

VIA Rail Canada

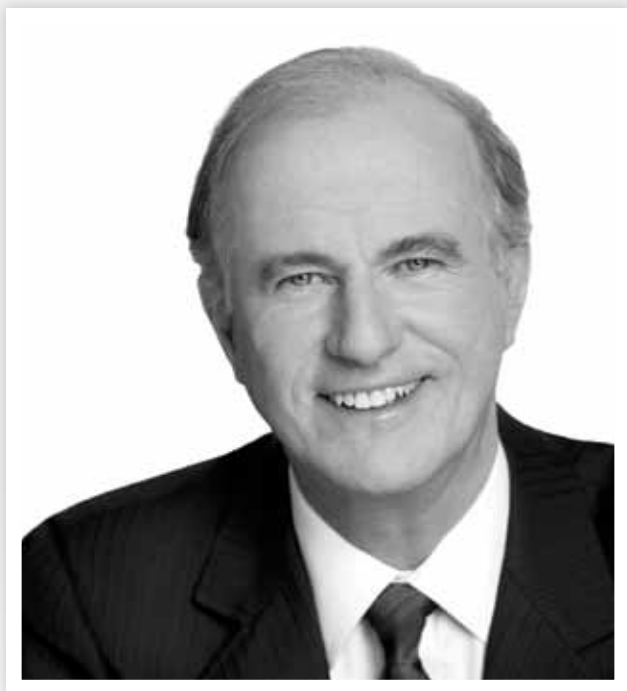
**RAPPORT DU
DEUXIEME
TRIMESTRE
2013**



CONTENU

MESSAGE DU PRÉSIDENT	1
DEUXIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES	2
FAITS SAILLANTS DU DEUXIÈME TRIMESTRE	4
Sûreté et sécurité	4
- Activités en partenariat avec Opération Gareautrain	4
- Autres activités importantes	4
- Projets en cours sur la sûreté et la sécurité	5
Être canadien et canadienne	5
- 2017 débute maintenant !	5
- VIA Rail : une entreprise de « grande valeur »	6
- À la demande générale, Sir John A. Macdonald est de retour	6
- VIA Rail accueille 1 500 nouveaux citoyens du Canada	6
Prix d'intermodalité	7
Nouvelle classe Affaires de VIA	7
Nouveau mode simplifié de structure des prix	7
Nouvelle politique en matière de bagages	8
Technologie	8
- Wi-Fi sur l' <i>Océan</i>	8
- Mises à niveau internes	8
Syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile ...	9
INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS	10
COMMUNAUTÉ ET GOUVERNANCE	11
Le conseil d'administration	11
Assemblée publique annuelle	11
Promotion des langues officielles	11
Accès à l'information et protection des renseignements personnels	11
Implication communautaire	12
Frais de déplacement, d'accueil et de conférences	12
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	13
ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS	22

MESSAGE DU PRÉSIDENT



Au moment d'écrire ces lignes, je sais à quel point les Canadiens sont sous le choc suite aux événements tragiques survenus à Lac-Mégantic, au Québec. L'impact d'une telle perte en vies humaines sur une collectivité est difficile à imaginer. Dans de telles circonstances, nous sommes tous des citoyens de Lac-Mégantic.

En tant qu'intervenants actifs de l'industrie ferroviaire, tous les employés et partenaires de VIA Rail ont la responsabilité de tirer des leçons de telles tragédies. Afin d'y arriver, nous devons nous assurer en tout temps et toutes circonstances que la sécurité de nos pairs, de nos passagers et du grand public soit préservée. C'est avec cet engagement en tête que nous allons lire le rapport et les recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) portant sur le déraillement de Lac-Mégantic.

Dans son rapport sur le déraillement du train n° 92 de VIA Rail, survenu le 26 février 2012 à Burlington, en Ontario, le BST a effectué un examen complet des circonstances entourant cet accident tragique. Parmi ses recommandations, le BST confirme que la présence de dispositifs d'enregistrement audio et vidéo à bord des trains n'aurait peut-être pas empêché la tragédie, mais elle aurait pu fournir des renseignements utiles. Conformément à cette recommandation, dès le début de 2014, toutes les locomotives de VIA Rail seront dotées de caméras orientées vers l'extérieur. De plus, la direction de VIA Rail, de concert avec le syndicat des conducteurs de locomotive (Teamsters Canada), se voue actuellement au projet de la mise en place de dispositifs d'enregistrement des conversations à l'intérieur de ses locomotives, projet qui devrait être complété d'ici la fin de l'année 2014. Ces deux initiatives soulignent notre engagement constant envers l'amélioration de la sécurité de nos employés, de nos passagers et du grand public.

Ces récents événements nous rappellent que nous travaillons au sein d'une industrie qui comporte des risques certains. Nous ne devons jamais tenir quoi que ce soit pour acquis en ce qui a trait à notre environnement et à la sécurité. Au cours de ce deuxième trimestre de 2013, nous nous sommes concentrés sur la sécurité, comme nous l'avons toujours fait; mon engagement personnel et notre priorité de toujours. Je peux vous assurer que chez VIA Rail, nous nous engageons tous et toutes à faire preuve du plus haut niveau de vigilance et nous ne cessons de rechercher de nouveaux moyens d'améliorer la sûreté de nos opérations.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Marc Laliberté". The signature is fluid and stylized.

Marc Laliberté
Président et chef de la direction
VIA Rail Canada

DEUXIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES

	T2 - 2013	T2 - 2012	Cumul 2013	Cumul 2012
STATISTIQUES CLÉ (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs	61,1	63,5	115,1	119,0
Produits totaux	66,2	68,1	125,2	128,8
Charges d'exploitation avant avantages sociaux	141,4	134,4	276,2	274,0
Avantages sociaux	12,6	7,4	25,7	19,9
Charges d'exploitation	154,0	141,8	301,9	293,9
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (2)	79,9	72,0	163,2	151,5
Amortissement du financement en capital reporté	17,5	13,5	34,6	29,4
(Recouvrements) charges d'impôts sur les bénéficiaires	0,0	(0,1)	0,0	0,0
Résultats nets	9,6	11,9	21,1	15,8
Gains (pertes) actuariels dans les régimes à prestations définies	65,3	(37,0)	198,6	(53,1)
Résultat global total	74,9	(25,1)	219,7	(37,3)
Dépenses en immobilisations	24,5	40,8	48,1	84,0
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (1)				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	208	200	393	376
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	385	390	737	752
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS) (2)	38,4	36,0	41,6	40,3
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	28,8	31,0	28,8	30,9
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	1 583	1 636	3 094	3 276
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	10 739	11 575	19 333	21 275
Coefficient d'occupation moyen (%)	54	51	53	50
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	131	122	127	115
Ponctualité (%)	86	82	84	85
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	2 688	2 792	2 613	2 779

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

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

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

Groupe de Service	Produits voyageurs (EN 000\$)*	Passagers (EN '000)	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR- MILLES)
Corridor	45 990\$	866	155 687	0,28\$
Long-parcours Ouest	11 448\$	29	37 014	0,37\$
Long-parcours Est	1 912\$	18	9 227	0,94\$
Liaisons obligatoires	1 357\$	24	6 170	2,18\$
Total	60 707\$	937	208 098	0,38\$

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



FAITS SAILLANTS DU DEUXIÈME TRIMESTRE

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Assurer la sûreté et la sécurité est une priorité constante pour VIA Rail, et le deuxième trimestre de 2013 n'a pas échappé à la règle. Voici un échantillon des activités qui ont eu lieu aux quatre coins du pays entre les mois d'avril et de juin 2013.

Activités en partenariat avec Opération Gareautrain :

- / Formation de conducteurs de locomotive de VIA Rail afin qu'ils puissent devenir porte-parole d'Opération Gareautrain ;
- / Ateliers de sensibilisation sur la sécurité et la prévention dans des écoles et sur le site de certains événements lors de la Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain ;
- / Distribution du *Guide de sécurité publique ferroviaire* d'Opération Gareautrain dans les gares et à bord des trains de VIA Rail ;
- / Participation et parrainage de VIA Rail de la Journée de la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain à Glen Robertson.

Autres activités importantes :

- / Lancement de la Semaine nationale de la sécurité ferroviaire en présence du ministre Fletcher à la gare de VIA Rail à Ottawa ;
- / Participation à la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau ;
- / Séance d'information sur la sécurité à vélo près des trains et des voies ferrées, au cours de la journée Vélo Plaisir à LaSalle, au Québec ;
- / Activités liées à la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST), telles que la collaboration à la *Drive Safe! Campaign*, une campagne axée sur la prudence au volant aux abords des passages à niveau, et réalisation de sondages et de présentations internes afin d'améliorer la santé et la sécurité en milieu de travail ;
- / En collaboration avec le Canadien National et Opération Gareautrain, organisation de la Journée de la sécurité à la gare de Moncton, événement axé sur la sécurité publique aux passages à niveau, sur la propriété des chemins de fer, en plus de la sécurité des employés en milieu de travail ;
- / Journées communautaires sur la sécurité ; événements à Vancouver et à Halifax comprenant des jeux-questionnaires sur la sécurité.



Projets en cours sur la sûreté et la sécurité

Au cours des dernières années, VIA Rail s'est appliquée à fermer plusieurs passages à niveau privés pour les remplacer par des passages publics plus sécuritaires. Nous sommes déterminés à continuer de nous attaquer aux zones à risque élevé, et c'est dans cet esprit que nous collaborons sans cesse avec les forces policières et les collectivités que nous desservons. Au cours du deuxième trimestre de 2013, davantage de clôtures ont été installées afin d'éliminer ou de réduire le risque d'intrusions et d'accroître la sécurité pour tous.

Grâce au Programme d'aide aux employés de VIA Rail, qui comprend des groupes d'entraide et un vaste éventail de services aux employés, VIA Rail a connu une diminution importante du taux d'absentéisme lié à des incidents traumatisants. En mai 2013, nos premiers ateliers d'entraide biannuels ont été tenus à Gananoque, en Ontario.

ÊTRE CANADIEN ET CANADIENNE

Le deuxième trimestre de 2013 a été pour VIA Rail l'occasion de démontrer à quel point elle relie les collectivités du Canada et ses habitants. Pour plusieurs familles canadiennes, le train de passagers a été la première opportunité de goûter pleinement leur expérience canadienne.

2017 débute maintenant !

D'avril à juin, VIA Rail a fait équipe avec la Société Radio-Canada et les Fondations communautaires du Canada (FCC) lors des conférences **CANADA 150/2017 DÉBUTE MAINTENANT**. Les 12 conférences d'une journée, qui ont été tenues partout au pays de Vancouver à Halifax, ont été conçues pour lancer une discussion à l'échelle nationale sur le 150^e anniversaire de la Confédération et sur les manières de célébrer cet événement historique. Du musicien Paul Shaffer à l'athlète paralympique canadienne Chantal Petitclerc, les conférenciers, tous plus inspirants les uns que les autres, étaient des Canadiens et Canadiennes fiers de leur pays et provenant de tous les horizons. Toutes les conférences peuvent être visionnées au www.2017debutemaintenant.ca.



VIA Rail : une entreprise de « grande valeur »

Le 30 avril dernier, la Banque du Canada a dévoilé le nouveau billet de 10\$, qui sera orné du *Canadien*, notre service de train long-parcours entre Toronto et Vancouver. Nous sommes ravis de nous retrouver sur les nouveaux billets en polymère, et ce, aux côtés d'autres icônes importantes de l'histoire nationale, telles que le Canadarm (billet de 5\$) et le Monument commémoratif du Canada à Vimy (billet de 20\$). En novembre 2013, tous les Canadiens auront la possibilité d'avoir en main un rappel du rôle que VIA Rail a joué dans l'histoire canadienne.



À la demande générale, Sir John A. Macdonald est de retour

En mai dernier, le train long-parcours de VIA Rail desservant l'est du pays, l'*Océan*, a accueilli deux acteurs de la Commission du bicentenaire de Sir John A. Macdonald. Ces artistes formés et costumés ont joué les rôles de Sir John A. Macdonald et de Calvin Hobbes, régaland les passagers d'histoires et de chansons. Leurs représentations se sont avérées tout aussi instructives que divertissantes, et elles ont été très bien accueillies. En septembre 2013, la Commission du bicentenaire se lancera de nouveau dans l'aventure; ses artistes traverseront l'est du Canada en donnant des représentations pendant deux fins de semaine. Bon retour Sir John A. !

VIA Rail accueille 1 500 nouveaux citoyens du Canada

En juillet 2012, VIA Rail a annoncé la mise sur pied d'une formidable nouvelle initiative en partenariat avec l'Institut pour la citoyenneté canadienne (ICC) et les membres participants du programme Laissez-passer culturel (LPC) de l'ICC, un programme offert en exclusivité aux nouveaux citoyens. Ils ont droit à 50 % de rabais sur le tarif le plus bas disponible, de toutes les classes, pour les voyages aller seulement ou aller-retour, sans période d'interdiction, pour eux-mêmes et un maximum de quatre de leurs enfants âgés de moins de 18 ans, et ce, tout au long de leur première année en tant que citoyens canadiens.

La première année de cette initiative des plus réussies a permis à 1 500 nouveaux citoyens de voyager en train afin d'explorer le Canada. C'est notre façon de dire : « Bienvenue chez vous! ».



PRIX D'INTERMODALITÉ

La vision de VIA Rail en matière d'intermodalité, « VIA au cœur des déplacements », lui permet de contribuer à une plus grande coopération entre le transport aérien et ferroviaire et autres modes de transport, dans le but de fournir aux voyageurs une expérience simplifiée pour l'ensemble de leurs déplacements. Grâce aux multiples partenariats inter-modaux mis en place par VIA Rail, le www.viarail.ca est en voie de se transformer en une plateforme de recherche et de réservation en matière de voyage pour toute personne, de partout sur la planète, planifiant un voyage au Canada.

Cette initiative a reçu le prix « Air Rail Concept of the Year » (concept air-rail de l'année) à la cérémonie des Global AirRail Awards (GARA) à Francfort, en Allemagne.

NOUVELLE CLASSE AFFAIRES DE VIA

Dans le cadre de l'investissement d'un milliard de dollars du gouvernement du Canada dans VIA Rail, la première des voitures LRC (légère, rapide et confortable) de classe Affaires a été livrée et mise en service au cours de ce trimestre. En plus d'améliorations apportées aux systèmes mécaniques et électriques, les voitures rénovées offriront plus d'espace aux passagers, en particulier pour les jambes, et ce, grâce à la nouvelle configuration des sièges – chaque rangée en possède un de moins. Les nouveaux sièges à dossier inclinable et réglable sont maintenant dotés d'une table supplémentaire pour y poser une boisson ou d'autres objets, laissant la table rabattable libre pour y déposer des repas, documents ou l'ordinateur. L'ensemble des améliorations à l'intérieur des voitures comprend également la rénovation des toilettes, tapis, lumières et cadres de fenêtre.

La remise à neuf est effectuée à l'interne, au Centre de maintenance de Montréal de VIA Rail. Le travail qui consiste à la mise à niveau des voitures LRC de classe Affaires est en cours et des voitures supplémentaires seront complétées et mises en services à l'automne 2013. L'achèvement de la remise à neuf de l'ensemble des voitures est prévu pour l'automne 2014.

NOUVEAU MODE SIMPLIFIÉ DE STRUCTURE DES PRIX

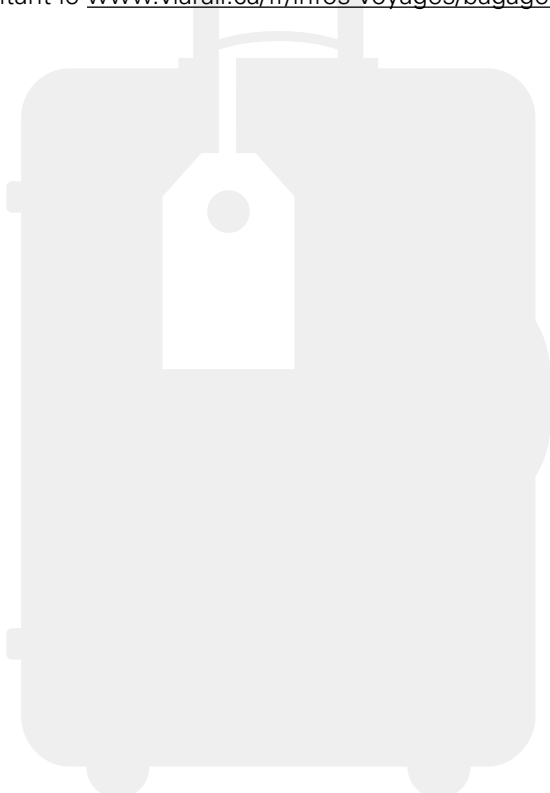
En juin, nous avons annoncé le lancement d'un nouveau mode simplifié de structure des prix combinant la flexibilité et une expérience d'achat plus conviviale. Ce nouveau système permet que les billets à taux préférentiels soient accessibles jusqu'au jour du départ. Les caractéristiques respectives de la classe Économie et de la classe Affaires sont clairement expliquées, ce qui facilite le choix entre les cinq classes tarifaires: ÉVASION, ÉCONOMIE, ÉCONOMIE PLUS, AFFAIRES et AFFAIRES PLUS. Les tarifs varient selon les modalités d'échange et de remboursement, les privilèges offerts avant l'embarquement et les services offerts à bord, incluant les repas et les boissons, l'accès aux salons de la classe Affaires, l'accès à l'embarquement prioritaire et à une ligne prioritaire à la billetterie. Ce nouveau système va de concert avec notre stratégie visant à offrir une vaste gamme de tarifs et de classes pour tous les portefeuilles, et ce, afin de continuer à attirer de nouveaux clients et de stimuler les déplacements en train.

NOUVELLE POLITIQUE EN MATIÈRE DE BAGAGES

Depuis le 1^{er} juin, une nouvelle politique en matière d'enregistrement des bagages a été mise en place. Celle-ci fait partie d'une nouvelle politique exhaustive en matière de transport de bagages, ayant été conçue afin de rendre l'expérience de voyage à bord des trains plus sécuritaire et plus agréable pour tous. Les objectifs de cette nouvelle politique visent une réduction des blessures subies par les employés et les passagers dues à la manutention des bagages, ainsi qu'une réduction des délais au départ et pendant le trajet.

Auparavant, la manutention des bagages était l'une des causes principales de blessures subies à bord. Depuis la mise en place de la nouvelle politique, les jours de travail perdus par les employés, en raison de blessures causées par la manutention des bagages, ont diminué de 76 % lorsque l'on compare la période du 31 octobre 2012 au 15 juin 2013 par rapport à la même période lors de l'année précédente.

L'intégralité des directives peut être consultée en visitant le www.viarail.ca/fr/infos-voyages/bagages.



TECHNOLOGIE

Wi-Fi sur l'Océan

Depuis le 15 juin, l'*Océan*, un des trains long-parcours de VIA Rail, a été doté du même système de Wi-Fi gratuit qui était déjà disponible sur les trains du corridor Québec-Windsor. Avec un service sur plus de 98 % du trajet entre Montréal et Halifax, le Wi-Fi permet aux passagers de rester connectés tout au long de leur voyage.

Au cours des trois premières semaines suivant son installation, près de 20 % des voyageurs à bord de l'*Océan* se sont connectés au Wi-Fi. Les passagers ont transféré 58 gigaoctets de données, ce qui représente l'équivalent de 100 000 pages Web ou de 58 000 courriels !

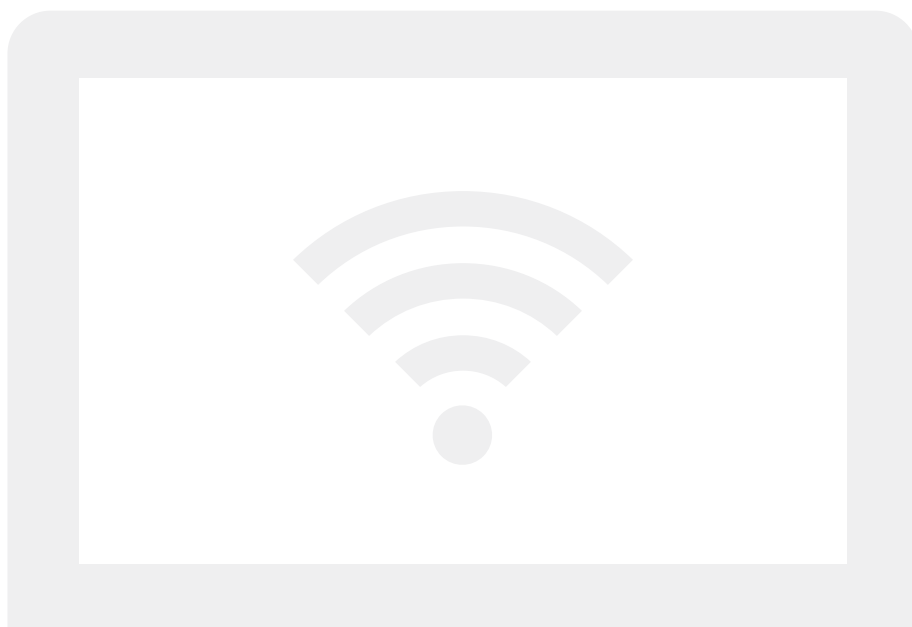
Mises à niveau internes

Plusieurs mises à niveau internes ont été effectuées aux logiciels de VIA Rail afin d'en accroître l'efficacité, de réduire les coûts et d'arriver à intégrer plus facilement les futures mises à jour. Le système financier a été mis à niveau dans le but d'augmenter la productivité des utilisateurs, d'accroître la flexibilité et de réduire les futurs coûts d'intégration. Un programme a été lancé et presque complètement mis en place au cours de ce trimestre. Il vise à accroître l'efficacité, en mettant à niveau la plateforme de courriels des employés de VIA Rail en un système possédant une interface plus moderne, une meilleure sécurité, une boîte de réception plus spacieuse et une intégration complète des outils de la suite Office.

SYNDICAT DES TRAVAILLEURS CANADIENS DE L'AUTOMOBILE : RECONDUCTION DE L'ENTENTE

Au cours du deuxième trimestre, VIA Rail a mis en place un plan d'urgence afin d'offrir un service de base en cas de conflit de travail. Ce plan a nécessité la formation et la certification d'un certain nombre de membres du personnel cadre dans le but d'assurer la continuité du service sur tout le réseau à travers le Canada. Pour les employés touchés, il fournit l'occasion de mieux comprendre les opérations et le travail que nos collègues de première ligne effectuent au quotidien.

En juin, VIA Rail Canada est arrivée à un accord préliminaire avec le syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), qui représente quelque 2 200 membres du personnel des services, des bureaux de vente et de l'entretien, prévenant ainsi une grève potentielle. Pendant cette période, aucune perturbation n'est survenue. En juillet 2013 (troisième trimestre), le contrat a été ratifié, par un vote positif de 86%. Cette année marque l'arrivée de la première convention collective « sans papier ». La convention ainsi que tous les autres documents sont produits électroniquement.



INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

VIA utilise les indicateurs de performance ci-dessous, qui font partie intégrante de sa méthode LEAN. Pour obtenir des renseignements détaillés sur la performance financière et d'exploitation durant le trimestre, veuillez consulter la section Commentaires et analyse de la direction.

	T2 - 2013	T2 - 2012
Produits totaux par employé (en milliers de dollars) Cumul annuel des produits, divisé par le nombre d'employés (équivalent temps plein). Mesure de la productivité.	98	97
Produits voyageurs par siège mille disponible (en cents) Produits divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	16	16
Coûts directs par siège mille disponible (en cents) Coûts directs divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	20	20
Ponctualité (en pourcentage) Ne comprend pas les liaisons essentielles	86	82
Assiduité au travail (en pourcentage) Nombre total d'heures d'absence par mois, divisé par le nombre total d'heures de travail possibles par mois.	92	92
Incidents ferroviaires par million de trains milles Comprend : les collisions entre deux trains ; les déraillements au cours desquels au moins une roue quitte la voie ; tous les manquements au règlement. Ne comprend pas : les accidents survenus aux passages à niveau et les accidents causés par des intrusions.	2	4

COMMUNAUTÉ ET GOUVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction, et de 11 autres administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est chargé de superviser la gestion et l'orientation stratégiques de la société, ainsi que de présenter un compte rendu des opérations de VIA Rail au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Au cours du deuxième trimestre de 2013, une réunion du conseil d'administration et neuf réunions du comité du conseil ont été tenues. Le taux de présence moyen de l'ensemble des membres du conseil lors de ces réunions a été de 99 %. Le total des frais encourus par les membres du conseil pendant cette période est de 71 654 \$.

ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE

Le 28 mai à 14 h, la toute première Assemblée publique annuelle de VIA Rail disponible uniquement en diffusion Web a été tenue. Dans le souci constant de rejoindre le plus grand nombre de Canadiens possible et de gérer les fonds publics de manière responsable, VIA Rail a opté pour l'utilisation d'un outil gratuit afin de diffuser les faits saillants de ses résultats financiers de l'année 2012. Cette assemblée a donné l'occasion au public d'être informé directement par le président du conseil, le président et chef de la direction et les cadres supérieurs de VIA Rail. Les cadres ont également répondu à des questions du public reçues par courriel.

Cette webdiffusion peut être visionnée à partir de la section sur l'Assemblée publique annuelle du site Web de VIA Rail au <http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/notre-entreprise/assemblee-publique-annuelle>. Une liste complète des questions et réponses peut également y être téléchargée.

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

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

Pendant le deuxième trimestre de 2013, VIA Rail a soumis son Rapport sur les langues officielles 2012-2013 au Commissaire aux langues officielles. Le rapport rend compte des efforts constants déployés par VIA Rail pour promouvoir les deux langues officielles partout au Canada. Ce rapport a été partagé avec de nombreux groupes de langue minoritaire canadiens.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Le Rapport annuel sur l'AIPRP 2012 de VIA Rail a été soumis à la Commissaire à l'information. Conformément à la Loi sur la protection des renseignements personnels, VIA Rail a également soumis son Rapport annuel pour des demandes liées aux renseignements personnels à la Commissaire à la protection de la vie privée.

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

IMPLICATION COMMUNAUTAIRE

VIA Rail collabore avec divers organismes de bienfaisance et organismes sans but lucratif locaux, régionaux et nationaux afin de soutenir des activités, collectes de fonds et initiatives communautaires partout au pays. Des crédits-voyages promotionnels sont offerts aux organismes admissibles. Des demandes de dons peuvent être faites par l'entremise du site Web de VIA Rail.

Au cours du deuxième trimestre de 2013, VIA Rail a donné un total de 165 000\$ en crédits-voyages à 46 organismes de bienfaisance et sans but lucratif.

FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

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

Paul G. Smith, Président du conseil	3 934 \$
Marc Laliberté, Président et chef de la direction	3 936 \$
Membres du comité de la haute direction	27 824 \$
Membres du conseil d'administration	9 475 \$

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

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre et le semestre terminés le 30 juin 2013, comparativement au trimestre et au semestre terminés le 30 juin 2012. Il doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et aux notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
	2013	2012	Var \$	Var %	2013	2012	Var \$	Var %
Produits voyageurs	61,1	63,5	(2,4)	(3,8)	115,1	119,0	(3,9)	(3,3)
Produits totaux	66,2	68,1	(1,9)	(2,8)	125,2	128,8	(3,6)	(2,8)
Charges d'exploitation	154,0	141,8	12,2	8,6	301,9	293,9	8,0	2,7
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement et les impôts sur les résultats	(87,8)	(73,7)	14,1	19,1	(176,7)	(165,1)	11,6	7,0
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	79,9	72,0	7,9	11,0	163,2	151,5	11,7	7,7
Amortissement du financement en capital reporté	17,5	13,5	4,0	29,6	34,6	29,4	5,2	17,7
Recouvrement d'impôts	0,0	(0,1)	(0,1)	(100,0)	0,0	0,0	0,0	n/a
Résultats nets pour la période	9,6	11,9	(2,3)	(19,3)	21,1	15,8	5,3	33,5
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	65,3	(37,0)	102,3	n/a	198,6	(53,1)	251,7	n/a
Résultat global total de la période	74,9	(25,1)	100,0	n/a	219,7	(37,3)	257,0	n/a

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES (SUITE)

Après les six premiers mois de 2013, les produits ont diminué de 2,8 pour cent par rapport à l'année dernière; les voyageurs milles ont enregistré une hausse de 4,4 pour cent, et les rendements ont diminué de 7,4 pour cent.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 8,0 millions de dollars, principalement en raison de la hausse de l'amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles.

Il en ressort que le déficit d'exploitation avant le financement du gouvernement du Canada, l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les résultats a augmenté de 11,6 millions de dollars (7,0 pour cent).

Points saillants du trimestre

Comparativement au trimestre terminé le 30 juin 2012 :

- / Les produits ont reculé de 2,8 pour cent et totalisent 66,2 millions de dollars pour le trimestre ;
- / Les charges d'exploitation avant les impôts sur les résultats et l'amortissement du financement en capital reporté ont augmenté de 8,6 pour cent et se chiffrent à 154,0 millions de dollars pour le trimestre ;
- / Le financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada a progressé de 11,0 pour cent pour s'établir à 79,9 millions de dollars pour le trimestre ;
- / Le résultat net s'élève à 9,6 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux 11,9 millions de dollars générés en 2012 ;
- / Les gains actuariels dans les régimes à prestations définies se chiffrent à 65,3 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux pertes de 37,0 millions de dollars enregistrées au cours du trimestre correspondant en 2012 ;
- / Le résultat global totalise 74,9 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à une perte globale de 25,1 millions de dollars générée au cours du deuxième trimestre de 2012.

Fait saillants du semestre terminé le 30 juin 2013

Comparativement à la période correspondante terminée le 30 juin 2012 :

- / Les produits ont reculé de 2,8 pour cent et totalisent 125,2 millions de dollars pour la période ;
- / Les charges d'exploitation avant les impôts sur les résultats et l'amortissement du financement en capital reporté ont augmenté de 2,7 pour cent et se chiffrent à 301,9 millions de dollars pour la période ;
- / Le financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada s'est majoré de 7,7 pour cent et s'élève à 163,2 millions de dollars pour la période ;
- / Le résultat net s'élève à 21,1 millions de dollars pour la période, comparativement aux 15,8 millions de dollars générés en 2012 ;
- / Les gains actuariels dans les régimes à prestations définies se chiffrent à 198,6 millions de dollars pour la période, comparativement aux pertes de 53,1 millions pour la période correspondante en 2012 ;
- / Le résultat global totalise 219,7 millions de dollars pour la période, comparativement à une perte globale de 37,3 millions de dollars générée en 2012.

2. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX RÉSULTATS D'EXPLOITATION

a) Produits voyageurs

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS DE DOLLARS)							
	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
	2013	2012	Var \$	Var %	2013	2012	Var \$	Var %
Corridor Est	37,3	36,0	1,3	3,6	75,1	72,8	2,3	3,2
Sud Ouest Ontario	8,7	9,9	(1,2)	(12,1)	18,2	20,7	(2,5)	(12,1)
<i>Océan</i>	1,9	3,2	(1,3)	(40,6)	3,5	6,2	(2,7)	(43,5)
<i>Canadien</i>	11,5	12,0	(0,5)	(4,2)	15,2	15,7	(0,5)	(3,2)
Liaisons obligatoires	1,3	1,1	0,2	18,2	2,4	1,9	0,5	26,3
Autres	0,4	1,3	(0,9)	(69,2)	0,7	1,7	(1,0)	(58,8)
TOTAL	61,1	63,5	(2,4)	(3,8)	115,1	119,0	(3,9)	(3,3)

	VOYAGEURS-MILLES (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
	2013	2012	Var \$	Var %	2013	2012	Var \$	Var %
Corridor Est	129,8	112,6	17,2	15,3	256,3	225,1	31,2	13,9
Sud Ouest Ontario	25,9	27,6	(1,7)	(6,2)	53,9	57,1	(3,2)	(5,6)
<i>Océan</i>	9,2	14,7	(5,5)	(37,4)	17,0	28,4	(11,4)	(40,1)
<i>Canadien</i>	37,0	39,7	(2,7)	(6,8)	54,0	55,8	(1,8)	(3,2)
Liaisons obligatoires	6,2	5,4	0,8	14,8	11,3	9,4	1,9	20,2
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	208,1	200,0	8,1	4,1	392,5	375,8	16,7	4,4

Les produits voyageurs totalisent 61,1 millions de dollars pour le trimestre, et ont diminué de 3,8 pour cent comparativement au trimestre correspondant l'année dernière. La réduction résulte principalement de l'impact des ajustements de fréquences dans le sud ouest de l'Ontario, ainsi que sur l'*Océan* et le *Canadien*. Les ajustements de fréquences, annoncés en 2012, ont été introduits à la fin d'octobre 2012 en ce qui concerne l'*Océan* et le *Canadien*. Dans le sud ouest de l'Ontario, certaines réductions de fréquences ont été introduites en juillet 2012, d'autres à la fin octobre également.

Pour la période de six mois terminée au 30 juin 2013, les produits voyageurs totalisent 115,1 millions de dollars, et ont diminué de 3,3 pour cent par rapport à l'année précédente. La performance découle également des ajustements de fréquences réalisés en 2012 sur certaines routes du sud ouest de l'Ontario, ainsi que sur l'*Océan* et le *Canadien*. Les revenus ont progressé sur les liaisons obligatoires (où aucun ajustement de fréquences n'a été effectué), et sur le Corridor-Est (où une fréquence additionnelle entre Ottawa et Toronto a été ajoutée en décembre 2012).

2. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX RÉSULTATS D'EXPLOITATION (SUITE)

Pour le trimestre :

- / Les produits du Corridor-Est sont en hausse de 3,6 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une augmentation de l'achalandage (15,3 pour cent plus de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par des rendements inférieurs (réduction de 10,1 pour cent). La croissance des voyageurs-milles au cours du trimestre s'est révélée plus importante que celle du nombre de voyageurs, ce qui signifie que la hausse de l'achalandage a affecté principalement les trajets complets ;
- / Les produits du sud ouest de l'Ontario ont diminué de 12,1 pour cent, en raison d'une baisse de l'achalandage (6,2 pour cent moins de voyageurs-milles), attribuable principalement à l'impact des ajustements de fréquences, combiné à une baisse des rendements (6,4 pour cent) ;
- / Les produits de l'Océan ont reculé de 40,6 pour cent en raison de la baisse de l'achalandage (37,4 pour cent moins de voyageurs-milles) résultant directement des ajustements de fréquences (de six à trois fréquences hebdomadaires), conjuguée à des rendements inférieurs (5,1 pour cent) ;
- / Les produits du *Canadien* ont affiché un recul de 4,2 pour cent comparativement à l'année précédente. Cette performance s'explique par la baisse de l'achalandage (6,8 pour cent moins de voyageurs milles) attribuable aux ajustements de fréquences en Avril (de trois à deux fréquences hebdomadaires) ; en mai 2013, une troisième fréquence hebdomadaire a été rajoutée, et ce jusqu'en octobre. Les rendements ont progressé au cours du trimestre (augmentation de 2,8 pour cent par rapport à l'année précédente) ;
- / Les liaisons essentielles ont généré des produits plus élevés (18,2 pour cent), la hausse résultant des revenus supérieurs générés sur la route Montréal-Gaspé (où l'année dernière, le service a été interrompu durant une portion du trimestre à cause de la mauvaise condition de la voie). Cette année, le service prend fin à New Carlisle d'où les passagers sont emmenés à Gaspé en autocar.

Pour le semestre terminé le 30 juin :

- / Les produits du Corridor-Est ont progressé de 3,2 pour cent, ce qui s'explique par une augmentation de l'achalandage (13,9 pour cent plus de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par des rendements inférieurs (9,4 pour cent) ;
- / Les produits du sud ouest de l'Ontario ont diminué de 12,1 pour cent, également en raison d'une baisse de l'achalandage (5,6 pour cent moins de voyageurs-milles) résultant en partie des ajustements de fréquences, combinée à des rendements inférieurs (6,9 pour cent) ;
- / Les produits de l'Océan ont chuté de 43,5 pour cent en raison de la baisse du volume (40,1 pour cent moins de voyageurs-milles) associée à l'impact des ajustements de fréquences, combiné à des rendements en baisse (5,7 pour cent) ;
- / Les produits du *Canadien* ont diminué de 3,2 pour cent par rapport à l'année dernière, la réduction principalement attribuable à la baisse de l'achalandage (3,2 pour cent moins de voyageurs milles), alors que les rendements sont demeurés stables. Cette performance est très positive compte tenu du fait qu'au cours des quatre premiers mois cette année, il n'y avait que deux fréquences hebdomadaires, comparativement à trois en 2012 ;
- / Les liaisons essentielles ont généré des produits supérieurs (26,3 pour cent), la hausse directement attribuable à la situation touchant la liaison Montréal – Gaspé. L'année dernière, le service a été interrompu pendant quelques mois en raison de la mauvaise condition de la voie. Le service a repris en mai et le train s'est arrêté à Campbellton d'où les passagers étaient transportés par autocar jusqu'à Gaspé. Cette année, le service est offert jusqu'à New Carlisle et les passagers sont emmenés à Gaspé en autocar.

b) Charges d'exploitation

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
	2013	2012	Var \$	Var %	2013	2012	Var \$	Var %
Rémunération et avantages sociaux	54,5	50,2	4,3	8,5	105,8	108,0	(2,2)	(2,0)
Avantages du personnel	12,6	7,4	5,2	71,2	25,7	19,9	5,8	29,1
Exploitation des trains et carburant	30,1	29,9	0,2	0,7	60,4	62,3	(1,9)	(3,0)
Autres	56,2	49,0	7,2	14,7	110,5	101,6	8,9	8,8
(Gains) pertes non matérialisés sur les intruments financiers dérivés	0,5	5,5	(5,0)	(90,9)	(0,5)	3,1	(3,6)	(116,1)
(Gains) pertes matérialisés sur les instruments financiers dérivés	0,1	(0,2)	0,3	150,0	0,0	(1,0)	1,0	100,0
Charges d'exploitation avant amortissement du financement en capital différé et les impôts sur les résultats	154,0	141,8	12,2	8,6	301,9	293,9	8,0	2,7
Charges d'impôt de la société	0,0	(0,1)	0,1	100,0	0,0	0,0	0,0	n/a
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES AVANT AMORTISSEMENT DU FINANCEMENT EN CAPITAL DIFFÉRÉ	154,0	141,7	12,3	8,7	301,9	293,9	8,0	2,7

Pour le trimestre :

/ Les charges d'exploitation avant l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les résultats ont augmenté de 12,2 millions de dollars pour totaliser 154,0 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des frais d'amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (inclus dans les autres charges), ainsi qu'à la hausse des avantages du personnel.

Pour le semestre terminé le 30 juin :

/ Les charges d'exploitation avant l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les résultats ont grimpé de 8,0 millions de dollars pour atteindre 301,9 millions de dollars pour la période. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des frais d'amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (inclus dans les autres charges), ainsi qu'à des avantages du personnel supérieurs.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1251,4 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 12,8 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2012. Les investissements en immobilisations pour le trimestre totalisent 24,5 millions de dollars et 48,1 millions de dollars pour le semestre.





- / Des investissements de 6,1 millions de dollars ont été réalisés dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 5,0 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 0,5 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1. Les investissements réalisés depuis le début de l'exercice se chiffrent à 11,1 millions de dollars dont 8,6 millions investis dans le programme de modernisation des voitures LRC.
- / Un total de 5,9 millions de dollars a été investi dans des projets majeurs d'infrastructure. La grande partie des investissements ont été effectués dans la subdivision Kingston du CN de la liaison Montréal – Toronto. On travaille actuellement à l'ajout de sections de troisième voie afin de réduire la congestion au minimum. Les investissements totaux effectués dans les projets majeurs d'infrastructures s'élèvent à 10,3 millions pour le semestre.
- / Une somme totale de 6,0 millions de dollars a été investie dans des projets de technologie de l'information (notamment pour les projets du système de réservation, de l'infrastructure TI et de télémétrie). Les investissements réalisés au cours du semestre dans les projets de technologie de l'information se chiffrent à 12,5 millions.
- / Des investissements de 2,3 millions de dollars ont également été réalisés au cours du trimestre dans d'autres projets d'infrastructure, portant à 6,0 millions de dollars le montant total d'investissements effectués pour la période de six mois terminée le 30 juin.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 19,6 millions de dollars au 30 juin 2013, en hausse de 3,3 millions de dollars comparativement au 31 mars 2013 et en hausse de 3,7 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2012.

L'augmentation de la position de trésorerie connue pendant le semestre est attribuable la hausse du financement en capital, compensée en partie par les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles.

5. ANALYSE DES RISQUES

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
CHARGES DE RETRAITE		
Les charges de retraite pourraient varier de façon significative étant donné la sensibilité aux taux d'intérêt et de la démographie.		<p>L'accroissement important des taux obligataires à long terme au deuxième trimestre ont amélioré de façon marquée la solvabilité des régimes de retraite. Cette amélioration fut par contre minimisée due à l'application de nouvelles normes de l'institut Canadien des Actuaire relatives aux taux d'achat de rentes.</p> <p>Une nouvelle table de mortalité devrait également être publiée d'ici la fin de l'année par ICA, qui aura pour conséquence probable d'augmenter le coût de service courant.</p>
PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS		
Des retards importants dans les projets d'infrastructure et/ou de matériel roulant ou encore, une augmentation du coût des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA.		Il ne reste que trois projets à compléter qui représentent maintenant moins de 10 pour cent de l'enveloppe originale (903 millions de dollars).
PRODUITS VOYAGEURS		
Les récents ajustements de fréquence et l'environnement économique difficile constituent un défi pour la croissance des revenus.		Les initiatives mises en place par VIA afin d'atténuer l'incidence du déclin des produits voyageurs ont généré des hausses d'achalandage, et la Société se concentre maintenant sur la maximisation de sa stratégie de gestion des recettes.
FINANCEMENT D'EXPLOITATION		
VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.		<p>Le fait que les produits voyageurs sont en deçà des attentes augmente la pression financière de la Société et, en conséquence, le niveau de financement d'exploitation budgété pour l'exercice pourrait être insuffisant.</p> <p>La société poursuit le développement et l'implantation d'une série d'initiatives visant à réduire son déficit, en augmentant les produits et réduisant les charges d'exploitation.</p> <p>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.</p>



EN HAUSSE






STABLE



EN BAISSÉ

5. ANALYSE DES RISQUES

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS		
VIA devra continuer d'investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes de maintenance, les installations et la technologie de l'information, quand l'actuel programme d'investissements sera terminé.		<p>La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants en financement d'immobilisations et s'assurer de disposer du financement nécessaire à l'exécution de son mandat.</p> <p>VIA a reçu une nouvelle enveloppe de financement pour les besoins continus en capital pour l'exercice 2013-2014.</p>
FLUCTUATIONS DU COÛT DU CARBURANT		
Le carburant constitue un élément de coût important dans l'exploitation du rail voyageurs, et ce coût pourrait varier considérablement par rapport aux estimations de VIA en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant.		<p>La consommation de carburant a diminué par rapport aux années précédentes grâce à l'introduction des locomotives remises à neuf et d'autres initiatives visant à réduire la consommation de carburant.</p> <p>La stratégie de couverture éprouvée de VIA ajoute de la certitude quant au coût futur et peut retarder l'impact des fluctuations de prix de carburant. Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre le risque de change.</p>
SÛRETÉ ET SÉCURITÉ		
L'industrie du rail voyageurs opère dans un environnement réglementaire strict, mais est exposée aux accidents et au terrorisme.		VIA a entamé une vérification interne de ses processus opérationnels par rapport aux standards de sûreté de l'industrie. Même si la Société se conforme déjà aux standards de l'industrie et du gouvernement, et dans certains cas, excède ces spécifications, VIA est fermement déterminée à les surpasser au cours des prochaines années.



EN HAUSSE



STABLE



EN BAISSÉ

6. APERÇU

Générer une croissance de l'achalandage et des produits voyageurs, tout en maintenant les rendements afin de diminuer le financement de l'état par voyageur demeure un défi. La Société continue de surveiller les tendances au niveau des réservations pour les divers services de train et, grâce à son système de gestion des recettes, à ajuster sa stratégie.

De nouvelles initiatives d'économies de coûts ont été mises en place en 2013 afin de minimiser les coûts d'opération et améliorer la performance financière de la Société. L'introduction de nouvelles technologies nous permettra de continuer à réduire la consommation de carburant de nos locomotives et aider à moderniser nos gares dans le but d'améliorer l'expérience client sans compromettre la sécurité de nos passagers.





**ÉTATS
FINANCIERS**
INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 JUIN 2013

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives.

La direction veille aussi à ce que tous les autres renseignements fournis dans ce rapport financier trimestriel concordent, s'il y a lieu, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de la société, à la date et pour les périodes visées dans les états financiers trimestriels.

Président et
chef de la direction,



Marc Laliberté

Chef, Services financiers
et administration,



Robert St-Jean, CPA, CA

Montréal, Canada
Le 28 août 2013

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2013 (non audités)	31 décembre 2012 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	19 597 \$	15 857 \$
Comptes clients	7 456	6 823
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	4 454	5 951
À recevoir du gouvernement du Canada	18 788	10 408
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	1 032	771
Stocks	23 735	22 646
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 8)	13 248	13 248
	88 310	75 704
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 6)	854 530	840 287
Immobilisations incorporelles (NOTE 7)	396 919	398 338
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 8)	2 759	2 485
	1 254 208	1 241 110
Total des actifs	1 342 518 \$	1 316 814 \$
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	104 233 \$	102 983 \$
Provisions (NOTE 10)	12 202	12 551
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	939	1 157
Produits reportés (NOTE 14)	39 828	27 361
	157 202	144 052
PASSIFS NON COURANTS		
Passif net au titre des prestations définies (NOTE 11)	168 362	388 345
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	140	281
	168 502	388 626
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 13)	1 242 012	1 229 001
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	9 300	9 300
Résultats non distribués	(234 498)	(454 165)
	(225 198)	(444 865)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	1 342 518 \$	1 316 814 \$

Engagements (Notes 15)

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

Approuvé au nom du conseil,



Eric L. Stefanson, FCA

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



Paul G. Smith

Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT GLOBAL

Trimestres terminés le 30 juin (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de six mois terminées	
	2013	2012	2013	2012
PRODUITS		(redressés)		(redressés)
Voyageurs	61 119 \$	63 500 \$	115 136 \$	118 977 \$
Autres	5 061	4 611	10 028	9 823
	66 180	68 111	125 164	128 800
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	67 101	57 617	131,503	127 919
Exploitation des trains et carburant	30 091	29 958	60 352	62 346
Gares et autres biens	7 773	7 544	17 368	16 951
Marketing et ventes	8 863	7 679	16 118	15 383
Matériel de maintenance	6 823	6 483	13 733	14 656
Coûts des fournitures à bord des trains	3 829	3 670	7 257	6 936
Taxes d'exploitation	3 119	2 944	5 666	5 431
Frais professionnels	2 583	2 404	4 373	4 384
Amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 6 & 7)	17 683	12 012	35 108	25 124
Pertes nettes (gains nets) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	570	5 525	(479)	3 091
Pertes (gains) réalisés sur les instruments financiers dérivés	80	(154)	(42)	(956)
Autres	5 456	6 144	10 981	12 630
	153 971	141 826	301 938	293 895
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	87 791	73 715	176 774	165 095
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	79 879	71 994	163 161	151 489
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 13)	17 487	13 538	34 666	29 390
Résultats avant impôts	9 575	11 817	21 053	15 784
Recouvrement d'impôts de la Société (NOTE 12)	-	75	-	-
RÉSULTATS NETS POUR LA PÉRIODE	9 575	11 892	21 053	15 784
Résultat global				
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquentement aux Résultats nets:				
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	65 310	(36 993)	198 614	(53 121)
Résultat global de la période	65 310	(36 993)	198 614	(53 121)
Résultat global total de la période	74 885 \$	(25 101) \$	219 667 \$	(37 337) \$

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Trimestres terminés le 30 juin (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de six mois terminées	
	2013	2012 (redressés)	2013	2012 (redressés)
CAPITAL-ACTION	9 300 \$	9 300 \$	9 300 \$	9 300 \$
Résultats non distribués				
Solde au début de la période	(309 383)	(391 620)	(454 165)	(379 384)
Résultats nets de la période	9 575	11 892	21 053	15 784
Résultat global de la période	65 310	(36 993)	198 614	(53 121)
Solde à la fin de la période	(234 498)	(416 721)	(234 498)	(416 721)
Total de l'avoir de l'actionnaire	(225 198) \$	(407 421) \$	(225 198) \$	(407 421) \$

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Trimestres terminés le 30 juin (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de six mois terminées	
	2013	2012	2013	2012
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		(redressés)		(redressés)
Résultats nets de la période	9 575 \$	11 892 \$	21 053 \$	15 784 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	17 597	13 810	35 092	27 539
Pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	157	(1 727)	157	(2 273)
Encaissement de lettres de crédits	-	1 750	-	4 250
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(71)	(71)	(141)	(142)
Amortissement du financement en capital reporté	(17 487)	(13 538)	(34 666)	(29 390)
Revenu d'intérêts	(136)	(183)	(275)	(412)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs)	(151)	(27)	(274)	(401)
Gains (pertes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	570	5 525	(479)	3 091
Capitalisation des avantages postérieurs à l'emploi excédant le montant passé en charge	65 310	(36 993)	198 614	(53 121)
Variation du passif au titre des prestations définies	(81 133)	18 962	(219 983)	34 792
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	20 668	3 693	2 510	(3 766)
Sorties de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	14 899	3 093	1 608	(4 049)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital	24 227	39 273	47 677	82 549
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	(12 027)	(5 088)	(1 977)	(564)
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	(19 073)	(22 087)	(27 721)	(46 671)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	19 073	23 235	27 721	54 124
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	522	(5 279)	4 230	(8 512)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(24 486)	(40 774)	(48 073)	(84 044)
Intérêts reçus	136	183	275	412
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	6	-	1 029
Sorties de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	(11 628)	(10 531)	2 132	(1 677)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	3 271	(7 438)	3 740	(5 726)
Solde au début de la période	16 326	14 965	15 857	13 253
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	19 597 \$	7 527 \$	19 597 \$	7 527 \$
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	19 597 \$	6 303 \$	19 597 \$	6 303 \$
Placements à court terme	-	1 224	-	1 224
	19 597 \$	7 527 \$	19 597 \$	7 527 \$

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

AU 30 JUIN 2013 (NON AUDITÉS)

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). La Société s'emploie à faire du rail voyageur le moyen privilégié pour être branché et transporté. Sa mission est d'offrir une expérience de voyage sécuritaire, attrayante et simple, tout en proposant le meilleur rapport qualité-prix. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes au Canada. Les activités de la Société sont considérées comme étant saisonnière puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes en décembre.

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

2. BASE DE PRESENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

L'article 83 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* stipule que la plupart des sociétés d'État mères doivent préparer et rendre public un rapport financier trimestriel pour les périodes ouvertes à compter du 1 avril 2011, et que ce rapport doit être conforme à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État*.

Ces états financiers intermédiaires résumés non audités ont été préparés conformément à l'IAS 34, « Information financière intermédiaire ». Ces états financiers intérimaires résumés doivent être lus conjointement avec les états financiers audités de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2012 qui ont été préparés selon les IFRS.

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

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

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

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

4. ESTIMATIONS ET HYPOTHESES COMPTABLES CRITIQUES

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

Ces estimations et hypothèses sous-jacentes sont régulièrement révisées et se fondent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, incluant les attentes liées à des événements futurs qui sont considérées comme raisonnable étant donné les circonstances.

Les révisions d'estimations comptables sont prises en compte dans la période au cours de laquelle l'estimation a été révisée. Les principales sources d'incertitude relative aux estimations sont présentées dans la note 5 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

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

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et du résultat global d'une période peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'une période différente. Par conséquent, la Société présente un résultat net d'exploitation différent pour la période, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2013	2012	2013	2012
Résultats nets et résultat global de l'exercice	74,9	(25,1)	219,7	(37,3)
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :				
Amortissement d'immobilisations corporelles et incorporelles	17,6	13,8	35,1	27,5
Pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	0,2	-	0,2	1,9
Amortissement du financement en capital reporté	(17,5)	(13,5)	(34,7)	(29,4)
Avantages du personnel devant être financés au cours des années subséquentes	(81,1)	19,0	(219,8)	34,8
Gain net (perte nette) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	0,6	5,5	(0,5)	3,1
Ajustement pour les cours de rémunération	5,5	5,7	0,3	(0,2)
Augmentation de la juste valeur des investissements	(0,2)	-	(0,3)	(0,4)
Autres	-	(0,1)	-	-
Déficit de financement de l'exploitation de la période	-	(5,3)	-	-

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Additions	Disposition ou hors service	Reclassements	30 juin 2013
Coût:					
Terrains	12,3	-	-	-	12,3
Matériel roulant	849,1	11,3	(1,7)	-	858,7
Bâtiments de maintenance	137,8	1,1	-	-	138,9
Gares et installations	102,8	0,8	-	-	103,6
Infrastructures (propriété de la société)	176,8	2,6	(0,3)	-	179,1
Améliorations locatives	77,3	0,4	-	-	77,7
Machinerie et équipement	33,9	0,2	-	-	34,1
Matériel informatique	19,1	4,8	-	-	23,9
Autres immobilisations corporelles	20,9	-	-	-	20,9
Coût total	1 430,0	21,2	(2,0)	-	1 449,2
Amortissement cumulé et dépréciation :					
Matériel roulant	394,6	14,7	(1,7)	-	407,6
Bâtiments de maintenance	86,9	1,6	-	-	88,5
Gares et installations	30,9	2,0	-	-	32,9
Infrastructures (propriété de la société)	54,2	2,8	(0,2)	-	56,8
Améliorations locatives	47,7	1,3	-	-	49,0
Machinerie et équipement	25,4	0,6	-	-	26,0
Matériel informatique	12,3	2,1	-	-	14,4
Autres immobilisations corporelles	18,5	0,1	-	-	18,6
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	670,5	25,2	(1,9)	-	693,8
Projets en cours de réalisation	80,8	18,3	-	-	99,1
Immobilisations corporelles mises hors service	-	-	-	-	-
Valeur nette totale	840,3	14,3	(0,1)	-	854,5

7. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Additions	Disposition ou hors service	Reclassifications	30 juin 2013
Coût:					
Logiciels développés à l'interne	66,8	6,0	(0,4)	-	72,4
Droits d'accès aux infrastructures	409,4	(0,7)	-	-	408,7
Autres actifs intangibles	3,8	-	-	-	3,8
Coût total	480,0	5,3	(0,4)	-	484,9
Amortissement cumulé et dépréciation:					
Logiciels développés à l'interne	52,2	4,7	(0,2)	-	56,7
Droits d'accès aux infrastructures	49,3	5,2	-	-	54,5
Autres actifs intangibles	1,6	-	-	-	1,6
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	103,1	9,9	(0,2)	-	112,8
Projets en cours de réalisation	21,5	3,3	-	-	24,8
Valeur nette totale	398,4	(1,3)	(0,2)	-	396,9

8. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2013	31 décembre 2012
Solde au début de la période	15,7	33,9
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	-	1,2
Revenus de placements	-	0,4
Variation de la juste valeur	0,3	1,0
Moins: Retraits effectués pendant l'exercice	-	(20,8)
Solde à la fin de la période	16,0	15,7

9. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2013	31 décembre 2012
Salaires à payer et courus	35,9	34,6
Comptes fournisseur - Immobilisations	30,8	33,2
Comptes fournisseurs - autres	30,9	27,1
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfiques et autre taxes à payer	6,5	7,4
Autre	0,1	0,7
	104,2	103,0

10. PROVISIONS

La balance des provisions inclus :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	30 juin 2013
Coûts environnementaux	1,1	(0,2)	-	-	0,9
Litiges et risques contractuels	9,5	1,0	-	-	10,5
Restructuration	1,1	-	(0,9)	-	0,2
Autres	0,8	(0,2)	-	-	0,6
Provisions totales	12,5	0,6	(0,9)	-	12,2

A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

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

B) LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

C) RESTRUCTURATION

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

11. AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société offre des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés incluant des assurances médicales, dentaires et vie à la retraite. La Société offre également des avantages long terme aux employés tel que des prestations auto assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail, des indemnités d'invalidité de longue durée ainsi que la continuité de la couverture des avantages sociaux pour les employés en congé d'invalidité de longue durée. Les évaluations actuarielles pour les avantages du personnel sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

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

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	30 juin 2013	31 décembre 2012	30 juin 2013	31 décembre 2012
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde de début de la période	2 078,0	1 860,6	19,1	16,9
Coût des services	14,7	23,4	0,2	0,4
Charge d'intérêts	40,4	84,1	0,4	0,8
Cotisations des salariés	5,2	10,1	-	-
Prestations versées	(48,0)	(97,0)	(0,2)	(0,5)
Effet des changements aux hypothèses financières	(203,8)	170,4	-	1,6
Effet du transfert d'employés	-	26,4	-	-
Effet des ajustements reliés à la période	-	-	-	(0,1)
Solde à la fin de la période	1 886,5	2 078,0	19,5	19,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	1 735,0	1 586,1	-	-
Revenu d'intérêt	33,8	70,6	-	-
Rendement réel des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	(5,2)	70,7	-	-
Cotisations de l'employeur	43,7	70,2	0,2	0,5
Cotisations des salariés	5,2	10,1	-	-
Prestations versées	(48,0)	(97,0)	(0,2)	(0,5)
Effet du transfert d'employés	-	26,4	-	-
Dépenses d'administration	(1,2)	(2,1)	-	-
Solde à la fin de la période	1 763,3	1 735,0	-	-
Passif net au titre des prestations définies	(123,2)	(343,0)	19,5	(19,1)

11. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieures à l'emploi	
	30 juin 2013	31 décembre 2012	30 juin 2013	31 décembre 2012
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRE :				
Obligations au titre des prestations définies :				
Taux d'actualisation	4,60 %	3,90 %	4,00 %	4,00 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,25 %	3,25 %
Taux de croissance de la pension	-3,25 %	-3,25 %	3,25 %	3,25 %
Taux initial tendanciel du coût des soins de santé	-	-	7,01 %	7,01 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,32 %	4,32 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2025	2025
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la pension	1,13 %	1,13 %	-	-
Coût des prestations définies :				
Taux d'actualisation	3,90 %	4,50 %	4,00 %	4,50 %
Taux d'inflation	2,25 %	2,25 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,25 %*	3,25 %*
Taux de croissance de la pension	-3,25 %	-3,25 %	3,25 %*	3,25 %*
Taux de croissance de la pension	1,13 %	1,13 %	-	-
Taux initial tendanciel du coût des soins de santé	-	-	7,01 %	7,31 %
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	4,32 %	4,33 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2025	2025
HYPOTHÈSES DÉMOGRAPHIQUES IMPORTANTES :				
Coût des prestations définies :				
Tables de mortalités postérieures à la retraite	UP94 Génération- nelle cote AA	UP94 Génération- nelle cote AA	UP94 Génération- nelle	UP94 Génération- nelle

*Applicable aux membres de la haute direction seulement.

B) AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG-TERME

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 30 juin, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantage du personnel à long-terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2013	31 décembre 2012
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :		
Solde de début de la période	22,0	22,2
Coût des services	2,7	5,3
Intérêts débiteurs	0,4	0,9
Modification du régime	-	-
Cotisations des salariés	-	-
Prestations versées	(3,1)	(6,2)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses financières	-	0,4
Effet des ajustements reliés à la période	-	-
Solde à la fin de la période	22,0	22,0
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	-	-
Revenu d'intérêt	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	-	-
Cotisations de l'employeur	3,1	6,2
Cotisations des salariés	-	-
Prestations versées	(3,1)	(6,2)
Dépenses d'administration	-	-
Solde à la fin de la période	-	-
Passif net au titre des prestations définies	(22,0)	22,0

11. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

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

C) AUTRES AVANTAGES À LONG-TERME

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2013	31 décembre 2012
Passif relié à la restructuration du réseau	(3,7)	(4,2)

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

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2013	31 décembre 2012
Passifs :		
Régimes de retraite	(123,2)	(343,0)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(19,5)	(19,1)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	(22,0)	(22,0)
Passif lié à la restructuration du réseau	(3,7)	(4,2)
Total	(168,4)	(388,3)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2013	2012	2013	2012
Charges d'exploitation :				
Régimes de retraite	10,7	5,9	22,5	16,7
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	0,3	-	0,6	0,2
Régimes d'avantages du personnel à long terme	1,6	1,5	3,1	3,0
Passif lié à la restructuration du réseau	-	-	(0,5)	-
Total	12,6	7,4	25,7	19,9

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2013	2012	2013	2012
Résultat global :				
Régimes de retraite	(65,3)	36,4	(198,6)	52,5
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	-	0,6	-	0,6
Total	(65,3)	37,0	(198,6)	53,1

12. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2013	2012	2013	2012
Charge d'impôts de la Société à court-terme	-	(0,1)	-	-
Charge d'impôts différés de la Société	-	-	-	-
Charge d'impôts de la Société :	-	(0,1)	-	-

La charge d'impôts sur les bénéfices nets de la période diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 24,37 pourcent (30 juin 2012 : 24,39 pourcent) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	le 30 juin 2013	le 30 juin 2012
Bénéfice net avant impôt	21,1	15,8
Charge d'impôts calculé – taux réglementaires	5,1	3,8
Effet de la diminution des attributs fiscaux non comptabilisés antérieurement	(5,1)	(3,9)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés de la Société	-	0,1
Charge d'impôts sur les bénéfices	-	-

La Société a 58,8 millions de dollars (31 décembre 2012 : 55,9 millions de dollars) de pertes fiscales du Québec et 56,4 millions de dollars (31 décembre 2012 : 53,5 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance en 2029 et 2032.

La société n'a pas comptabilisé les actifs d'impôt différé de ses différences temporelles déductibles ni de ses pertes fiscales non utilisées puisqu'elle a jugé improbable qu'un bénéfice imposable soit disponible pour ces éléments. Les différences temporelles déductibles et les pertes fiscales non utilisées non constatées pour lesquelles aucun actif d'impôt différé n'a été comptabilisé sont attribuées aux éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2013	31 décembre 2012
Fédéral :		
Immobilisations corporelles	81,5	81,4
Éventualités, autres passifs et montants nets	17,5	21,0
Passif net au titre des prestations définies	164,7	384,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	56,5	53,5
	320,2	540,1
Québec :		
Immobilisations corporelles	463,2	463,0
Éventualités, autres passifs et montants nets	17,5	21,0
Passif net au titre des prestations définies	164,7	384,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	59,0	55,9
	704,4	924,1

13. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non-amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2013	31 décembre 2012
Solde au début de la période	1 229,0	1 143,8
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	47,7	167,2
Amortissement du financement en capital reporté	(34,7)	(82,0)
Solde à la fin de la période	1 242,0	1 229,0

14. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés sont composés des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2013	31 décembre 2012
Ventes de billets perçues d'avance	21,2	9,4
Cartes cadeaux	2,5	2,5
Transaction non-monétaires	2,1	1,6
VIA Préférence	13,9	13,6
Autres	0,1	0,3
Total des produits reportés	39,8	27,4

15. ENGAGEMENTS

- a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie ferrée et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location ont été conclus relativement aux gares de Montréal et de Toronto et sont assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement. Un contrat de location d'une durée de 12 ans et assorti d'une option de renouvellement a également été conclu relativement au siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.
- b) Au 30 juin 2013, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 33,8 millions de dollars (31 décembre 2012 : 45,5 millions de dollars) reliés principalement à la finalisation de la modernisation du matériel roulant et des projets d'améliorations de l'infrastructure.
- c) Tel que mentionné à la note 1, la Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer. La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018.
- d) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 28,3 millions de dollars (31 décembre 2012 : 28,4 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

16. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont exposés aux mêmes risques qui ont été présentés dans les états financiers annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.

17. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swap liés au prix d'une marchandise dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) par rapport au prix sur lequel nous sommes entendu. La Société utilise aussi des contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié. Ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant.

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

Pétrole brut – swap	30 juin 2013		31 décembre 2012	
	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Actifs	504	88	5 796	495
Passifs	9 576	937	6 048	563

Au 30 juin 2013, les swaps de pétrole brut ont un prix fixe en dollars américain par gallon américain entre 2,309 et 3,124 (31 décembre 2012 : entre 2,309 et 3,124) avec des dates de maturités entre 2013 et 2015 (31 décembre, 2012 : entre 2013 et 2014). Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Contrats de change à terme	30 juin 2013		31 décembre 2012	
	Montant nominal de référence en \$ US (milliers)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Montant nominal de référence en \$ US (milliers)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Actifs	21 537	944	11 132	276
Passifs	2 865	2	16 081	594

Au 30 juin 2013 le taux de contrats de change à terme en dollars américain est entre 0,994 et 1,062 (31 décembre 2012 : entre 0,980 et 1,041) et a des dates de maturités entre 2013 et 2014 (31 décembre 2012 : entre 2013 et 2014). Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

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

	30 juin 2013	31 décembre 2012
	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Actifs total	1 032	771
Passifs total	939	1 157