chaque point correspond à la valeur pour laquelle ce point pourrait être vendu séparément, calculée en fonction du rendement moyen, de la classe du voyage et de la région du voyage. Une provision de 0,6 million de dollars comptabilisée en vertu des PCGR du Canada a été reprise, et des produits différés de 12,1 millions de dollars ont été comptabilisés à la date de transition.

G) FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté est ajusté d'un montant équivalent à l'ajustement pour l'amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles (Note 3b) des actifs qui ont été financé par le gouvernement du Canada.

H) IMPÔTS DIFFÉRÉS

Le traitement comptable des impôts différés sous NIIF est sensiblement le même que le traitement sous les PCGR canadiens. La diminution du montant d'impôts différés est majoritairement causée par la réduction de l'actif au titre des prestations constituées.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables importantes suivies par la Société se résument comme suit :

A) FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation (voir la conciliation à la note 7). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, les gains et pertes réalisés sur les instruments financiers, les avantages sociaux futurs et les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles et aux impôts différés, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles et incorporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles et incorporelles connexes. Lors de la cession ou de la radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles. Le financement pour l'achat des terrains est comptabilisé à titre de bénéfices non répartis.

B) ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les placements en équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont l'échéance initiale est de trois mois ou moins.

C) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les Billets provinciaux et/ou des billets à ordres et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidées rapidement dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins. Le fonds inclut également les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui ne seront pas liquidés dans un futur rapproché et qui ont une date d'échéance entre 2013 et 2056. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements.

D) CONSTATATION DES PRODUITS

La contrepartie reçue relativement à la vente de billets est répartie entre les points attribués en vertu des programmes de fidélisation (VIA Préférence) et les services de transport des voyageurs en fonction de leur juste valeur relative. Les produits différés reliés aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés sur la base des revenus en fonction du nombre de points qui ont été échangé contre un billet de train, relativement au nombre total de points totaux attendus d'être échangé pour des billets de train. Les produits sont comptabilisés à titre de produits différés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni ou, dans le cas des points, lorsque ceux-ci sont échangés contre des billets de train et que le service a été fourni. Les produits reportés sont également comptabilisés à titre de revenus lorsqu'il est probable que les points attribués en vertu des programmes de fidélisation ne seront plus échangés. Les revenus de placements ainsi que les autres produits incluant les produits provenant de tiers sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les revenus de placements.

E) CONVERSION DE DEVISES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours de change en vigueur à la fin de la période. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et du résultat étendu.

Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

F) STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

G) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût d'acquisition ou de fabrication diminuée de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur accumulées. Lorsque des composantes majeures d'une immobilisation corporelle ont des durées de vie utile différente, celles-ci sont comptabilisées séparément et amortis sur leur durée de vie utile respective.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

i) Matériel roulant :
Les charges d'entretien courant nécessaires au cours de la vie du matériel (les activités de maintenance régulières pour le maintien en bonne condition des actifs) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée, qui est ensuite amortie sur leur durée de vie estimative.

ii) Installations fixes :
Les charges d'entretien courant et de réparation (inspections techniques, contrats de maintenance…) constituent des charges d'exploitation ;

Les dépenses périodiques relatives aux programmes d'entretien majeur des bâtiments sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée et amorti sur leur durée de vie estimative.

Les immobilisations corporelles retirées sont dévaluées à leur valeur de recouvrement estimative.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à partir de la date où l'immobilisation est prête à être mise en service, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative. Les durées de vie estimatives sont les suivantes :

Matériel roulant	10 à 50 ans
Bâtiments de maintenance	15 à 50 ans
Gares et installations	10 à 50 ans
Infrastructures (propriété de la Société)	10 à 50 ans
Améliorations locatives	10 à 40 ans
Machinerie et équipement	5 à 15 ans
Matériel informatique	3 ans
Autres immobilisations corporelles	15 ans

Les durées de vie estimée, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de la période annuelle. Les effets des changements dans ses estimations sont comptabilisés de façon prospective. Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

H) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles acquises séparément sont présentées au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulée. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimative. Les durées de vie estimée, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de la période annuelle. Les effets des changements dans ses estimations sont comptabilisés de façon prospective.

Pour les immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de la phase de recherche sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont engagées et les dépenses de la phase de développement sont comptabilisées si, et seulement si, tout ce qui suit peut être démontré :

- la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service ou de sa vente ;
- l'intention d'achever l'immobilisation incorporelle et de la mettre en service ou de la vendre ;
- sa capacité à mettre en service ou à vendre l'immobilisation incorporelle ;
- la façon dont l'immobilisation incorporelle générera des avantages économiques futurs probables.
- la disponibilité de ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement et mettre en service ou vendre l'immobilisation incorporelle ;
- sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation incorporelle au cours de son développement.

Le montant initialement comptabilisé au titre des immobilisations incorporelles développées à l'interne est égal à la somme des dépenses engagées à partir de la date à laquelle les immobilisations incorporelles ont satisfait pour la première fois aux critères de comptabilisation susmentionnés. Lorsqu'il est impossible de comptabiliser des immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de développement sont constatées aux résultats de la période au cours de laquelle elles sont engagées.

Les immobilisations incorporelles de la Société ont une durée de vie limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Logiciels et licences	3 ans
Droits d'accès aux infrastructures	38 ans
Autres actifs intangibles	20 à 25 ans

I) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

Conformément à IAS 36, *Dépréciation d'actifs*, la Société vérifie à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice (obsolescence, dégradation physique, changements notables de l'utilisation, rendements inférieurs aux prévisions, déclin des produits générés ou autre indicateur externe) que des immobilisations corporelles ou incorporelles ont pu se déprécier. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif doit être estimée afin de déterminer le montant, s'il y a lieu, de la dépréciation. La valeur recouvrable correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est calculée selon des hypothèses formulées par la direction à l'égard des flux de trésorerie actualisés.

Lorsqu'il est impossible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif individuel, celui-ci est regroupé avec d'autres actifs afin de former une unité génératrice de trésorerie (UGT), et la Société évalue alors le montant recouvrable de l'UGT.

Lorsque la valeur recouvrable d'un actif est inférieure à sa valeur comptable, la Société comptabilise une charge de dépréciation.

J) PROVISIONS

Les provisions incluant les provisions environnementales, pour litiges légaux, les crédits voyage, les remboursements de billet et de restructuration sont enregistrées lorsque la Société à une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

Le montant comptabilisé en provision est la meilleure estimation de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation actuelle à la date de clôture, compte tenu des risques et incertitudes propres à l'obligation. Lorsqu'une provision est calculée en fonction des flux de trésorerie estimatifs nécessaires à l'extinction de l'obligation actuelle, sa valeur comptable correspond à la valeur actuelle de ces flux de trésorerie.

Lorsque la totalité ou une partie des avantages économiques nécessaires à l'extinction de la provision devrait être recouvrée auprès d'un tiers, le montant à recevoir est comptabilisé à titre d'actif s'il est pratiquement assuré qu'un remboursement sera reçu et si ce montant à recevoir peut être évalué de façon fiable.

Une provision de restructuration est comptabilisée lorsque la Société a établi un plan formalisé et détaillé de restructuration et lorsqu'elle a créé, chez les personnes concernées, une attente fondée qu'elle mettra en œuvre la restructuration, soit en commençant à exécuter le plan, soit en leur annonçant ses principales caractéristiques. L'évaluation d'une provision de restructuration inclut uniquement les dépenses directement liées à la restructuration, principalement des indemnités de départ, c'est-à-dire les montants nécessairement entraînés par la restructuration et non liés aux activités poursuivies par l'entité. Les coûts de restructuration présentés à l'état des résultats et du résultat étendu se composent principalement de coûts liés au départ d'employés.

La provision environnementale inclut des frais estimatifs de conformité aux réglementations et normes gouvernementaux lorsque ces coûts peuvent être estimés raisonnablement Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état sont fondées sur l'expérience antérieure de la Société.

K) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts différés est constaté comme impôts différés estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont déterminés en utilisant les taux prévisiblement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts différés d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de la période où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts différés sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

L) CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses admissibles sont encourues et s'il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est comptabilisé en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles.

M) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux futurs gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la hausse des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé.

Le coût des amendements résultants des services passés est enregistré à la dépense à la date de l'amendement.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation pour accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et conférées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels de la période sont enregistrés dans les résultats.

Les obligations de la Société pour les régimes de prestations après retraite et après l'emploi sont calculées avec la méthode de répartition des prestations. Cette méthode intègre les meilleures estimations de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

N) INSTRUMENTS FINANCIERS

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à leur date de création. Subséquemment à la constatation initiale, l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers dépend de leur classement : à la juste valeur par le biais du résultat net, destinés à la vente, prêts et créances ou autres passifs financiers. La Société décomptabilise un actif ou passif financier lorsque les droits contractuels ou l'obligation sur les flux de trésorerie de l'actif ou du passif sont rendu à échéance.

i) Actifs et passifs financiers à la juste valeur par le biais des résultats nets (JVBRN)

Les instruments financiers sont classés en tant que JVBRN à la juste valeur par le biais des résultats nets lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés, à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers gérés ensemble et pour lesquels il existe des preuves récentes de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. Les actifs financiers sont classés à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils sont détenus à des fins de transaction ou désignés comme tel dès la comptabilisation initiale.

La Société a classée son encaisse, ses soldes bancaires et ses instruments financiers dérivés comme étant JVBRN. Les instruments inclus dans les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui comprennent des dérivés incorporés ont été désigné comme étant des JVBRN.

Les actifs et les passifs financiers classés comme étant des JVBRN sont évalués à la juste valeur, les modifications à ces justes valeurs sont comptabilisées dans les résultats. Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normalisé de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

ii) Prêts et créances (PC)

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients, les prêts et autres créances assorties de paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotées sur un marché actif. Les actifs sont initialement évalués à leur juste valeur, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dévaluations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie projetés. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créance douteuses.

iii) Disponible à la vente (DV)

Les actifs financiers disponibles à la vente sont les instruments financiers non dérivés qui sont désignés comme étant disponibles à la vente ou ne sont pas classés dans aucune des autres catégories. Ils sont présentés dans les actifs non courants à moins que la direction ait l'intention de se départir des investissements dans les 12 mois suivant la fin de la période. Les investissements courts terme et les investissements inclus dans le fond de renouvellement des actifs, qui ne sont pas désigné être des JVBRN, sont classés comme étant disponible à la vente. Après leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur lorsque cette valeur peut-être obtenue de façon fiable. Les variations de juste valeur au bilan sont enregistrées dans les résultats étendus.

iv) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés à la juste valeur par le biais des résultats nets. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif et les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les comptes fournisseurs sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

v) Dépréciation des actifs financiers

Les actifs financiers, autres que les JVBRN, font l'objet d'un test de dépréciation à la fin de chaque période de présentation de l'information financière. Les actifs financiers sont dépréciés s'il existe une indication objective de l'incidence d'un ou de plusieurs événements intervenus après la comptabilisation initiale des actifs financiers sur les flux de trésorerie futurs estimés du placement.

Les pertes de valeur sont enregistrées dans les résultats et calculées par la différence entre la valeur comptable et la valeur de actualisée des flux de trésorerie estimatifs futurs.

Lorsque des événements ultérieurs comme des changements d'estimation utilisées pour le calcul de la valeur recouvrable, causant une diminution de la perte de valeur, la diminution de perte de valeur est renversée dans les résultats.

Cependant, toutes les reprises de valeur subséquentes d'un investissement classé comme ' Disponible à la vente est enregistré dans le poste 'Autres éléments du résultat étendu'.

O) INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain d'au moins 50 % et atteignant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne sont pas utilisés à des fins de transaction ou de spéculation. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de pièces des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés de la Société sont classés comme JVBRN. Les variations à la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées comme pertes et gains non réalisées sur des instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés dans les actifs, alors que ceux dont la juste valeur est négative sont comptabilisés dans les passifs.

P) OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatés lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

5. ESTIMATIONS, JUGEMENTS ET HYPOTHESES COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers exige que la direction fasse des jugements, 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 d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers. Les résultats réels reliés à ces estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements importants à la valeur comptable dans les périodes futures pour les actifs et passifs affectés. Ces estimations et hypothèses sous-jacentes sont régulièrement révisées et se fondent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, incluant les attentes envers des événements futurs qui sont considérés comme étant raisonnable étant donné les circonstances.

A) DURÉE DE VIE UTILE DES ACTIFS AMORTISSABLES

La direction révise de façon annuelle la durée de vie utile de ses actifs amortissables. Au 30 juin 2011, la direction a évalué que les durée de vie établies représentaient l'utilisation prévue de ses actifs par la Société.

B) PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Le programme VIA Préférence permet aux membres d'amasser des « points de récompense » lors de leurs déplacements en train, qui leur permettent d'obtenir des voyages gratuits sur nos trains. Afin d'évaluer la juste valeur des points de récompense, la Société tient compte de la probabilité que ces points soient convertis en billets. Les probabilités estimatives sont fondées sur des données historiques relatives à l'échange de points et elles pourraient ne pas refléter le taux d'échange réel à l'avenir. Par conséquent, le montant réparti entre les services de transport et les points de récompense aurait pu être sensiblement différent si d'autres probabilités estimatives avaient été utilisées.

C) JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société a recours à des techniques de valorisation afin d'évaluer la juste valeur de son véhicule d'actifs cadre (VAC) lorsque des cours observés sur un marché actif ne sont pas disponibles. Les hypothèses utilisées sont décrites en détail dans les notes concernant le fonds de renouvellement des actifs (voir note 11). Lors de l'application des techniques de valorisation, la direction utilise au maximum des données de marché et a recours à des estimations et à des hypothèses cohérentes avec les données observables que des intervenants du marché utiliseraient afin de fixer le prix d'un instrument. Lorsque des données pertinentes ne sont pas observables, la direction a recours à ses meilleures estimations relativement aux hypothèses que les intervenants du marché adopteraient. Ces estimations pourraient varier par rapport aux prix réels qui pourraient être obtenus lors de transactions dans des conditions de concurrence normale à la date de clôture.

D) PASSIF AU TITRE DE PRESTATIONS DÉFINIES

L'évaluation des obligations en matière de retraite est fondée sur la méthode des unités de crédit projetées prescrite par IAS 19 relativement aux régimes de retraite à prestations définies. L'évaluation des provisions en matière de retraite au bilan est fondée sur un certain nombre d'hypothèses.

Ces hypothèses incluent entre autres des hypothèses relatives aux salaires à long terme et à l'espérance de vie moyenne. Les hypothèses portant sur les salaires supposent une croissance à long terme du revenu, tandis que les hypothèses portant sur l'espérance de vie moyenne sont fondées sur des tables de mortalité reconnues.

Le taux d'intérêt servant à l'actualisation des obligations futures liées aux paiements correspond au taux du marché pour des obligations de sociétés de première catégorie d'échéances semblables. Le taux de rendement à long terme attendu sur les actifs existants du régime est également calculé en fonction de la structure des fonds, compte tenu du rendement et de la volatilité attendus pour chaque catégorie d'actif.

Les modifications d'estimations et d'hypothèses d'un exercice à l'autre, ainsi que les variations par rapport aux données réelles observées pour l'exercice, sont reflétées aux écarts actuariels et si elles dépassent 10 % du montant le plus élevé de l'obligation et des actifs du régime, elles sont amorties au prorata dans le compte de résultat sur la durée de service restante moyenne des membres actifs.

Le règlement du corridor de 10 % prévient les fluctuations au bilan et au compte des résultats d'un exercice à l'autre.

E) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La direction s'appuie sur son jugement et sur des estimations pour déterminer les taux et les montants appropriés d'impôts sur le résultat différé comptabilisés, tenant compte du moment et de la probabilité de leur réalisation. Les impôts réels pourraient être très différents de ces estimations en raison de divers facteurs, notamment des événements qui ne se sont pas encore produits, une évolution des lois de l'impôt ou de l'issue des contrôles fiscaux et appels connexes. L'élimination de ces incertitudes et les impôts définitifs connexes peuvent donner lieu à des ajustements des actifs et passifs d'impôts exigibles et différés de la Société.

6. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

Le NIIF 9, Instruments financiers, porte sur le classement et l'évaluation des actifs financiers. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2013, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers

7. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et du résultat étendu d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des NIIF. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)	Trois mois terminés le 30 juin		Six mois terminés le 30 juin	
	2011	2010	2011	2010
Bénéfice net et résultat étendu de la période	17,3	17,9	9,2	0,7
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :				
Amortissement et pertes sur dépréciation et cession d'immobilisation corporelles et incorporelles	12,2	12,1	23,8	23,7
Amortissement du financement en capital reporté	(9,7)	(11,6)	(21,0)	(22,8)
Avantages sociaux futurs devant être financés au cours d'années subséquentes	(11,2)	(5,3)	(12,8)	(5,6)
Dépense d'impôt différé	0,3	-	0,3	-
Pertes (gains) non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	3,7	0,7	(0,3)	(0,1)
Ajustement pour les courus de rémunération	6,3	(3,7)	0,8	(0,5)
Augmentation de la juste valeur des investissements	(0,2)	-	(0,6)	(0,1)
Autres	0,2	-	0,6	0,2
Surplus (déficit) de financement de l'exploitation de la période	18,9	10,1	-	(4,5)

8. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour la période de six mois terminée le 30 juin totalise 16,2 millions de dollars (six mois terminé le 30 juin 2010 : 16,5 millions de dollars). Au 30 juin 2011, la Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2011 et 2010.

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en millions de dollars)	1er JANVIER 2011	ADDITIONS	DISPOSITION OU HORS SERVICE	RECLASSIFICATIONS	30 JUIN 2011
Coût :					
Terrains	8,5	-	-	-	8,5
Matériel roulant	803,6	-	(11,1)	19,3	811,8
Bâtiments de maintenance	134,4	-	-	2,4	136,8
Gares et installations	55,9	-	-	1,6	57,5
Infrastructures (propriété de Société)	133,2	-	-	14,5	147,7
Améliorations locatives	71,5	-	-	1,3	72,8
Machinerie et équipement	35,9	-	-	0,1	36,0
Matériel informatique	11,1	-	-	0,4	11,5
Autres immobilisations corporelles	22,2	-	-	0,3	22,5
Projets en cours de réalisation	91,0	57,4	-	(39,9)	108,5
Immobilisations corporelles mises hors service	0,1				0,1
Coût total	1 367,4	57,4	(11,1)	-	1 413,7
Amortissement cumulé et dépréciation :					
Matériel roulant	382,9	12,8	(10,2)		385,5
Bâtiments de maintenance	79,7	2,0	-	-	81,7
Gares et installations	27,3	1,1	-	-	28,4
Infrastructures (propriété de Société)	47,6	1,5	-	-	49,1
Améliorations locatives	46,5	1,4	-	-	47,9
Machinerie et équipement	25,8	0,7	-	-	26,5
Matériel informatique	8,5	0,6	-	-	9,1
Autres immobilisations corporelles	19,2	0,2	-	-	19,4
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	637,5	20,3	(10,2)	-	647,6
Valeur nette totale	729,9	37,1	(0,9)	-	766,1

(en millions de dollars)	1er JANVIER 2010	ADDITIONS	DISPOSITION OU HORS SERVICE	RECLASSIFICATIONS	31 DÉCEMBRE 2010
Coût:					
Terrains	6,0	-	-	2,5	8,5
Matériel roulant	782,7	-	(22,4)	43,3	803,6
Bâtiments de maintenance	131,5	-	-	2,9	134,4
Gares et installations	47,6	-	-	8,3	55,9
Infrastructures (propriété de Société)	115,0	-	-	18,2	133,2
Améliorations locatives	65,8	-	-	5,7	71,5
Machinerie et équipement	31,9	-	(0,2)	4,2	35,9
Matériel informatique	8,8	-	-	2,3	11,1
Autres immobilisations corporelles	21,4	-	-	0,8	22,2
Projets en cours de réalisation	77,7	101,5	-	(88,2)	91,0
Immobilisations corporelles mises hors service	0,3	-	(0,2)	-	0,1
Coût total	1 288,7	101,5	(22,8)	-	1 367,4
Amortissement cumulé et dépréciation:					
Matériel roulant	375,7	28,4	(21,2)	-	382,9
Bâtiments de maintenance	76,1	3,6	-	-	79,7
Gares et installations	25,2	2,1	-	-	27,3
Infrastructures (propriété de Société)	43,6	4,0	-	-	47,6
Améliorations locatives	44,0	2,5	-	-	46,5
Machinerie et équipement	24,1	1,8	(0,1)	-	25,8
Matériel informatique	7,7	0,8	-	-	8,5
Autres immobilisations corporelles	18,9	0,3	-	-	19,2
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	615,3	43,5	(21,3)	-	637,5
Valeur nette totale	673,4	58,0	(1,5)	-	729,9

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares.

La dépense d'amortissement pour les immobilisations corporelles était de 20,3 millions de dollars pour la période de six mois terminé le 30 juin 2011 (six mois terminés le 30 juin 2010 : 19,4 millions de dollars).

10. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(en millions de dollars)					
	1er JANVIER 2011	ADDITIONS	DISPOSITION OU HORS SERVICE	RECLASSIFICATIONS	30 JUIN 2011
Coût :					
Logiciels et licences	51,2	-	-	2,6	53,8
Droits d'accès aux infrastructures	75,5	-	-	15,8	91,3
Autres actifs intangibles	3,5	-	-	-	3,5
Projets en cours de réalisation	190,9	52,9	-	(18,4)	225,4
Coût total	321,1	52,9	-	-	374,0
Amortissement cumulé et dépréciation:					
Logiciels et licences	43,3	1,9	-	-	45,2
Droits d'accès aux infrastructures	41,7	1,0	-	-	42,7
Autres actifs intangibles	0,7	-	-	-	0,7
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	85,7	2,9	-	-	88,6
Valeur nette totale	235,4	50,0	-	-	285,4

(en millions de dollars)					
	1er JANVIER 2010	ADDITIONS	DISPOSITION OU HORS SERVICE	RECLASSIFICATIONS	31 DÉCEMBRE 2010
Coût :					
Logiciels et licences	44,6	-	-	6,6	51,2
Droits d'accès aux infrastructures	74,8	-	-	0,7	75,5
Autres actifs intangibles	3,5	-	-	-	3,5
Projets en cours de réalisation	31,0	167,2	-	(7,3)	190,9
Coût total	153,9	167,2	-	-	321,1
Amortissement cumulé et dépréciation:					
Logiciels et licences	39,6	3,7	-	-	43,3
Droits d'accès aux infrastructures	39,7	2,0	-	-	41,7
Autres actifs intangibles	0,5	0,2	-	-	0,7
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	79,8	5,9	-	-	85,7
Valeur nette totale	74,1	161,3	-	-	235,4

La dépense d'amortissement des immobilisations incorporelles pour la période de six mois terminé le 30 juin 2011 était de 2,9 millions. (six mois terminé le 30 juin 2010 : 2,2 millions de dollars).

11. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à mettre de côté des fonds pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(en millions de dollars)	30 JUIN 2011	31 DÉCEMBRE 2010	1er JANVIER 2010
	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Acceptations bancaires	**24,2**	28,2	20,3
Billets provinciaux et /ou billets à ordres	**8,1**	7,8	23,6
Billets du véhicule d'actifs cadre (VAC)	**5,5**	4,9	4,5
Solde à la fin de la période	**37,8**	40,9	48,4
Moins : Tranche à court terme	**15,3**	15,3	25,3
Tranche à long terme	**22,5**	25,6	23,1

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 15,3 millions de dollars (31 décembre 2010 : 15,3 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la tranche à court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 30 juin 2011 était de 1,22 % (31 décembre 2010 : 1,09 %) excluant les billets VAC. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 30 juin 2011 était de cinq mois (31 décembre 2010 : deux mois) excluant les billets VAC.

La juste valeur des placements à court terme est basée sur le cours acheteur en vigueur à la date du bilan, sauf en ce qui concerne les billets VAC, comme on l'explique à la note 11 c).

À l'exception des billets VAC, le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 20 titres de placement à court terme (31 décembre 2010 : 14) affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 pourcent ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances du Canada ainsi qu'aux directives de la politique de placement interne du Fonds de renouvellement des actifs, et investit de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

B) 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)	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
Solde au début de la période	**40,9**	48,4
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	**0,2**	1,5
Revenus de placements	**0,2**	0,2
Variation de la juste valeur	**0,6**	0,8
Moins : Retraits effectués pendant la période	**(4,1)**	(10,0)
Solde à la fin de la période	**37,8**	40,9

C) BILLETS DU VÉHICULE D'ACTIFS CADRE (VAC)

Le 17 mars 2008, le Comité pancanadien des investisseurs dans le papier commercial adossé à des actifs (le « Comité ») a déposé une requête à la Cour supérieure de justice de l'Ontario pour demander l'adoption d'un plan de transaction et d'arrangement (le « plan ») en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (Canada)* (« LACC »). Lors de la réunion des porteurs de billets de PCAA tenue le 25 avril 2008, le plan a été approuvé par la majorité requise des porteurs de billets. Le 5 juin 2008, le tribunal a homologué le plan, tel qu'il avait été modifié, et publié les motifs de sa décision. Le 18 août 2008, la Cour d'appel de l'Ontario a confirmé la décision, et, le 19 septembre 2008, la Cour suprême du Canada a rejeté une demande d'autorisation d'appel à ce sujet. Le 24 décembre 2008, le Comité a annoncé qu'une entente avait été conclue avec toutes les principales parties prenantes, notamment les gouvernements du Canada, du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta, pour l'obtention d'une facilité de garantie supplémentaire visant à soutenir le plan et finaliser certaines améliorations au plan.

Le 12 janvier 2009, la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rendu l'ordonnance définitive de mise en oeuvre du processus de restructuration du PCAA. La restructuration s'est terminée le 21 janvier 2009. À cette date, la Société a reçu 8,6 millions de dollars de valeur nominale en notes à long terme amortissable restructurées à taux variable en échange de 8,7 millions de dollars de valeur nominale des PCAA originaux qui étaient devenus illiquides depuis les événements de marchés en août 2007.

Les nouvelles notes, maintenant appelées billets du véhicule d'actifs cadre (VAC), comportent des échéances légales variant entre 2013 et 2056 et demeurent illiquides depuis leurs émissions. En l'absence d'un marché secondaire efficace, la direction a développé un modèle d'évaluation basé sur les flux monétaires actualisés pour estimer leur juste valeur des billets VAC reçus. Le modèle incorpore des estimations de taux intérêt, de taux de rendement et d'échéance effective, dérivés de paramètres de marchés observables. Au second trimestre, 0,1 million de dollars de capital fut reçu (0,9 million de dollars depuis la restructuration), 0,3 million de dollars de perte nominale depuis la restructuration, laissant un solde à recevoir de 7,4 millions au 30 juin 2011. La juste valeur estimée des notes à recevoir est de 5,5 millions de dollars au 30 juin 2011 (31 décembre 2010 : 4.9 millions de dollars) représentant 75% de la valeur nominale.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets VAC fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux de trésorerie futurs, le potentiel de détérioration de la qualité du crédit des actifs sous-jacents et des instruments financiers ainsi que les variations des taux d'intérêts et dans les niveaux d'écarts de taux de crédits. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs de billets VAC ne changera pas de façon significative au cours des exercices ultérieurs.

12. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(in millions of dollars)	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
Charges à payer	**1,1**	1,5
Salaires à payer et courus	**39,2**	36,9
Comptes fournisseur - Immobilisations	**22,9**	53,0
Comptes fournisseurs - autres	**29,2**	36,0
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	**8,8**	8,6
Autres	-	-
	101,2	136,0

13. PROVISIONS

Le solde des provisions inclut :

(en millions de dollars)	1er JANVIER 2011	CHARGE (UTILISÉE)	REPRISE (UTILISÉE)	REPRISE (INUTILISÉE)	AUTRES MOUVEMENTS	30 JUIN 2011
Coûts environnementaux (Note a)	**0,8**	-	-	-	-	**0,8**
Litiges et risques contractuels (Note b)	**15,2**	1,4	-	-	-	**16,6**
Autres	**1,1**	0,2	-	-	-	**1,3**
Provisions totales	**17,1**	1,6	-	-	-	**18,7**

(en millions de dollars)	1er JANVIER 2010	CHARGE (UTILISÉE)	REPRISE (UTILISÉE)	REPRISE (INUTILISÉE)	AUTRES MOUVEMENTS	31 DÉCEMBRE 2010
Coûts environnementaux (Note a)	**0,8**	-	-	-	-	**0,8**
Litiges et risques contractuels (Note b)	**12,0**	3,2	-	-	-	**15,2**
Autres	**1,8**	-	(0,7)	-	-	**1,1**
Provisions totales	**14,6**	3,2	(0,7)			**17,1**

A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

Une nouvelle loi environnementale a été adoptée en juin 2008 sur les systèmes de stockage de produits pétroliers obligeant l'enregistrement de tous les systèmes de réservoirs existants et nouveaux. La Société a évalué l'impact et a préparé un plan d'action préliminaire pour être en mesure de se conformer à la loi en 2012. La Société a enregistré une provision de 0,8 million de dollars qui est incluse dans le compte Provision.

B) LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision finale de l'arbitre. La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans ses états financiers.

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.

14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations, des prestations auto assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail et des prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, qui inclut l'assurance-vie et une couverture des soins de santé. Les évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES

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

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

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2011.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année. La dernière évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2010.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction, pour les membres retraités, est effectuée chaque année. La plus récente évaluation actuarielle a été menée le 31 décembre 2010. La plus récente évaluation actuarielle concernant les membres actifs du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction a été effectuée le 31 décembre 2010 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2011.

AUTRES BÉNÉFICES DU RÉGIME

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisé a été effectuée en date du 1 mai 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 1 mai 2013.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisé a été effectuée en date du 31 décembre 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 31 décembre 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2011.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 30 juin, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(en millions de dollars)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de la période	**1 593,5**	1 328,3	34,5	31,2
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**12,8**	18,0	2,6	5,2
Intérêts débiteurs	**43,3**	87,6	1,0	1,8
Modification du régime	-	-	0,6	0,8
Cotisations des salariés	**5,3**	10,1	-	-
Prestations versées	**(51,1)**	(89,9)	(3,2)	(7,6)
Transfert net	-	-	-	-
Pertes actuarielles	-	233,6	-	3,1
Augmentation de l'obligation reliée à la restructuration	-	5,8	-	-
Solde à la fin de la période	**1 603,8**	1 593,5	35,5	34,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**1 588,1**	1 481,0	-	-
Gains sur rendement réel des actifs des régimes	**48,4**	93,9	-	-
Gains actuariels	-	69,2	-	-
Cotisations de l'employeur	**21,7**	23,8	3,2	7,6
Cotisations des salariés	**5,3**	10,1	-	-
Prestations versées	**(51,1)**	(89,9)	(3,2)	(7,6)
Transfert net	-	-	-	-
Solde à la fin de la période	**1 612,4**	1 588,1	-	-

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite est présenté selon les principales catégories :

Catégories d'actif :	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010	1er JANVIER 2010
Titres de participation (marché public)	50,6%	51,2%	50,7%
Titres à revenu fixe (marché public)	42,7%	42,1%	43,3%
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	6,7%	6,7%	6,0%
	100,0%	100,0%	100,0%

(en millions de dollars)	TROIS MOIS TERMINÉS LE		SIX MOIS TERMINÉS LE	
	30 JUIN 2011	30 JUIN 2010	30 JUIN 2011	30 JUIN 2010
COMPOSANTE DE LA CHARGE DE LA PÉRIODE CONSTATÉE AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES				
Coût des services rendus au cours de la période	6,4	4,5	12,8	9,0
Intérêts débiteurs	21,7	21,8	43,3	43,6
Rendement attendu des actifs des régimes	(24,2)	(23,4)	(48,4)	(46,7)
Pertes actuarielles encourues dans la période	0,3	-	0,6	-
Coûts des services passés	-	-	-	-
Charge constatés au titre des prestations déterminées	4,2	2,9	8,3	5,9

(en millions de dollars)	TROIS MOIS TERMINÉS LE		SIX MOIS TERMINÉS LE	
	30 JUIN 2011	30 JUIN 2010	30 JUIN 2011	30 JUIN 2010
COMPOSANTE DE LA CHARGE DE LA PÉRIODE DES AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS				
Coût des services rendus au cours de la période	1,3	1,3	2,6	2,6
Intérêts débiteurs	0,4	0,4	0,9	0,8
Rendement attendu des actifs des régimes	-	-	-	-
Pertes actuarielles encourues dans la période	-	-	-	-
Coûts des services passés	0,1	-	0,2	-
Charge constatés des autres régimes de prestations	1,8	1,7	3,7	3,4
Total des charges constatées au titre des prestations déterminées et des autres régimes de prestations	6,0	4,6	12,0	9,3

(en millions de dollars)	RÉGIMES DE RETRAITE			AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS		
	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010	1er JANVIER 2010	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010	1er JANVIER 2010
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :						
Obligation au titre des prestations constituées	**1 603,8**	1 593,5	1 328,3	**(35,5)**	(34,5)	(31,1)
Juste valeur des actifs des régimes	**1 612,4**	1 588,1	1 481,0	-	-	-
Excédent (surplus)	**8,6**	(5,4)	152,7	**(35,5)**	(34,5)	(31,1)
Coût non amorti des services passés	-	-	-	**1,0**	0,5	-
Coût non amorti des pertes actuarielles	**164,0**	164,5	-	**1,6**	1,7	-
Actif (passif) au titre des prestations constituées	**172,6**	159,1	152,7	**(32,9)**	(32,3)	(31,1)

(en millions de dollars)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	30 JUIN 2011	31 DÉCEMBRE 2010	30 JUIN 2011	31 DÉCEMBRE 2010
Cotisation estimative à verser au régime pendant la période annuelle suivante	**51,0**	24,1	**6,6**	6,5

(en millions de dollars)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées :				
Taux d'actualisation	**5,50 %**	5,50 %	**5,50 %**	4,75 %
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 %**	3,00 %	**3,00 %**	3,00 %
Taux de croissance de la pension	**1,25 %**	1,25 %	-	-
Coût des prestations				
Taux d'actualisation	**5,50 %**	6,50 %	**4,75 %**	5,25 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	**6,25 %**	6,50 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 %**	3,00 %	**3,00 %**	3,00 %
Taux de croissance de la pension	**1,25 %**	1,25 %	-	-
Rendement réel des actifs du régime	-	11,30 %	-	-
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé à la fin de la la période :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	**7,47 %**	7,43 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	**4,50 %**	4,37 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	**2025**	2025

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2011 :

(en milliers de dollars)	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	8	(7)
Obligation au titre des prestations constituées	221	(192)

15. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	TROIS MOIS SE TERMINANT LE		SIX MOIS SE TERMINANT LE	
	30 JUIN 2011	30 JUIN 2010	30 JUIN 2011	30 JUIN 2010
Charge (recouvrement) d'impôts de la Société	**(4,0)**	(0,3)	**(3,9)**	0,2
Charge d'impôts différés de la Société	**0,2**	0,4	**0,2**	-
Charge (Recouvrement) charge d'impôts sur les bénéfices	**(3,8)**	0,1	**(3,7)**	0,2

La charge (recouvrement) 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 26,12 pourcent (30 juin 2010 : 29,8 pourcent) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

Période de 6 mois se terminant le 30 juin (en millions de dollars)	2011	2010
Bénéfice net avant impôt	5,5	0,9
Charge (recouvrement) d'impôts calculé – taux réglementaires	1,4	0,3
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables et autres	(1,2)	-
Variation de la provision pour moins-value	(0,1)	0,7
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'exercice	0,1	0,9
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés de la Société	-	(0,1)
Autres	(3,9)	(1,6)
Charge (Recouvrement) charge d'impôts sur les bénéfices	(3,7)	0,2

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 (actifs) et des passifs d'impôts différés sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(en millions de dollars)	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
Actifs d'impôts différés de la Société :		
Financement du gouvernement	-	(12,0)
Immobilisations corporelles	(26,6)	(19,9)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(4,7)	(4,6)
Passif au titre des prestations constituées	(7,8)	(7,6)
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	0,9	0,9
Pertes fiscales reportées prospectivement	(13,1)	(5,3)
	(51,3)	(48,5)
Moins la provision pour moins-value	11,3	11,4
	(40,0)	(37,1)
Passifs d'impôts différés de la Société :		
Actif au titre des prestations constituées	40,7	37,5
Gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés	-	-
	40,7	37,5
Passifs d'impôts différés de la Société nets	0,7	0,4
Présenté au bilan :		
Actif d'impôts différés de la Société	(1,3)	(12,0)
Passif d'impôts différés de la Société	2,0	12,4
Passifs d'impôts différés nets	0,7	0,4

La Société a 55,4 millions de dollars (30 juin 2010 : 79,5 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance dans les années suivantes :

(en millions de dollars)	30 JUIN 2011	30 JUIN 2010
2010	-	0,7
2014	-	3,3
2015	-	12,0
2026	-	18,8
2028	-	4,8
2029	22,2	36,5
2030	33,2	3,4
	55,4	79,5

16. 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 amortissables.

(en millions de dollars)	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
Solde au début de la période	**954,3**	736,7
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (excluant le coût des terrains)	**110,3**	266,6
Amortissement du financement en capital reporté	**(21,0)**	(49,0)
Solde à la fin de la période/année	**1,043,6**	954,3

17. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Pour toutes les périodes présentées, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions, son surplus d'apports et ses bénéfices non répartis, et est régie par la Loi sur la gestion des finances publiques. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation. La Société n'a pas modifié la gestion de son capital durant l'année.

18. 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 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.

Pour la période de six mois terminée le 30 juin 2011 un montant de 6,7 millions de dollars (six mois terminée le 30 juin 2010 : 6,8 millions de dollars) a été enregistré à la dépense dans les résultats concernant les contrats de location.

Les paiements minimums futurs exigibles en vertu des contrats de location-exploitation sont les suivants:

(en millions de dollars)	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
Un an ou moins	**11,4**	11,2
Entre un et cinq ans	**39,3**	40,1
Plus de cinq ans	**166,2**	170,6
	216,9	221,9

B) Au 30 juin 2011, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 270,1 millions de dollars (2010 : 378,1 millions de dollars) reliés principalement à des projets d'entretien, la finalisation des projets reliés au matériel roulant ainsi que des projets de publicité. En 2009, la Société a entrepris d'importants investissements reliés aux programmes de relance économique du Gouvernement Fédéral. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des quatre prochaines années.

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 émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 29,7 millions de dollars (26,3 millions de dollars au 31 décembre 2010) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

	30 JUIN 2011 VALEUR COMPTABLE			31 DÉCEMBRE 2010 VALEUR COMPTABLE			1er JANVIER 2010 VALEUR COMPTABLE		
(en millions de dollars)	JVBRN	DV	PC	JVBRN	DV	PC	JVBRN	DV	PC
Actifs financiers :									
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6,9	10,7[3]	-	3,5	73,4[3]	-	-	4,9[3]	-
Comptes clients	-	-	10,4[1]	-	-	8,3[1]	-	-	7,2[1]
Instruments financiers dérivés	5,9[2]	-	-	4,6[2]	-	-	3,1[2]	-	-
Fonds de renouvellement des actifs- Billets VAC	5,5	-	-	4,9	-	-	4,5	-	-
Fonds de renouvellement des actifs- Autres investissements	-	32,3[3]	-	-	36,0[3]	-	-	43,9[3]	-
		JVBRN	Autres passifs		JVBRN	Autres passifs		JVBRN	Autres passifs
Passifs financiers :									
Comptes fournisseurs et charges à payer	-	-	87,0[4]	-	-	124,6[4]	-	-	103,5[4]
Instruments financiers dérivés	-	2,2[2]	-	-	1,2[2]	-	-	7,1[2]	-

JVBRN – Actifs et Passifs financiers à la juste valeur par le biais des résultats nets
DV- Disponible à la vente
PC- Prêts et créances
(1) Composé des créances d'exploitation.
(2) Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.
(3) Composé de placements à court terme.
(4) Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

B) INFORMATIONS SUR LA JUSTE VALEUR

La juste valeur estimée des instruments financiers autres que les instruments financiers détenus à la juste valeur par le biais des résultats, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme. Les instruments financiers détenus à la juste valeur par le biais des résultats et les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à leur juste valeur

La Société estime la juste valeur de ses avoirs en billets de VAC en actualisant les estimés des flux monétaires. Le modèle d'évaluation incorpore des estimés de taux d'intérêt, de taux de rendement requis et d'échéance effective, dont certains sont dérivés de paramètres de marchés observables. Il existe un degré d'incertitude élevé relié à l'estimation des montants et des dates des flux monétaires futurs associés aux billets de VAC.

Les hypothèses utilisées pour le modèle d'évaluation comprennent ce qui suit:

	HYPOTHÈSES	
CRITÈRES	30 JUIN 2011	31 DÉCEMBRE 2010
Date prévue jusqu'à l'échéance	5,0 ans	5,5 ans
Taux d'actualisation	6,8% à 49,0%	8,6% à 43,6%
Taux d'intérêt nominaux	CDOR swap - 50pdb à CDOR swap + 30pdb	CDOR swap - 50pdb à CDOR swap + 30pdb

Si ces hypothèses devaient changer, la juste valeur des billets de VAC pourrait également fluctuer de façon importante. Une augmentation (diminution) de 1,0 pourcent du taux d'actualisation aurait pour incidence de réduire (d'augmenter) la juste valeur des billets de VAC d'environ 0,3 million de dollars (31 décembre 2010 :0,2 million de dollars).

Tous les instruments financiers mesurés à la juste valeur sont classés selon une hiérarchie comportant trois niveaux :

Niveau 1 –
Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 1 lorsque leur évaluation peut être fondée sur les cours cotés sur des marchés actifs, d'actifs ou passifs identiques.

Niveau 2 –
Les instruments financiers de niveau 2 sont évalués au moyen de cours d'actifs ou passifs similaires, de cours sur des marchés qui ne sont pas actifs ou de modèles qui mettent en jeu des données observables.

Niveau 3 –
Les instruments financiers sont considérés comment étant de niveau 3 lorsque leur valeur est établie au moyen de modèles d'évaluation, de méthodes des flux de trésorerie actualisés ou de techniques similaires et qu'au moins une hypothèse ou une donnée importante du modèle est inobservable.

Le tableau suivant présente la juste valeur classée par hiérarchie applicable à l'évaluation de la juste valeur des actifs financiers détenus par la Société (1) :

(en million de dollars)	30 JUIN 2011	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
Actifs :				
Fonds de renouvellement des actifs - Billets de VAC	**5,5**	-	-	5,5
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	**32,3**	32,3	-	-
Instruments financiers dérivés	**5,9**	-	5,9	-
Passifs :				
Instruments financiers dérivés	**2,2**	-	2,2	-

(1) Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant la période.

(en million de dollars)	31 DÉC. 2010	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
Actifs :				
Fonds de renouvellement des actifs - Billets de VAC	**4,9**	-	-	4,9
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	**36,0**	36,0	-	-
Instruments financiers dérivés	**4,6**	-	4,6	-
Passifs :				
Instruments financiers dérivés	**1,2**	-	1,2	-

(1) Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant la période.

Le tableau suivant présente un rapprochement de tous les actifs financiers évalués à la juste valeur de manière récurrente au moyen de données inobservables importantes (de niveau 3) :

(en millions de dollars)	30 JUIN 2011	31 DÉCEMBRE 2010
Fonds de renouvellement des actifs - billets de VAC :		
Solde du début	**4,9**	4,5
Total des gains dans le résultat net [(1)]	**0,7**	0,8
Ventes	**(0,1)**	(0,4)
Solde de fermeture	**5,5**	4,9

(1) Un gain de 0,7 million de dollars est inclus dans le montant et attribuable à des actifs détenus à la fin de la période.

C) GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marchés. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

D) RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée aux risques de change puisqu'elle détient des soldes en dollars américains comme suit :

(en millions de dollars	30 JUIN 2011	31 DÉCEMBRE 2010
Actifs :		
Instruments financiers dérivés	**5,9**	4,6
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	**1,9**	1,2
Instruments financiers dérivés	**2,2**	1,2

L'objectif de gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme associés à l'achat de pétrole brut-swap et de matériel aux États-Unis dans le cadre d'un projet d'immobilisations d'envergure visant la remise à neuf d'une partie de son parc de locomotives.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 pourcent du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le bénéfice net de la Société au risque de liquidité.

E) RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 71,7 millions de dollars (31 décembre 2010 : 130,7 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses équivalents de trésorerie, aux placements, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en transigeant uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyage membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire/Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 30 juin 2011, environ 19,6 pourcent (31 décembre 2010 : 19,8 pourcent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 68,4 pourcent (31 décembre 2010 : 69,9 pourcent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 30 juin 2011, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 1,0 million de dollars (31 décembre 2010 : 0,8 million de dollars). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

F) RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Une variation de l'ordre de 10 pourcent des prix en dollars américains du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers.

G) RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux activités de placement et de financement projetées, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada.

Les passifs financiers énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 89,2 millions de dollars (31 décembre 2010 : 125,8 millions de dollars), représente l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 30 juin 2011 :

(en millions de dollars)	MOINS DE 3 MOIS	3 À 6 MOIS	6 MOIS À 1 AN	1 À 2 ANS	PLUS DE 2 ANS	TOTAL
Comptes fournisseurs et charges à payer	82,7	-	0,1	2,1	2,1	87,0
Passifs financiers dérivés	0,5	0,6	0,5	0,6	-	2,2

H) RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation des taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque d'intérêt pour ses équivalents de trésorerie et son fonds de renouvellement des actifs pour un total de 54,3 millions de dollars (31 décembre 2010 : 117,8 millions de dollars). Une variation de 100 pdb du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers.

20. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore les swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) ou l'indice du marché. Les 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 spécifiés; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et à un projet d'immobilisations futur.

À la fin de la période, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

Description	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)	30 JUIN 2011	30 JUIN 2011	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
Pétrole brut – swap	2011	1,670 à 2,940	8 562	4 161	3 769
Pétrole brut – swap	2012	1,957 à 3,074	8 064	1 590	880
Pétrole brut – swap	2013	2,309 à 2,345	2 016	145	-
Instruments financiers dérivés avec une juste valeur positive :				5 896	4 649

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

À la fin de la période, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

Description	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)	30 JUIN 2011	30 JUIN 2011	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
Pétrole brut – swap	2012	3,074 à 3,149	3 024	(271)	-

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

À la fin de la période, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

Description	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)	30 JUIN 2011	30 JUIN 2011	30 JUIN 2011	31 DÉC. 2010
Contrat de change à terme	2011	1,005 à 1,150	24 103	(1 065)	(996)
Contrat de change à terme	2012	0,980 à 1,036	38 738	(791)	(205)
Contrat de change à terme	2013	0,992 à 0,997	2 843	(35)	-
Total partiel				(1 891)	(1 201)
Instruments financiers dérivés avec une juste valeur négative :				(2 162)	(1 201)

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché à la fin de la période, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur le bilan. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés. Le risque de crédit associé à ces banques à charte est considéré comme étant très faible puisque la Société fait affaire avec des institutions financières de grande qualité et ayant une bonne réputation.

Cette valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établies, comme une version modifiée du modèle Black-Scholes, qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « boot-strapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

21. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

La rémunération des principaux administrateurs et dirigeants est établie par le comité de rémunération en fonction des rendements individuels et des tendances du marché.

22. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 0,6 million de dollars à titre de « Produits voyageurs » dans l'état des résultats et du résultat étendu pour la période de six mois terminé le 30 juin 2011 (31 décembre 2010: 1,4 million de dollars). La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 0,7 million de dollars (31 décembre 2010: 1,4 million de dollars) dans l'état des résultats et du résultat étendu, principalement en « Marketing et ventes », et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

23. ÉVENTUALITÉS

Les activités de la Société sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charges sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une charge à payer est enregistrée basé sur les frais futurs anticipés.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

(I) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites;
(II) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers;
(III) Incertitude de la capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers;
(IV) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

24. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat et des droits du bailleur, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif n'a été reconnu aux états financiers.