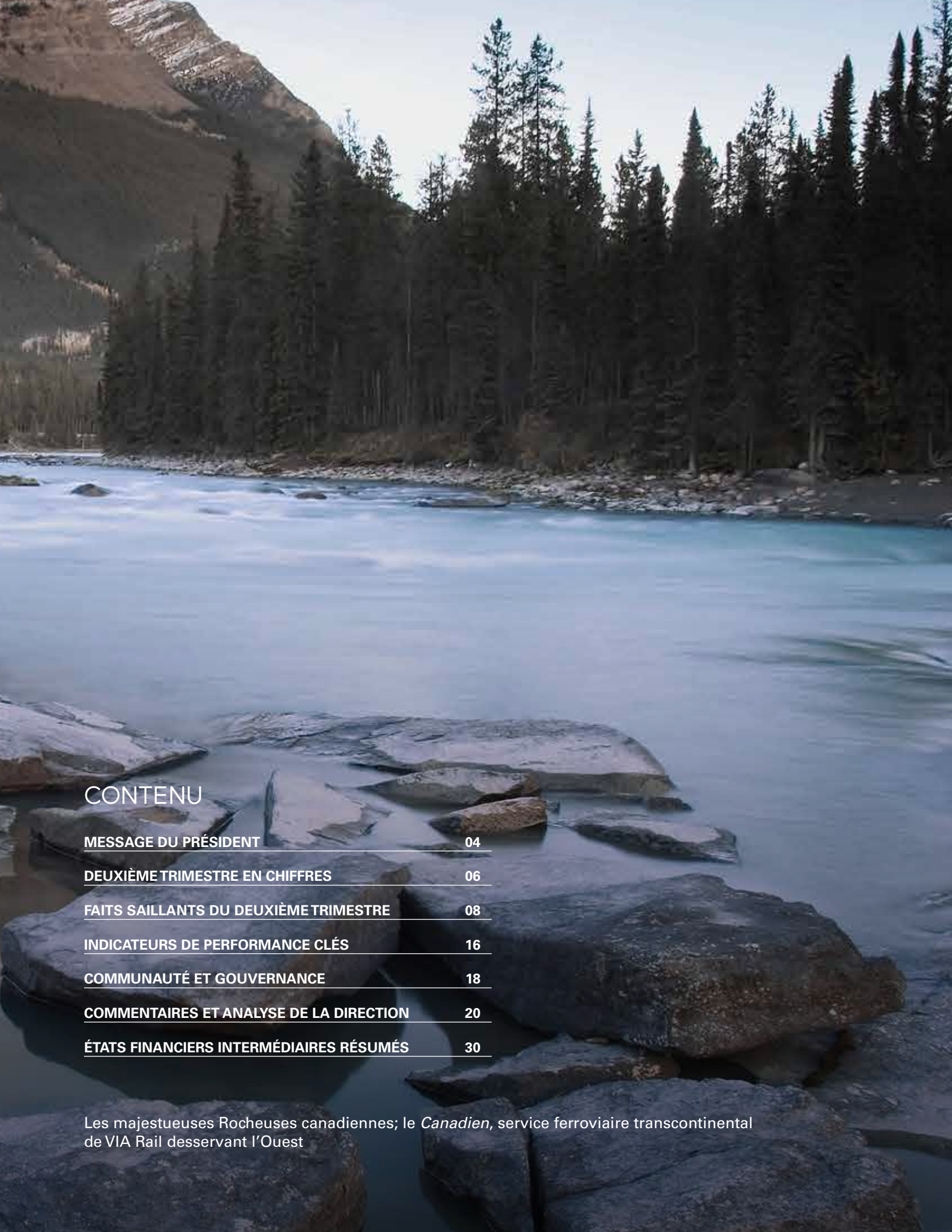
RAPPORT DU DEUXIÈME TRIMESTRE 2014

VIA Rail Canada



CONTENU

MESSAGE DU PRÉSIDENT	04
DEUXIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES	06
FAITS SAILLANTS DU DEUXIÈME TRIMESTRE	08
INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS	16
COMMUNAUTÉ ET GOUVERNANCE	18
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	20
ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS	30

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

MESSAGE DU PRÉSIDENT

YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction
VIA Rail Canada

J'ai été nommé président et chef de la direction au milieu du deuxième trimestre de 2014. Dès lors, mes objectifs étaient clairs : améliorer constamment notre bilan en matière de sécurité, reconnaître et développer les forces de nos employés, miser sur l'appréciation des voyageurs pour nos services de grande qualité axés sur le service à la clientèle et, ultimement, accroître l'achalandage et les revenus.

À titre de société nationale de transport ferroviaire voyageurs du Canada, VIA Rail offre un service unique aux collectivités situées le long d'un réseau de chemin de fer de 12 500 km qui est détenu et opéré à 98 % par des partenaires. Dans bon nombre de villes desservies par ce réseau, nos trains sont le seul moyen de transport, autre que la voiture, vers les grands centres urbains. C'est d'ailleurs ce que nous faisons de mieux pour servir les citoyens canadiens. Grâce à une collaboration avec ces villes pour nous assurer de bien comprendre la nature et les besoins de leurs habitants, nous pouvons établir et accroître notre clientèle. Ainsi, comme la fréquence dépend de la demande, l'augmentation du nombre de passagers serait bénéfique pour les collectivités, car elle se traduirait par un horaire et des options bonifiés. VIA Rail étant une option écologique et économique, nous visons à transporter plus de passagers et à réduire notre dépendance à l'égard des deniers publics.

Ainsi, ce trimestre a été souligné par plusieurs démarrages de projets, revisitant et repensant entièrement nos activités. Cet examen était axé sur les besoins des clients et le désir de mieux servir le public. Nous avons entamé des discussions avec des partenaires clés comme le Canadien National, Rocky Mountaineer, des élus municipaux et fédéraux représentant les collectivités situées le long du parcours de l'*Océan*, ainsi qu'avec d'autres partenaires du milieu du voyage.

Dans un même ordre d'idées, j'ai rencontré au cours du trimestre le plus d'employés et de passagers de VIA Rail possible pour recueillir leurs expériences avec VIA Rail et entendre leurs suggestions. Jusqu'à maintenant, j'ai rencontré près de 1 350 employés (54 %) aux quatre coins du pays et plus de 60 passagers à bord des trains du corridor Québec-Windsor et de l'*Océan*.

Sur le plan commercial, les revenus ont augmenté par rapport à la même période en 2013 et les revenus moyens par voyageur se sont aussi accrus.

Pendant le trimestre, deux nouveaux membres se sont joints au conseil d'administration : Deborah Robinson et Melissa Sonberg. Nous avons aussi accueilli deux nouveaux dirigeants : Jean-Francois Legault, mon successeur au poste de chef des Services juridiques et Secrétaire corporatif, et Martin R. Landry, chef des Affaires commerciales. Tous deux sont des cadres chevronnés dans leurs domaines. Sous la direction de Martin, l'équipe du marketing a d'ailleurs lancé, en un temps record, deux nouvelles cartes estivales permettant aux jeunes de voyager à bord de n'importe quel train du Corridor ou bien sur l'ensemble du réseau. Enfin, Steve Del Bosco a été nommé mon conseiller principal. Nous remercions Steve pour son dévouement à servir l'entreprise, à la Société ainsi qu'aux employés et aux passagers. Je suis rassuré de savoir que je peux compter sur sa vaste expérience et sur sa grande connaissance de l'entreprise.

Pour découvrir la vision de VIA Rail, je vous invite à visionner la vidéo de présentation produite après ma nomination ainsi que la vidéo de la webdiffusion de l'assemblée publique annuelle sur notre chaîne YouTube. Notre volonté est d'informer les citoyens de nos progrès et de continuer à agir avec transparence. Pour maintenir une communication ouverte, nous avons aussi créé le compte Twitter @VIARailPrez, qui me permet d'engager un dialogue avec le public.

Les résultats de ce trimestre démontrent que nous avons encore du travail à accomplir pour assurer un avenir prometteur à VIA Rail, à ses employés et à ses passagers. Heureusement, les améliorations au plan de la performance financière et commerciale, amorcées au cours du deuxième trimestre, se sont maintenues pendant les mois de juillet et août.

Ainsi, à ce propos, nous sommes sur la bonne voie : nous pouvons compter sur des employés dévoués, au service des clients; nos passagers croient en nos services et les apprécient à leur juste valeur; et le gouvernement du Canada nous a octroyé des fonds pour que nous puissions mettre en œuvre des changements au bénéfice de tous. Au bout du compte, la combinaison du soutien des employés, des passagers et du public contribueront à notre réussite. C'est d'ailleurs ce qui me fait envisager avec optimisme l'avenir du transport ferroviaire de passagers au Canada et de VIA Rail.

DEUXIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES

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

	T2 - 2014	T2 - 2013	Cumul 2014	Cumul 2013
STATISTIQUES CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs (1)	63,9	61,2	117,5	115,4
Produits totaux (1)	**68,7**	**66,1**	**127,2**	**125,2**
Charges d'exploitation (1)	119,5	117,4	246,8	240,4
Contributions pour avantages sociaux des employés (1)	23,6	28,6	41,9	48,0
Charges d'exploitation totales (1)	**(143,1)**	**(146,0)**	**(288,7)**	**(288,4)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(74,4)**	**(79,9)**	**(161,5)**	**(163,2)**
Dépenses en immobilisations	(16,7)	(24,5)	(36,3)	(48,1)
Financement total requis	**(91,1)**	**(104,4)**	**(197,8)**	**(211,3)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	74,4	79,9	161,5	163,2
Financement en capital par le gouvernement	16,6	24,2	35,8	47,7
Financement total par le gouvernement	**91,0**	**104,1**	**197,3**	**210,9**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,1**	**0,3**	**0,5**	**0,4**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (2)				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**200**	208	379	393
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**334**	385	641	737
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**37,2**	38,4	42,7	41,6
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**31,0**	28,8	30,2	28,8
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 554**	1 582	3 037	3 093
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**9 760**	10 739	17 066	19 333
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**60**	54	59	53
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**129**	132	125	127
Ponctualité (%)	**79**	86	75	84
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 554**	2 688	2 501	2 613

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

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

Groupe de services	Produits voyageurs (EN 000$)*	Passagers (EN '000)	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor	47 896 $	851	153 285	0,26 $
Long-parcours Ouest	11 554 $	27	34 389	0,36 $
Long-parcours Est	1 848 $	17	8 672	0,97 $
Liaisons obligatoires	803 $	17	3 812	3,51 $
Total	62 101 $	912	200 158	0,37 $

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

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

Groupe de services	Produits voyageurs (EN 000$)*	Passagers (EN '000)	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor	45 465 $	866	155 687	0,28 $
Long-parcours Ouest	11 322 $	29	37 014	0,37 $
Long-parcours Est	1 890 $	18	9 227	0,94 $
Liaisons obligatoires	1 342 $	24	6 170	2,18 $
Total	60 019 $	937	208 098	0,38 $

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

FAITS SAILLANTS DU DEUXIÈME TRIMESTRE

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

NOUVEAU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Le 9 mai dernier, le gouvernement du Canada a nommé Yves Desjardins-Siciliano au poste de président et chef de la direction de VIA Rail pour un mandat de cinq ans. Avant sa nomination, M. Desjardins-Siciliano était chef des Services corporatifs et juridiques et Secrétaire corporatif de VIA Rail. Plus d'informations sont disponibles à propos de M. Desjardins-Siciliano sur le site Web de VIA Rail. Pour en savoir davantage, une vidéo présentant le nouveau président peut être visionnée sur la chaîne YouTube de VIA Rail. Les gens peuvent aussi suivre M. Desjardins-Siciliano sur son compte Twitter @VIARailPrez.

VENTES ET MARKETING

INITIATIVES TARIFAIRES

De nouveaux tarifs estivaux ont été introduits durant le trimestre, dont un tarif de 14 $ en classe Économie pour les enfants de 2 à 11 ans et les tarifs des samedis d'été, qui permettent de voyager les samedis pour un tarif fixe de 25 $ en classe Économie et de 55 $ en classe Affaires.

De nouveaux tarifs réduits en classe Affaires avaient été introduits auparavant pour répondre à la concurrence sur trois grands marchés. Devant le succès de cette initiative, au cours du trimestre, cette offre a été étendue à des marchés secondaires, comme celui de Toronto–London.

Cartes estivales

Deux nouvelles cartes estivales ont été créées pour les jeunes de 12 à 25 ans et pour les titulaires d'une carte étudiante valide. Ces cartes donnent accès à des voyages illimités en classe Économie entre le 1er juillet et le 31 août, sur le corridor Québec–Windsor ou sur l'ensemble du réseau.

Nouveaux plans tarifaires offerts sur de courtes distances

Auparavant, certains nouveaux plans tarifaires n'étaient offerts qu'entre les grands centres urbains, comme la liaison Montréal–Toronto, et entre des gares intermédiaires, telles que Toronto–Kingston. Ces nouveaux tarifs ont ensuite été offerts aux voyageurs en classe Économie se déplaçant sur de courtes distances entre de plus petites collectivités. Depuis la fin du deuxième trimestre, ces tarifs sont également offerts aux voyageurs en classe Affaires entre de grandes villes et de petites localités, ce qui nous permet de mieux desservir toutes les collectivités le long du réseau.

AMÉLIORATION DU SERVICE EN CLASSE ÉCONOMIE DANS LE CORRIDOR

Les services en classe Économie du corridor Québec–Windsor ont été revus et améliorés. Les voyageurs auront bientôt droit à une expérience client enrichie par une offre de produits renouvelée et un service amélioré. Le projet comportait de nombreux volets : révision des normes de service à bord, modification de l'offre alimentaire et formation du personnel de première ligne dans l'art d'offrir un service impeccable.

ÉTUDE DE RÉPUTATION

Le plus récent sondage Léger sur la réputation des entreprises (2014) place VIA Rail au 2e rang dans le secteur du transport. Ce rang élevé témoigne des relations solides entre VIA Rail et sa clientèle, qui lui a accordé une bonne note d'appréciation, comparable à celle de 2013 et plus élevée que celle de 2012.

ÉVÉNEMENTS MARKETING ET COMMANDITES

Présentation de la nouvelle classe Prestige dans le cadre de Rendez-vous Canada

En mai, les professionnels du voyage du monde entier ont convergé vers Vancouver, en Colombie-Britannique, pour le salon Rendez-vous Canada. Environ 1 200 participants ont profité de l'occasion pour visiter la gare Centrale du Pacifique de VIA Rail, un bâtiment patrimonial où ils ont pu visiter plusieurs voitures de la Société, dont les voitures de la nouvelle classe Prestige.

La classe Prestige représente une classe supérieure, alliant confort, élégance et un service personnalisé offert aux voyageurs du *Canadien*, qui effectue le trajet Toronto–Vancouver. Parmi les avantages exclusifs de la classe Prestige, notons le service personnalisé d'une conciergerie; cabines spacieuses (50 % plus d'espace que la cabine pour deux personnes de la classe Voiture-lits Plus); grandes fenêtres (60% plus grandes que celles de la cabine pour deux personnes de la classe Voiture-lits Plus); salle d'eau privée avec douche; téléviseur à écran plat avec un choix de vidéos; minibar.

Une voiture de la nouvelle classe Prestige.

Train Twitter

VIA Rail et Kirstine Stewart, directrice générale de Twitter Canada, ont accueilli un groupe de dirigeants de l'industrie du voyage à bord de la voiture-salon Glenfraser entre Toronto et Cobourg. Le « train Twitter » s'est avéré un cadre idéal pour les présentations destinées aux représentants du monde du voyage. L'événement a été couronné de succès, tant à bord de la voiture que sur Twitter.

Journées de la famille

En juin, VIA Rail a été le principal commanditaire des Journées de la famille organisées par le ministère de la Défense nationale à Halifax, en Nouvelle-Écosse. La Société a offert des prix pour l'occasion. Environ 25 000 personnes ont assisté à l'événement initié par le Ministère pour exprimer sa reconnaissance envers ses employés et souligner le soutien offert par leurs familles.

Les gagnants d'un voyage avec VIA Rail aux Journées de la famille MDN.

TECHNOLOGIE

PROJET DE COMMUNICATION SUR L'ÉTAT DES TRAINS

Un nouveau projet de communication sur l'état des trains nous permettra de transmettre, en temps réel, des renseignements exacts, cohérents et utiles à nos clients. Dans le cadre du projet, nous simplifierons et améliorerons la communication sur l'état des trains à bord des trains eux-mêmes, dans les gares, sur notre site Web (versions bureau et mobile), ainsi que par l'entremise d'avis par message texte ou par courriel aux clients souhaitant les recevoir. La mise en œuvre est prévue pour le quatrième trimestre de 2014.

PROJETS DANS LES TRAINS

Nos voitures légères, rapides et confortables (LRC) sont en cours de révision générale. À la fin du deuxième trimestre de 2014, 19 voitures de classe Économie et 18 de classe Affaires, complètement remises à neuf, étaient en service. En 2014, d'autres voitures LRC de classe Économie ainsi que huit voitures LRC de classe Affaires seront rénovées.

PROJETS EN GESTION

Dans le cadre d'un nouveau cours de formation offert par VIA Rail, 90 employés ont suivi, au total, plus de 2 800 heures de formation pour améliorer leurs compétences en gestion. La formation a été offerte à Montréal, à Toronto et à Winnipeg.

OPÉRATIONS

PONCTUALITÉ

Après un premier trimestre particulièrement difficile, notre ponctualité s'est améliorée au cours du deuxième trimestre de 2014, passant de 71 % au premier trimestre à 79,3 % au deuxième. De plus amples renseignements sur la ponctualité peuvent être obtenus en consultant la section « Indicateurs de performance clés » du présent rapport ainsi que nos rapports annuels, publiés sur viarail.ca. Notre président et chef de la direction a d'ailleurs publié un article sur la ponctualité, pouvant être consulté sur le blogue VIAEvolution au **www.viaevolution.ca/fr/2014/06/18/des-reponses-a-vos-questions/.**

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

OPÉRATION GAREAUTRAIN

VIA Rail poursuit sa collaboration avec Opération Gareautrain (OG), partenariat parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada, dont l'objectif est d'informer les Canadiens des dangers associés aux opérations ferroviaires et aux trains. VIA Rail a participé à de nombreux événements durant le trimestre, dont les suivants : Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire, congrès sur le leadership d'Operation Gareautrain (Albuquerque, Nouveau-Mexique), congrès de l'Association canadienne des chefs de pompiers (Montréal, Québec), Vélo Plaisir (LaSalle, Québec) et programme de formation des bénévoles autorisés d'Operation Gareautrain présenté durant le congrès annuel de l'American Public Transportation Association. VIA Rail a aussi participé à la réunion du conseil d'administration et à la réunion du comité consultatif d'Opération Gareautrain (Montréal, Québec), en compagnie de représentants du gouvernement du Canada, de groupes de santé et sécurité et d'autres partenaires du secteur ferroviaire.

Durant le trimestre, VIA Rail a organisé une conférence sur la santé et la sécurité (Montréal, Québec) et la réunion du *Council on Emergency Management* du Conference Board du Canada. De plus, pour une 7e année consécutive, la Société a tenu l'activité « La sécurité, on embarque! » dans le cadre de la Semaine de la sécurité ferroviaire (Halifax, Nouvelle-Écosse).

SEMAINE NORD-AMÉRICAINE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SANTÉ AU TRAVAIL (SNASST)

La SNASST nous a appelés à promouvoir l'importance de la santé et de la sécurité. Le thème de cette année, « Faire de la sécurité une habitude », nous incitait à intégrer la sécurité dans nos activités quotidiennes et nous a donné une bonne occasion d'examiner nos registres des risques en milieu de travail, un des objectifs du Comité d'orientation de santé et de sécurité pour 2014.

AUTRES ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS EN SÉCURITÉ

VIA Rail a comparu devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes pour le volet Transport ferroviaire de l'Examen du régime canadien de sécurité des transports : les systèmes de gestion de la sécurité.

La Société a aussi participé à la réunion du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, sous la présidence de Lisa Raitt, ministre des Transports.

ENVIRONNEMENT

CONSOMMATION DE CARBURANT

Grâce aux mesures d'économie de carburant adoptées par VIA Rail, dont la production de fiches de rendement personnalisées en gestion de l'énergie destinées aux mécaniciens de locomotive, nous avons encore réduit notre consommation de carburant. De janvier à juin 2014, VIA Rail a enregistré une réduction de la consommation de carburant de 9,8 % et la dépense de carburant a diminué de 1 million de dollars comparativement à la même période l'année dernière.

ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS

PROBLÈMES DE SIGNALISATION AUX PASSAGES À NIVEAU DU SECTEUR DE BARRHAVEN

Quand VIA Rail a été informée, au cours du premier trimestre de 2014, des déclenchements plus fréquents et prolongés qu'à l'habitude du mode de sécurité intégrée des mécanismes d'avertissement automatiques de six passages à niveau dans le secteur de Barrhaven, elle a mandaté une équipe d'experts de RailTerm et des ingénieurs des firmes Hatch Mott MacDonald et Siemens pour analyser l'infrastructure et le système de signalisation et identifier les causes de ces événements.

Durant le trimestre, lors d'une séance d'information technique pour le conseil municipal de la Ville d'Ottawa, les firmes-conseils ont présenté leurs rapports, et VIA Rail a dévoilé son plan d'action incluant les correctifs et mises à niveau qui permettraient d'améliorer la fiabilité des méchanismes d'avertissement automatiques à ces passages. Plus de 80 % des mesures recommandées ont été mises en œuvre avant la fin du deuxième trimestre. Les autres mesures devraient être complétées au troisième trimestre.

INTERRUPTION DE SERVICE ENTRE GILLAM ET CHURCHILL, AU MANITOBA

Le 2 juin, 13 wagons de marchandises de la compagnie Hudson Bay Railway ont déraillé près de Churchill, dans le Nord du Manitoba, obligeant VIA Rail à interrompre son service entre Gillam et Churchill. La Société a demandé une analyse approfondie dans le but de déterminer si OmniTRAX, propriétaire de la voie ferrée dans le Nord du Manitoba, rencontrait les exigences de sécurité de VIA Rail afin d'assurer la sécurité des passagers et des employés qui voyagent sur cette route.

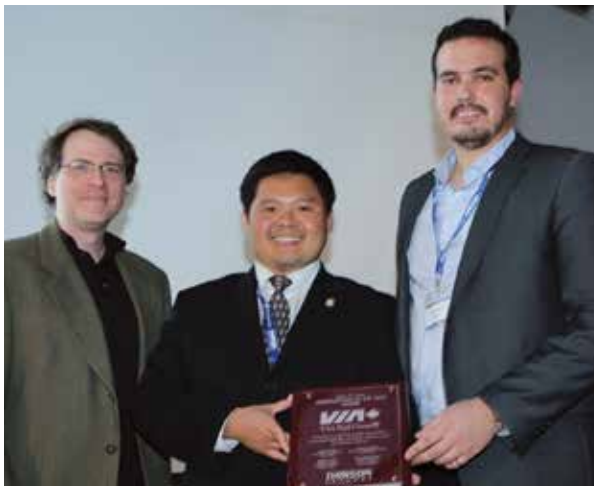
Le 18 juillet, VIA Rail a confirmé que ses exigences de sécurité étaient respectées, et le service ferroviaire voyageurs a repris sur la liaison Gillam – Churchill.

PRIX

En avril, VIA Rail a reçu une *Récompense sportive de l'Ontario* pour le soutien qu'elle offre aux sports amateurs en Ontario.

Après avoir été membre du jury au concours annuel et bilingue d'étude de cas en administration des affaires du collège Dawson, VIA Rail a reçu le prix de l'organisation de l'année, qui souligne la qualité de son leadership ainsi que ses relations avec les employés et son service à la clientèle exemplaires.

Pierre Santoni, Directeur principal, Ventes nationales, a reçu une Récompense sportive de l'Ontario.



Ryan Lee, Chef, Gestion des recettes des trains, a agi à titre de récipiendaire du prix de l'Organisme de l'année.

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

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

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

	T2 - 2014	T2 - 2013
Produits totaux par employé (en milliers de dollars) Cumul annuel des produits, divisé par le nombre d'employés (équivalents temps plein). Mesure de la productivité.	**107,8**	98,4
Produits voyageurs par siège-mille disponible (en cents) Produits divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**18,9**	15,8
Coûts directs par siège-mille disponible (en cents) Coûts directs divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**23,6**	20,3
Ponctualité (en pourcentage) Ne comprend pas les liaisons essentielles.	**79,3**	86,0
Assiduité au travail (en pourcentage) Nombre total d'heures travaillées par mois, divisé par le nombre total d'heures de travail possibles par mois.	**92,3**	92,2
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.	**1,3**	1,3

COMMUNAUTÉ ET GOUVERNANCE

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Compte tenu de la nomination au cours du deuxième trimestre de nouvelles administratrices, mesdames Deborah Robinson et Melissa Sonberg, le conseil d'administration est maintenant composé du président du conseil, du président et chef de la direction, et de dix autres membres nommés par le gouvernement du Canada. L'ensemble des administrateurs (n'incluant pas le président et le chef de la direction) se compose maintenant de cinq femmes et de six hommes. Le conseil est chargé de superviser la gestion et les orientations stratégiques de la Société et de présenter un compte rendu des opérations de VIA Rail au Parlement par l'entremise de la ministre des Transports, l'honorable Lisa Raitt.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Au cours du second trimestre de 2014, trois réunions du conseil d'administration ont été tenues. Les cinq comités du conseil se sont rencontrés six fois au total. Au cours du second trimestre, la décision fut prise de réduire les comités au nombre de quatre et de réviser leur mandat respectif. Ce changement prendra effet au cours du 3e trimestre. Le taux de présence moyen de l'ensemble des membres du conseil lors de ces réunions a été de 95 %. Le total des frais encourus par les membres du conseil pendant cette période est de 57 324 $.

Assemblée publique annuelle

Le 28 mai à 14 h, VIA Rail a tenu son Assemblée publique annuelle, disponible en webdiffusion pour une deuxième année consécutive. Dans un 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 communiquer les faits saillants de ses résultats financiers de l'année 2013. Cette assemblée a donné l'occasion au public d'être informé directement par le président du conseil d'administration, 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 et Twitter.

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

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail croit que la transparence constitue l'un des principaux piliers pour bâtir une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. Depuis 2007, VIA Rail est soumise à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Depuis, nous nous sommes engagés à répondre aux demandes du public, des médias et de toute personne intéressée par les activités de VIA Rail. Lors du deuxième trimestre de 2014, VIA Rail a reçu 22 nouvelles demandes, dont 13 étaient toujours actives à la fin du trimestre.

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

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

Pendant le deuxième trimestre de 2014, VIA Rail a fait la promotion des deux langues officielles du Canada en participant à des événements tels que Les Rendez-vous de la Francophonie. VIA Rail a soumis son rapport annuel sur les langues officielles 2013-2014 le 31 mai.

IMPLICATION COMMUNAUTAIRE

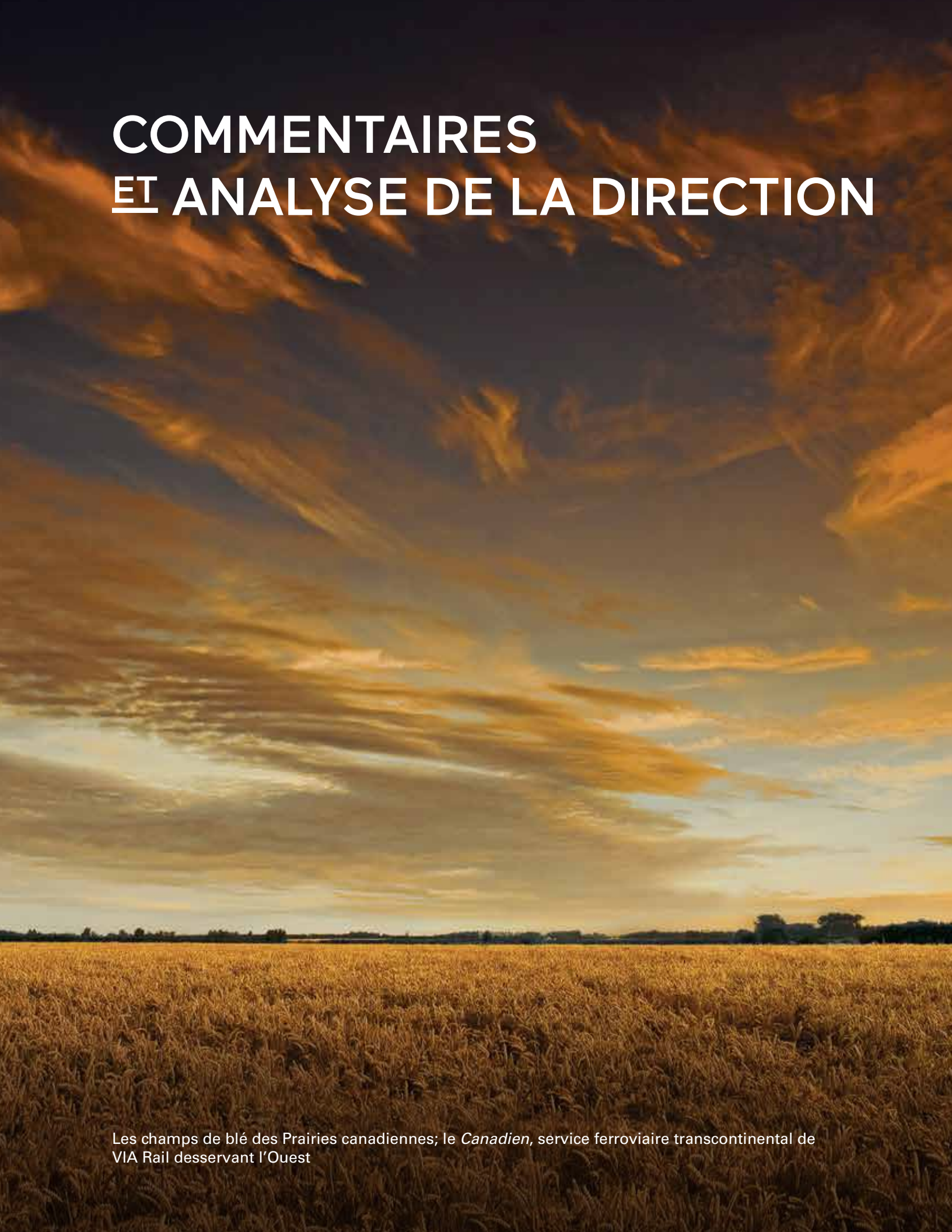
VIA Rail collabore avec divers organismes de bienfaisance et organismes sans but lucratif locaux, régionaux et nationaux afin de soutenir des activités, collectes de fonds et initiatives communautaires partout au pays. Des crédits-voyages promotionnels sont offerts aux organismes admissibles. Des demandes de dons peuvent être faites par l'entremise du site Web de VIA Rail. Au cours du deuxième trimestre de 2014, VIA Rail a accordé 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 2014 :

Paul G. Smith, Président du conseil	2 603 $
Yves Desjardins-Siciliano, Président et chef de la direction	4 691 $
Comité de la haute direction (8 membres)	17 523 $
Conseil d'administration (10 membres)	6 958 $

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION



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

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre et le semtestre terminés le 30 juin 2014, comparativement au trimestre et au semestre terminés le 30 juin 2013. Il doit être lu parallèlement aux états financiers condensés et notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

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

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

	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2014**	2013	Var $	Var %	**2014**	2013	Var $	Var %
Produits voyageurs *	**63,9**	61,2	2,7	4,4	117,5	115,4	2,1	1,8
Produits totaux *	**68,7**	66,1	2,6	3,9	127,2	125,2	2,0	1,6
Charges d'exploitation *	**119,5**	117,4	2,1	1,8	246,8	240,4	6,4	2,7
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	**23,6**	28,6	(5,0)	(17,5)	41,9	48,0	(6,1)	(12,7)
Charges d'exploitation totales *	**143,1**	146,0	(2,9)	(2,0)	288,7	288,4	0,3	0,1
Perte d'exploitation	**(74,4)**	(79,9)	(5,5)	(6,9)	(161,5)	(163,2)	(1,7)	(1,0)
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**74,4**	79,9	(5,5)	(6,9)	161,5	163,2	(1,7)	(1,0)
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les années futures	**13,7**	15,8	(2,1)	(13,3)	23,6	21,4	2,2	10,3
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(18,5)**	(17,8)	(0,7)	(3,9)	(37,5)	(35,3)	(2,2)	(6,2)
Amortissement du financement en capital reporté	**18,4**	17,5	0,9	5,1	36,6	34,7	1,9	5,5
Autres	**(6,0)**	(5,9)	(0,1)	(1,7)	(1,1)	0,3	(1,4)	n/a
Résultat net	**7,6**	9,6	(2,0)	(20,8)	21,6	21,1	0,5	2,5
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	**(5,6)**	65,3	(70,9)	(108,6)	(62,9)	198,6	(261,5)	(131,7)
Résultat global total	**2,0**	74,9	(72,9)	(97,3)	(41,3)	219,7	(261,0)	(118,8)

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

POINTS SAILLANTS DU TRIMESTRE

Comparativement au trimestre terminé le 30 juin 2013 :

- Les produits ont progressé de 3,9 pour cent et totalisent 68,7 millions de dollars pour le trimestre;
- Les charges d'exploitation financées ont diminué de 2,0 pour cent et se chiffrent à 143,1 millions de dollars pour le trimestre;
- La perte d'exploitation financée par le gouvernement du Canada a baissé de 6,9 pour cent pour s'établir à 74,4 millions de dollars pour le trimestre;
- Le résultat net s'élève à 7,6 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à un résultat net de 9,6 millions pour le même trimestre en 2013;
- Les pertes actuarielles pour les régimes à prestations définies se chiffrent à 5,6 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux gains de 65,3 millions de dollars enregistrés au cours du trimestre correspondant l'année dernière;
- Le résultat global totalise 2,0 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à un résultat global de 74,9 millions de dollars généré au cours du deuxième trimestre de 2013.

POINTS SAILLANTS DU SEMESTRE

Comparativement au semestre terminé le 30 juin 2013 :

- Les produits ont progressé de 1,6 pour cent et totalisent 127,2 millions de dollars pour le semestre;
- Les charges d'exploitation financées ont subi une légère augmentation de 0,1 pour cent et se chiffrent à 288,7 millions de dollars pour le semestre;
- La perte d'exploitation financée par le gouvernement du Canada a baissé de 1,0 pour cent pour s'établir à 161,5 millions de dollars pour le semestre;
- Le résultat net s'élève à 21,6 millions de dollars pour le semestre, comparativement à un résultat net de 21,1 millions pour la même période en 2013;
- Les pertes actuarielles pour les régimes à prestations définies se chiffrent à 62,9 millions de dollars pour le semestre, comparativement aux gains de 198,6 millions de dollars enregistrés au cours du semestre correspondant l'année dernière;
- La perte globale totalise 41,3 millions de dollars pour le semestre, comparativement à un résultat global de 219,7 millions de dollars généré au cours de la même période en 2013.

2. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Cette section du document fournit des commentaires sur les activités de la Société qui ont été financées au cours du trimestre et du semestre terminés le 30 juin 2014 (avant éléments hors-caisse et autres ajustements comptables).

A) PRODUITS VOYAGEURS

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)				VOYAGEURS MILLES (EN MILLIONS)			
	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
	2014	2013	Var $	Var %	**2014**	2013	Var $	Var %
Corridor Est	**38,6**	36,9	1,7	4,6	**75,7**	74,3	1,4	1,9
Sud Ouest Ontario	**9,3**	8,6	0,7	8,1	**19,2**	18,0	1,2	6,7
Corridor	**47,9**	45,5	2,4	5,3	**94,9**	92,3	2,6	2,8
Ocean	**1,8**	1,9	(0,1)	(5,3)	**3,3**	3,4	(0,1)	(2,9)
Canadien	**11,6**	11,3	0,3	2,7	**14,7**	15,0	(0,3)	(2,0)
Liaisons obligatoires	**0,8**	1,3	(0,5)	(38,5)	**1,4**	2,4	(1,0)	(41,7)
Non Corridor	**14,2**	14,5	(0,3)	(2,1)	**19,4**	20,8	(1,4)	(6,7)
Autres	**1,8**	1,2	0,6	50,0	**3,2**	2,3	0,9	39,1
TOTAL	**63,9**	61,2	2,7	4,4	**117,5**	115,4	2,1	1,8

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)				VOYAGEURS MILLES (EN MILLIONS)			
	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
	2014	2013	Var #	Var %	**2014**	2013	Var #	Var %
Corridor Est	**125,6**	129,8	(4,2)	(3,2)	**250,7**	256,3	(5,6)	(2,2)
Sud Ouest Ontario	**27,7**	25,9	1,8	6,9	**58,1**	53,9	4,2	7,8
Corridor	**153,3**	155,7	(2,4)	(1,5)	**308,8**	310,2	(1,4)	(0,5)
Ocean	**8,7**	9,2	(0,5)	(5,4)	**15,8**	17,0	(1,2)	(7,1)
Canadien	**34,4**	37,0	(2,6)	(7,0)	**47,2**	54,0	(6,8)	(12,6)
Liaisons obligatoires	**3,8**	6,2	(2,4)	(38,7)	**6,8**	11,3	(4,5)	(39,8)
Non Corridor	**46,9**	52,4	(5,5)	(10,5)	**69,8**	82,3	(12,5)	(15,2)
TOTAL	**200,2**	208,1	(7,9)	(3,8)	**378,6**	392,5	(13,9)	(3,5)

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

Les produits voyageurs totalisent 63,9 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une augmentation de 4,4 pour cent comparativement au trimestre correspondant l'année dernière. L'augmentation résulte principalement de la hausse des revenus dans le Corridor et sur le *Canadien*, contrebalancé en partie par une baisse des revenus sur l'*Océan* et les liaisons obligatoires. Les revenus de l'*Océan* ont été affectés en avril et en mai par l'incertitude quant à la continuité du service (CN avait annoncé l'interruption du service à si la société ne recevait pas de financement afin de procéder à des travaux sur les voies dans la subdivion New Castle). La baisse des revenus générés sur les liaisons obligatoires est attribuable à l'interruption du service sur la route Montréal-Gaspé (le service a été interrompu en septembre 2013 et n'a toujours pas repris).

POUR LE TRIMESTRE :

- Les produits du Corridor-Est ont progressé de 4,6 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une amélioration des rendements (8,1 pour cent), contrebalancée en partie par un baisse de l'achalandage (3,2 pour cent moins de voyageurs-milles);
- Les produits du sud ouest de l'Ontario ont augmenté de 8,1 pour cent, en raison de l'achalandage supérieur (6,9 pour cent plus de voyageurs-milles), combiné à de meilleurs rendements (1,1 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* ont diminué de 5,3 pour cent comparativement à l'année dernière, et la diminution est directement attribuable à la baisse de l'achalandage (5,4 pour cent moins de voyageurs-milles);
- Les produits du *Canadien* ont augmenté de 2,7 pour cent comparativement au trimestre correspondant l'année précédente. Cette performance s'explique par une amélioration des rendements (10,4 pour cent), contrebalancée en partie par une baisse de l'achalandage (7,0 pour cent moins de voyageurs-milles);
- Les liaisons obligatoires ont généré des produits moins élevés (38,5 pour cent), et la baisse est principalement associée à l'interruption du service entre Montréal et Gaspé, service qui n'opère plus depuis septembre 2013.

POUR LE SEMESTRE :

- Les produits du Corridor-Est ont progressé de 1,9 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une amélioration des rendements (4,2 pour cent), contrebalancée en partie par un baisse de l'achalandage (2,2 pour cent moins de voyageurs-milles);
- Les produits du sud ouest de l'Ontario ont augmenté de 6,7 pour cent, en raison de l'achalandage supérieur (7,8 pour cent plus de voyageurs-milles), contrebalancé en partie par une baisse des rendements (1,3 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* ont diminué de 2,9 pour cent comparativement à l'année dernière, et la diminution est directement attribuable à la baisse de l'achalandage (7,1 pour cent moins de voyageurs-milles), annulée en partie par de meilleurs rendements (4,4 pour cent);
- Les produits du *Canadien* affichent un recul de 2,0 pour cent comparativement au semestre correspondant l'année précédente. Cette performance s'explique par une baisse de l'achalandage (12,6 pour cent moins de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par une amélioration des rendements. La baisse d'achalandage a été plus significative au cours du premier trimestre, et due à la faible ponctualité qui a affecté les passagers de la classe Économie qui sont plus sensibles aux délais;
- Les revenus générés sur les liaisons obligatoires ont diminué de 41,7 pour cent, et la baisse est principalement associée à l'interruption du service entre Montréal et Gaspé, service qui n'opère plus depuis septembre 2013.

B) CHARGES D'EXPLOITATION

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 30 juin				Semestres terminés le 30 juin			
	2014	2013	Var $	Var %	**2014**	2013	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux *	**48,2**	48,7	(0,5)	(1,0)	**103,0**	104,5	(1,5)	(1,4)
Exploitation des trains et carburant	**31,1**	30,1	1,0	3,3	**62,0**	60,4	1,6	2,6
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**(0,4)**	0,1	(0,5)	(500,0)	**(0,9)**	0,0	(0,9)	n/a
Charge (recouvrement) d'impôt	**0,2**	0,0	0,2	n/a	**0,3**	0,0	0,3	n/a
Autres *	**40,4**	38,5	1,9	4,9	**82,4**	75,5	6,9	9,1
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES (AVANT CONTRIBUTIONS DE L'EMPLOYEUR POUR LES AVANTAGES DU PERSONNEL)	**119,5**	117,4	2,1	1,8	**246,8**	240,4	6,4	2,7
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel *	**23,6**	28,6	(5,0)	(17,5)	**41,9**	48,0	(6,1)	(12,7)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**143,1**	146,0	(2,9)	(2,0)	**288,7**	288,4	0,3	0,1

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

POUR LE TRIMESTRE :

/ Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 1,8 pour cent pour totaliser 119,5 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des coûts d'exploitation des trains et carburant (incluant les coûts supplémentaires défrayés suite à la situation relative à la signalisation des voies à Barrhaven), ainsi qu'à la hausse des coûts de gares et propriétés (augmentations de prix contractuelles et coûts supplémentaires pour les services publics en Ontario). Ces hausses ont été contrebalancées en partie par une diminution des coûts de rémunération et avantages sociaux (postes vacants/abolis), et par la baisse des coûts de ventes et marketing (écart temporel positif qui annule l'augmentation de coûts du premier trimestre);

/ Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 17,5 pour cent et totalisent 23,6 millions pour le trimestre, la baisse résultant de l'importante progression de solvabilité enregistrée en 2013 qui a engendré une modeste amélioration de la base règlementaire de capitalisation des régimes de retraite.

POUR LE SEMESTRE :

- Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 2,7 pour cent pour totaliser 246,8 millions de dollars pour le semestre. L'augmentation est également attribuable à la hausse des coûts d'exploitation des trains et carburant (incluant les coûts supplémentaires défrayés suite à la situation relative à la signalisation des voies à Barrhaven), ainsi qu'à la hausse des coûts de gares et propriétés (augmentations de prix contractuelles et coûts supplémentaires pour les services publics en Ontario). Les coûts de matériel d'entretien ont également augmenté à cause de réparations additionnelles effectuées sur les roues et les locomotives (dû en partie aux conditions hivernales rigoureuses). Ces hausses ont également été contrebalancées en partie par une diminution des coûts de rémunération et avantages sociaux (postes vacants/abolis);
- Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 12,7 pour cent et totalisent 41,9 millions pour le semestre, la baisse résultant également de l'importante progression de solvabilité enregistrée en 2013 qui a engendré une modeste amélioration de la base règlementaire de capitalisation des régimes de retraite.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 249,6 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 1,2 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2013. Les investissements en immobilisations totalisent 16,7 millions de dollars pour le trimestre et 36,3 millions de dollars pour le semestre.

- Des investissements de 9,5 millions de dollars ont été réalisés dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 6,3 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 3,5 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1. Les investissements réalisés à date cette année dans les projets de matériel roulant se chiffrent à 17,8 millions de dollars, dont 11,6 millions de dollars investis dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 6,3 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1;
- Un total de 1,9 millions de dollars a été investi dans des projets majeurs d'infrastructure, la grande partie des travaux effectuée pour améliorer l'infrastructure de la subdivision GEXR – Guelph. Sur une base cumulative, un total de 3,0 millions de dollars ont été investis dans la subdivision GEXR-Guelph, et 1,0 millions de dollars ont été investis dans la subdivision Kingston du CN de la liaison Montréal – Toronto. On travaille actuellement à l'ajout de sections d'une troisième voie afin de réduire la congestion au minimum.
- Une somme totale de 2,1 millions de dollars a été investie dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre (notamment pour l'automatisation des gares et le projet de migration de l'infrastructure TI). Le total investi au cours du semestre se chiffre à 5,0 millions de dollars;
- Des investissements de 1,3 millions de dollars ont été réalisés dans les projets de gares, ce qui porte à 3,8 millions de dollars les investissements effectués depuis le début de l'exercice.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 21,7 millions de dollars au 30 juin 2014, ce qui est stable par rapport au solde en date du 31 décembre 2013, et une augmentation de 16,5 millions de dollars comparativement au solde en date du 31 mars 2014.

L'augmentation de la position de trésorerie connue pendant le trimestre est attribuable à la variation des éléments non monétaire au bilan, contrebelancée en partie par la variation du financement en capital recevable du gouvernement du Canada.

5. ANALYSE DES RISQUES (COMPARATIVEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2013)

Cette section illustre les principaux risques auxquels la Société est exposée et montre les tendances comparativement à l'année précédente.

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
DÉTÉRIORATION DE LA PONCTUALITÉ		
La ponctualité s'est détériorée depuis 2013 et a eu un impact négatif sur la satisfaction des clients et a engendré des coûts d'exploitation additionnels.		La Société continue de travailler avec les propriétaires de l'infrastructure, dont CN qui est propriétaire de la grande majorité des voies, afin de tenter de régler les éléments qui causent les délais de train, et améliorer la ponctualité pour la haute saison estivale.
NOUVELLES EXIGENCES RELATIVES AUX RÈGLES DE PASSAGES À NIVEAUX		
Transport Canada a publié un nouvel état des projets de règlementation relativement aux passagers à niveaux, selon lequel VIA et les propriétaires des infrastructures pourraient être tenus de modifier leur infrastructure de passage à niveau et de réduire la vitesse des trains près des passagers à niveau.		Il est prévu que Transports Canada publie les nouvelles exigences d'ici la fin de l'année 2014. Une fois ces exigences publiées, une équipe VIA composée de représentants du service de l'exploitation et de la sécurité et sureté évaluera les étapes à exécuter pour se conformer aux nouvelles exigences règlementaires et les coûts connexes.
PRODUITS VOYAGEURS		
La forte compétition 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 de la compétition et des conditions économiques difficiles ont généré une hausse des produits réalisée grâce à une amélioration des rendements. Malgré le fait que ces résultats sont positifs, le nombre de passagers a diminué. Les prochaines stratégies et initiatives viseront à améliorer les rendements tout en générant une augmentation de l'achalandage.
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).

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
FINANCEMENT D'EXPLOITATION		
VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.		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. 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. VIA a reçu de nouvelles enveloppes de financement pour l'exercice fiscal 2014-2015.
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.		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. VIA a reçu de nouvelles enveloppes de capital pour l'exercice fiscal 2014-2015
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.		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. 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.

6. APERÇU

Les résultats du deuxième trimestre de 2014 ont été très positifs aux niveaux des revenus et coûts d'exploitation. Les actions tactiques mises en place pour optimiser les rendements se poursuivent et continuent de donner des résultats positifs, malgré que l'achalandage ait légèrement baissé dans certains services de trains.

La nouvelle technologie iintroduite en 2013 et depuis le début de l'année 2014 nous a permis de réduire la de consommation de carburant par les locomotives et à moderniser nos gares.

La Société poursuit ses efforts afin d'identifier et mettre en place des initiatives de réduction de coûts additionnelles et autres projets d'automatisation qui amélioreront l'efficience tout en maintenant notre niveau de service ainsi que la satisfaction de notre clientèle.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

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

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

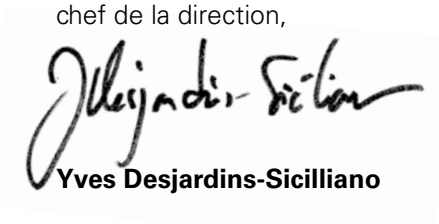
TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 JUIN 2014

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

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

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

Président et
chef de la direction,



Yves Desjardins-Sicilliano

Chef, Services financiers
et administration,

Robert St-Jean, CPA, CA

Montréal, Canada
Le 27 août 2014

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2014 (non audités)	31 décembre 2013 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	**21 742 $**	21 757 $
Comptes clients	**5 224**	5 696
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**4 048**	3 808
À recevoir du gouvernement du Canada	**1 371**	-
Instruments financiers dérivés	**1 742**	1 733
Stocks	**23 820**	24 924
Fonds de renouvellement des actifs	**10 617**	12 164
	68 564	70 082
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 8)	**856 840**	854 630
Immobilisations incorporelles (NOTE 9)	**392 772**	396 165
Fonds de renouvellement des actifs	**726**	610
	1 250 338	1 251 405
Total des actifs	**1 318 902 $**	1 321 487 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes founisseurs et charges à payer (NOTE 10)	**80 180 $**	90 223 $
Provisions (NOTE 11)	**14 944**	13 219
Financement du gouvernement du Canada reporté	**-**	5 595
Instruments financiers dérivés	**309**	-
Produits reportés (NOTE 14)	**44 581**	30 770
	140 014	139 807
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 12)	**82 996**	43 699
	82 996	43 699
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 13)	**1 236 606**	1 237 399
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Résultats non distribués	**(150 014)**	(108 718)
	(140 714)	(99 418)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 318 902 $**	1 321 487 $

Engagements (Notes 15)

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

Approuvé au nom du conseil,

Jane Mowat, CPA, CA
Administratrice et présidente du Comité de la vérification et des finances

Paul G. Smith
Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Période terminée le 30 juin (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de six mois terminées	
	2014	2013	2014	2013
PRODUITS				
Voyageurs	**63 766 $**	61 119 $	**116 755 $**	115 136 $
Autres	**4 946**	5 061	**9 841**	10 028
	68 712	66 180	**126 596**	125 164
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**64 031**	67 101	**121 507**	131 503
Exploitation des trains et carburant	**31 101**	30 091	**61 989**	60 352
Gares et autres biens	**8 375**	7 773	**18 454**	17 368
Marketing et ventes	**8 172**	8 863	**16 211**	16 118
Matériel de maintenance	**7 058**	6 823	**15 688**	13 733
Coûts des fournitures à bord des trains	**3 913**	3 829	**7 302**	7 257
Taxes d'exploitation	**3 057**	3 119	**5 737**	5 666
Frais professionnels	**2 239**	2 583	**4 580**	4 373
Télécommunications	**3 209**	3 124	**7 464**	6 243
Amortissements (NOTES 8 & 9)	**18 135**	17 597	**36 219**	35 092
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**429**	157	**1 286**	157
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**24**	570	**300**	(479)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(364)**	80	**(931)**	(42)
Autres	**4 317**	2 261	**6 995**	4 597
	153 696	153 971	**302 801**	301 938
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	**84 984**	87 791	**176 205**	176 774
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 7)	**74 378**	79 879	**161 527**	163 161
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 13)	**18 361**	17 487	**36 563**	34 666
Résultat avant recouvrement (charge) d'impôts	**7 755**	9 575	**21 885**	21 053
Recouvrement (charge) d'impôts	**(238)**	-	**(325)**	-
RÉSULTAT NET POUR LA PÉRIODE	**7 517**	9 575	**21 560**	21 053
Autres éléments du résultat global				
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au Résultat net :				
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies (NOTE 12)	**(5 562)**	65 310	**(62 856)**	198 614
Autres éléments du résultat global de la période	**(5 562)**	65 310	**(62 856)**	198 614
Résultat global de la période	**1 955 $**	74 885 $	**(41 296) $**	219 667 $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Période terminée le 30 juin (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de six mois terminées	
	2014	2013	2014	2013
Capital-actions	**9 300 $**	9 300 $	**9 300 $**	9 300 $
Résultats non distribués				
Solde au début de la période	**(151 969)**	(309 383)	**(108 718)**	(454 165)
Résultats net de la période	**7 517**	9 575	**21 560**	21 053
Autres éléments du résultat global de la période	**(5 562)**	65 310	**(62 856)**	198 614
Solde à la fin de la période	**(150 014)**	(234 498)	**(150 014)**	(234 498)
Total de l'avoir de l'actionnaire	**(140 714) $**	(225 198) $	**(140 714) $**	(225 198) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Période terminée le 30 juin (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de six mois terminées	
	2014	2013	2014	2013
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**7 517 $**	9 575 $	**21 560 $**	21 053 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 8 & 9)	**18 135**	17 597	**36 219**	35 092
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**429**	157	**1 286**	157
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**-**	(71)	**-**	(141)
Amortissement du financement en capital reporté (NOTES 13)	**(18 361)**	(17 487)	**(36 563)**	(34 666)
Revenu d'intérêts	**(128)**	(136)	**(231)**	(275)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs)	**(48)**	(151)	**(116)**	(274)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**24**	570	**300**	(479)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTES 12)	**9 957**	12 941	**18 325**	26 836
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTES 12)	**(23 623)**	(28 764)	**(41 884)**	(48 205)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**27 684**	20 668	**(25 932)**	9 197
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**21 586**	14 899	**(27 036)**	8 295
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTES 13)	**16 645**	24 227	**35 770**	47 677
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**(3 990)**	(12 027)	**31 585**	(1 977)
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**(6 935)**	(19 073)	**(14 467)**	(27 721)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**8 482**	19 073	**16 014**	27 721
Variation des comptes founisseurs et charges à payer des projets en capital	**(2 762)**	522	**(5 790)**	(2 457)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 & 9)	**(16 693)**	(24 486)	**(36 304)**	(48 073)
Intérêts reçus	**128**	136	**231**	275
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(6)**	-	**(18)**	-
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**(5 131)**	(11 628)	**27 021**	(4 555)
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	**16 455**	3 271	**(15)**	3 740
Solde au début de la période	**5 287**	16 326	**21 757**	15 857
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	**21 742 $**	19 597 $	**21 742 $**	19 597 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

AU 30 JUIN 2014 (NON AUDITÉS)

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

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

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

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

Ces états financiers intermédiaires résumés ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 27 août 2014.

2. BASE DE PRESENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

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

Ces états financiers intermédiaires résumés non audités ont été préparés conformément à l'IAS 34 - *Information financière intermédiaire*. Ces états financiers intérimaires résumés doivent être lus conjointement avec les états financiers audités de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2013 qui ont été préparés selon les IFRS. Certain Chiffres comparatifs des états financiers intermédiaires résumés ont été reclassés pour se conformer à la présentation au 31 décembre 2013.

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

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

3. MODIFICATIONS DE CONVENTION COMPTABLE

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

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

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

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés non audités sont présentées dans la note 4 afférente aux états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2013.

5. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

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

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

6. ESTIMATIONS ET HYPOTHÈSES COMPTABLES CRITIQUES

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

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

7. RAPPROCHEMENT DE LA PERTE D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	**85,0**	87,8	**176,2**	176,8
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :				
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats	**0,2**	-	**0,3**	-
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :				
Amortissements	**(18,1)**	(17,6)	**(36,2)**	(35,1)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(0,4)**	(0,2)	**(1,3)**	(0,2)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**13,7**	15,8	**23,6**	21,3
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**-**	(0,6)	**(0,3)**	0,4
Augmentation de la juste valeur des investissements	**-**	0,2	**0,1**	0,3
Ajustement pour les courus de rémunération	**(5,9)**	(5,6)	**(0,2)**	(0,4)
Autres	**(0,1)**	0,1	**(0,7)**	0,1
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**74,4**	79,9	**161,5**	163,2

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 janvier 2014	Additions	Dispositions	Dépréciation	Transferts	30 juin 2014
Coût :						
Terrains	12,1	-	-	-	-	**12,1**
Matériel roulant	871,7	-	(9,8)	-	14,6	**876,5**
Bâtiments de maintenance	138,0	-	-	-	0,4	**138,4**
Gares et installations	105,9	-	-	-	19,0	**124,9**
Infrastructures (propriété de la société)	181,2	-	-	-	6,0	**187,2**
Améliorations locatives	78,0	-	(0,1)	-	0,4	**78,3**
Machinerie et équipement	31,1	-	(0,1)	-	0,1	**31,1**
Matériel informatique	29,8	-	(0,1)	-	1,3	**31,0**
Autres immobilisations corporelles	8,2	-	(0,1)	-	0,8	**8,9**
Projets en cours de réalisation	84,9	29,4	-	-	(42,6)	**71,7**
Coût total	1 540,9	29,4	(10,2)	-	-	**1 560,1**
Amortissement cumulé :						
Matériel roulant	417,6	15,4	(9,0)	-	-	**424,0**
Bâtiments de maintenance	89,1	1,4	-	-	-	**90,5**
Gares et installations	33,5	2,2	-	-	-	**35,7**
Infrastructures (propriété de la société)	59,0	2,7	(0,1)	-	-	**61,6**
Améliorations locatives	45,2	1,2	(0,1)	-	-	**46,3**
Machinerie et équipement	23,3	0,5	(0,1)	-	-	**23,7**
Matériel informatique	13,9	2,8	(0,1)	-	-	**16,6**
Autres immobilisations corporelles	4,7	0,2	-	-	-	**4,9**
Total de l'amortissement cumulé	686,3	26,4	(9,4)	-	-	**703,3**
Valeur nette totale	854,6	3,0	(0,8)	-	-	**856,8**

9. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 janvier 2014	Additions	Dispositions	Dépréciation	Transferts	30 juin 2014
Coût :						
Logiciels	73,5	-	-	-	1,2	**74,7**
Droits d'accès aux infrastructures	415,4	-	(0,5)	-	0,2	**415,1**
Autres actifs intangibles	4,1	-	-	-	-	**4,1**
Projets en cours de réalisation	24,0	6,9	-	-	(1,4)	**29,5**
Coût total	517,0	6,9	(0,5)	-	-	**523,4**
Amortissement cumulé :				-		
Logiciels	59,4	4,3	-	-	-	**63,7**
Droits d'accès aux infrastructures	60,2	5,4	-	-	-	**65,6**
Autres actifs intangibles	1,2	0,1	-	-	-	**1,3**
Total de l'amortissement cumulé	120,8	9,8	-	-	-	**130,6**
Valeur nette totale	396,2	(2,9)	(0,5)	-	-	**392,8**

10. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2014	31 décembre 2013
Salaires à payer et courus	**35,4**	36,7
Comptes fournisseur - Immobilisations	**14,1**	19,8
Comptes fournisseurs - autres	**25,0**	28,0
Impôt sur le capital, impôt sur les résultats et autres taxes à payer	**5,7**	5,5
Autres	**-**	0,2
	80,2	90,2

11. PROVISIONS

Le solde des provisions inclus :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 janvier 2014	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	30 juin 2014
Coûts environnementaux	1,1	-	(0,6)	-	**0,5**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE A)	11,8	3,1	(0,3)	(0,3)	**14,3**
Coûts de restructuration	0,3	-	(0,2)	-	**0,1**
Provisions totales	13,2	3,1	(1,1)	(0,3)	**14,9**

A) LITIGES ET RÉPARATIONS D'ÉQUIPEMENT

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires. Également, la Société doit assumer des frais de réparation d'équipement suite à des accidents ou autres incidents causant des dommages aux locomotives ou aux voitures de train. Ces événements sont sujets à plusieurs incertitudes. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions pour litiges et réparations d'équipement qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

12. AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de retraite sont les même que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies qui a été augmenté à 4,20 pour cent et le taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été augmenté à 4,80 pour cent.

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de prestations postérieurs à l'emploi sont les même que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013.

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 2014	31 décembre 2013	30 juin 2014	31 décembre 2013
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde de début de la période	**1 925,3**	2 078,0	**16,3**	19,1
Coût des services	**12,3**	30,0	**0,2**	0,5
Charge d'intérêts	**41,4**	81,9	**0,4**	0,8
Cotisations des salariés	**5,9**	10,9	**-**	-
Prestations versées	**(50,3)**	(97,1)	**(0,2)**	(0,5)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	32,9	**-**	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses financières	**167,9**	(248,5)	**-**	(2,4)
Effet du transfert d'employés	**-**	8,3	**-**	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	28,9	**-**	(0,6)
Solde à la fin de la période	**2 102,5**	1 925,3	**16,7**	16,3
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**1 923,9**	1 735,0	**-**	-
Revenu d'intérêt	**40,3**	67,7	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	**105,1**	113,2	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**37,8**	87,9	**0,2**	0,5
Cotisations des salariés	**5,9**	10,9	**-**	-
Prestations versées	**(50,3)**	(97,1)	**(0,2)**	(0,5)
Effet du transfert d'employés	**-**	8,3	**-**	-
Dépenses d'administration	**(1,0)**	(2,0)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 061,7**	1 923,9	**-**	-
Passif net au titre des prestations définies	**(40,8)**	(1,4)	**(16,7)**	(16,3)

12. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

B) AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des avantages du personnel à long terme sont les même que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013.

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 2014	31 décembre 2013
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde de début de la période	**23,8**	22,0
Coût des services	**2,4**	5,4
Intérêts débiteurs	**0,5**	0,8
Prestations versées	**(3,2)**	(5,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	0,8
Effet des changements aux hypothèses financières	**-**	(0,2)
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	0,8
Solde à la fin de la période	**23,5**	23,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**3,2**	5,8
Prestations versées	**(3,2)**	(5,8)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**(23,5)**	(23,8)

C) AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME

Les autres avantages du personnel à long terme incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont constatées lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des paiements futurs prévus aux employés syndiqués. Les variations des autres avantages du personnel à long terme sont expliquées ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2014	31 décembre 2013
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde de début de la période	**2,2**	4,2
Coût des services	**0,5**	(0,6)
Prestations versées	**(0,7)**	(1,4)
Solde à la fin de la période	**2,0**	2,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,7**	1,4
Prestations versées	**(0,7)**	(1,4)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	**(2,0)**	(2,2)

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

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2014	31 décembre 2013
Passifs :		
Régimes de retraite	**(40,8)**	(1,4)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(16,7)**	(16,3)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(23,5)**	(23,8)
Autres avantages du personnel à long terme	**(2,0)**	(2,2)
Total	**(83,0)**	(43,7)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Charges d'exploitation :				
Régimes de retraite	**8,0**	10,7	**14,4**	22,5
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,3**	0,3	**0,6**	0,6
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,5**	1,6	**2,9**	3,1
Autres avantages du personnel à long terme	**0,2**	0,3	**0,5**	0,6
Total	**10,0**	12,9	**18,4**	26,8

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Autres éléments du résultat global :				
Régimes de retraite	**(5,5)**	65,3	**(62,8)**	198,6
Total	**(5,5)**	65,3	**(62,8)**	198,6

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 2014	31 décembre 2013
Solde au début de la période	**1 237,4**	1 229,0
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**35,8**	90,8
Amortissement du financement en capital reporté	**(36,6)**	(82,4)
Solde à la fin de la période	**1 236,6**	1 237,4

14. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés sont composés des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 juin 2014	31 décembre 2013
Ventes de billets à l'avance	**23,9**	11,1
Cartes cadeaux	**2,7**	2,7
Transaction non monétaires	**2,6**	2,3
VIA Préférence	**14,3**	14,0
Autres	**1,1**	0,7
Total des produits reportés	**44,6**	30,8

15. ENGAGEMENTS

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie ferré et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location ont été conclus relativement aux gares de Montréal et de Toronto et sont assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement. Un contrat de location d'une durée de 12 ans et assorti d'une option de renouvellement a également été conclu relativement au siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.

b) Au 30 juin 2014, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 28,1 millions de dollars (31 décembre 2013: 42,1 millions de dollars) reliés principalement à la finalisation de la modernisation du matériel roulant et des projets d'améliorations de l'infrastructure.

c) Tel que mentionné à la note 1, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018.

d) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 31,1 millions de dollars (31 décembre 2013 : 28,5 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

16. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont exposés aux mêmes risques qui ont été présentés dans les états financiers annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2013.