

VIA Rail Canada

**RAPPORT DU
TROISIÈME
TRIMESTRE**

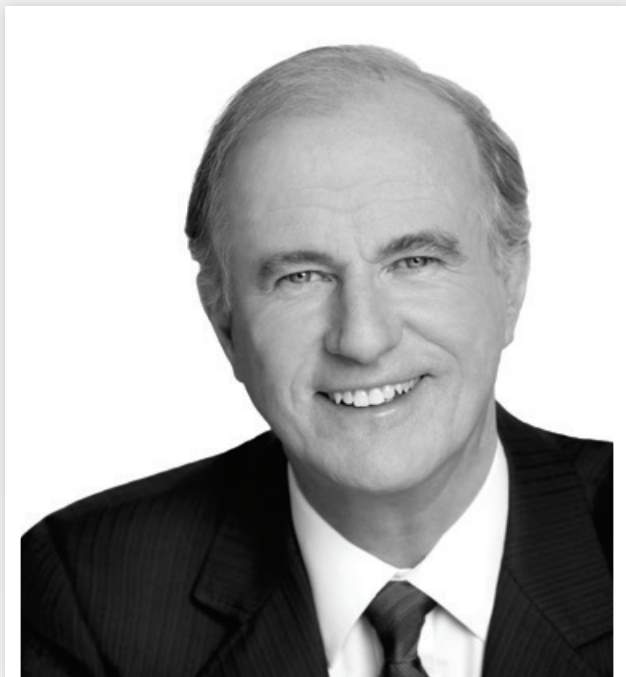
2013



CONTENU

MESSAGE DU PRÉSIDENT	1
TROISIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES	2
FAITS SAILLANTS DU TROISIÈME TRIMESTRE	4
Sûreté et sécurité	4
- Révision des règles de sécurité de VIA Rail	4
- Collision entre un autobus d'OC Transpo et un train de VIA Rail	4
Ajustements de service	5
- Suspension du service entre Matapédia et New Carlisle	5
- Création de postes de préposés aux services de gare	5
Ventes et marketing	6
- Campagne marketing pour le nouveau service en classe Affaires	6
- Nouveaux uniformes	6
VIA Rail : L'entreprise de transport et de logistique la plus active au monde	6
Technologie	7
- TSI+ : Analyse des trajets et suivi en temps réel de la vitesse des trains	7
- Divertissement à bord des trains	7
- Initiative : Système de télémesure pour l'économie de carburant	7
- Projet de transformation pour des gares libre-service	7
- Projet d'hébergement de données	7
INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS	8
COMMUNAUTÉ ET GOUVERNANCE	9
Le conseil d'administration	9
Assemblée publique annuelle	9
Promotion des langues officielles	9
Accès à l'information et protection des renseignements personnels	9
Implication communautaire	10
Frais de déplacement, d'accueil et de conférences	10
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	11
ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS	20

MESSAGE DU PRÉSIDENT



Au cours du troisième trimestre de 2013, VIA Rail a transporté plus de 900 000 voyageurs dans le corridor Québec – Windsor. En moyenne, ces passagers ont parcouru de plus longues distances que lors du troisième trimestre de l'année dernière. On observe une augmentation de 6% en voyageurs-miles comparativement au troisième trimestre de 2012. Nous espérons que ces résultats positifs sont un indicateur précoce d'une « culture du train » émergente dans le corridor. Cela porte à croire que plus de personnes commencent peut-être à considérer le train comme leur première option de voyage, pour de longs parcours, plutôt que leur voiture.

Cela peut également être un signe que notre stratégie d'intermodalité fonctionne. En s'associant avec plusieurs autres fournisseurs canadiens de transport, que ce soit un transporteur international comme Air Transat ou un service d'autocar sud-ontarien comme Robert Q Airbus, VIA Rail se place au centre de notre écosystème national de transport de passagers. Notre stratégie d'intermodalité aide les voyageurs à planifier leurs itinéraires et à faciliter les liaisons entre différents transporteurs à travers le Canada.

De plus, au cours de la dernière année, nous avons introduit de nouvelles catégories de prix pour nos billets de train avec nos tarifs « Évasion » et avons simplifié notre structure de prix. Par conséquent, une augmentation générale de l'achalandage sur le corridor Québec – Windsor a été observée.

Plusieurs facteurs peuvent contribuer à l'émergence d'une culture du train. Cependant, l'augmentation du nombre de passagers sur de plus longues distances est assombrie par une autre baisse des revenus dans le corridor par rapport à l'an dernier. Néanmoins, nos frais d'exploitation (avant les cotisations aux régimes de retraite) ont été moindres que prévu et les revenus des services longs parcours et en régions éloignées sont en ligne avec les projections. Alors, bien qu'il reste beaucoup à faire, nous demeurons optimistes quant à l'atteinte de nos objectifs.

Collision impliquant OC Transpo

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès de six personnes à bord de l'autobus d'OC Transpo qui est entré en collision avec le train n° 51 de VIA Rail, près d'Ottawa, le 18 septembre dernier. Au nom de nous tous chez VIA Rail, j'aimerais prendre ce moment pour offrir à nouveau nos condoléances aux personnes touchées par cette tragédie. Nous devons également prendre un moment pour reconnaître le dévouement et le courage des premiers répondants, incluant les employés de VIA Rail qui sont intervenus rapidement et efficacement dans des circonstances extrêmes et difficiles.

La sécurité et la sûreté sont au cœur de tout ce que nous faisons chez VIA Rail. Tragiquement, des événements comme cette collision surviennent malgré tous les efforts. C'est pourquoi chez VIA Rail, tous les employés s'engagent à constamment améliorer la sécurité et la sûreté de nos opérations pour les passagers, les employés et le public. Les faits saillants concernant certaines de nos activités visant la sécurité et la sûreté sont inclus dans ce rapport.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Marc Laliberté".

Marc Laliberté

Président et chef de la direction
VIA Rail Canada

TROISIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES

	T3 - 2013	T3 - 2012	Cumul 2013	Cumul 2012
STATISTIQUES CLÉ (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs	72,2	77,2	187,3	196,2
Produits totaux	77,3	82,3	202,5	211,1
Charges d'exploitation avant avantages sociaux	141,7	136,0	416,8	409,7
Avantages sociaux	14,2	13,2	41,0	33,4
Charges d'exploitation	155,9	149,2	457,8	443,1
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	74,9	65,1	238,1	216,6
Amortissement du financement en capital reporté	18,0	14,3	52,6	43,7
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	0,0	0,1	0,0	0,1
Résultats nets	14,3	12,6	35,4	28,4
Gains (pertes) actuariels dans les régimes à prestations définies	68,3	(43,0)	266,9	(96,1)
Résultat global total	82,6	(30,4)	302,3	(67,7)
Dépenses en immobilisations	17,0	32,0	65,1	116,0
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (1)				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	236	245	629	621
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	392	423	1 129	1 175
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS) (2)	31,7	26,5	37,9	34,9
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	30,1	30,8	29,3	30,9
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	1 617	1 656	4 711	4 932
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	11 455	13 393	30 788	34 667
Coefficient d'occupation moyen (%)	60	58	56	53
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	146	148	133	126
Ponctualité (%)	83	83	84	84
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	2 825	3 017	2 684	2 812

(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, TROISIÈME TRIMESTRE DE 2013

Groupe de Service	Produits voyageurs (EN 000 \$)*	Passagers (EN '000)	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR- MILLES)
Corridor	47 921 \$	912	168 177	0,26 \$
Long-parcours Ouest	18 179 \$	38	44 607	0,24 \$
Long-parcours Est	3 243 \$	24	13 949	0,56 \$
Liaisons obligatoires	2 332 \$	32	9 567	1,30 \$
Total	71 675 \$	1 006	236 300	0,32 \$

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



FAITS SAILLANTS DU TROISIÈME TRIMESTRE

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

La sécurité et la sûreté représentent en tout temps des priorités primordiales pour VIA Rail, et le troisième trimestre de 2013 n'a pas fait exception. Voici quelques activités qui ont eu lieu entre juillet et septembre 2013.

- / Participation à un forum du Conseil national de la sécurité des transports durant lequel des idées théoriques et pratiques ont été discutées. Le forum d'une journée, « Culture de sécurité : Rehausser la sécurité des transports », a également réuni des représentants de partout dans le monde;
- / Participation à la 19^e conférence annuelle de l'Opération Gareautrain à Aylmer, au Québec, aux côtés de représentants du gouvernement, de groupes de santé et sécurité et de l'industrie ferroviaire;
- / 2^e sommet annuel sur la sécurité pour la région du centre, tenu au Centre de maintenance de VIA Rail à Toronto, avec la participation de membres de groupes de travail provenant de l'union des travailleurs et de l'équipe de gestion;
- / Un agent de police de VIA Rail a prêté serment devant un juge de la Cour Supérieure du Québec;
- / Des rencontres sur la sûreté ont eu lieu avec les services de police, au sujet d'une présence policière dans les gares de VIA Rail.

Révision des règles de sécurité de VIA Rail

À la suite du tragique événement à Lac Mégantic, VIA Rail a fait un suivi interne en effectuant une analyse complète des risques, ce qui a mené à des révisions en matière de sécurité. Les améliorations ont inclut des modifications aux infrastructures et des révisions à la politique de VIA Rail sur la sécurisation des trains.

Collision entre un autobus d'OC Transpo et un train de VIA Rail

À environ 8 h 50 le 18 septembre, un autobus d'OC Transpo est entré en collision avec le train n° 51 de VIA Rail à un passage à niveau situé à l'Est de la gare de Fallowfield, près d'Ottawa. Il y avait plus de 100 passagers à bord du train de VIA Rail; aucune blessure n'a été signalée. Tragiquement, il y a eu six décès au sein des passagers à bord de l'autobus d'OC Transpo. La cause de la collision est encore inconnue. VIA Rail a pleinement collaboré avec son partenaire OC Transpo et les autorités impliquées dans l'enquête de cette tragédie, et continuera à le faire.

AJUSTEMENTS DE SERVICE

Suspension du service entre Matapédia et New Carlisle

En raison de problèmes liés aux infrastructures de la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG), le service entre Matapédia et New Carlisle a été suspendu et le demeurera jusqu'à ce que la SCFG ait complété les travaux nécessaires afin d'assurer la sécurité des passagers. Le service temporaire d'autocars entre New Carlisle et Gaspé, alors assuré par VIA Rail dans cette région, a pris fin.

Création de postes de préposés aux services de gare

Dans le but de répondre aux besoins des passagers et des tendances de l'industrie, VIA Rail a réorganisé certaines fonctions dans les gares; quelques rôles ont été abandonnés, et d'autres créés. Les fonctions de porteur ont été revues à Toronto et à Montréal (les deux seules gares où le poste de porteur existait toujours). Il a été décidé, dans ces deux gares, que l'assistance aux personnes à mobilité réduite et la manutention des bagages seraient assurées par des préposés ayant un rôle multifonctionnel, comme c'est déjà le cas dans d'autres gares avec service. Ceci représente une répartition plus efficace des tâches, tout en maintenant le même niveau de service. D'ici la fin de l'année, VIA Rail a l'intention de créer 14 nouveaux postes permanents de préposés aux services de gare à Toronto, dont le principal objectif sera de servir les clients avec des demandes de services spéciaux. À Montréal, ce sont cinq postes permanents de préposés aux services de gare qui seront créés.





VENTES ET MARKETING

Campagne marketing pour le nouveau service en classe Affaires

En vue de l'introduction du nouveau service et des nouvelles voitures de classe Affaires de VIA Rail, une campagne de publicité a été lancée en septembre.

Des publicités s'adressant aux automobilistes ont été créées afin d'encourager ces personnes à laisser leur voiture à la maison et opter plutôt pour le train. Ces publicités étaient diffusées sur des panneaux d'affichage, à la radio ou sur des bannières web, et leurs messages-clés incluaient les avantages de voyager en classe Affaires :

- / Sièges plus confortables et plus spacieux pour travailler efficacement, en toute tranquillité;
- / Wi-Fi à bord du train et aux gares, pour une utilisation efficace du temps de travail;
- / File prioritaire d'achat de billets et embarquement prioritaire;
- / Salons d'Affaires exclusifs, confortables, tranquilles et tout équipés;
- / Plats gastronomiques et service de bar offerts;
- / Vous arriverez à destination reposé et en plein contrôle de votre agenda de travail.

Nouveaux uniformes

Depuis la mi-septembre, les membres du personnel de VIA Rail à bord des trains et dans les gares portent de nouveaux uniformes. En plus du style et de la palette de couleurs des vêtements, les foulards, cravates, porte-noms et autres accessoires ont aussi été renouvelés pour refléter la nouvelle image de VIA Rail. VF Imagewear, chef de file de l'industrie du vêtement spécialisé, a conçu avec succès ces nouveaux uniformes d'abord conçus par des designers. Grâce à ce nouveau style, dessiné à partir de modèles fabriqués en grande série, une économie annuelle de 300 000 \$ est prévue.

VIA RAIL : L'ENTREPRISE DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE LA PLUS ACTIVE AU MONDE

Au cours du troisième trimestre, 637 employés se sont munis de leur podomètre et ont participé au Global Corporate Challenge. Ce sont 97 équipes de 7 membres chacune qui ont pris part à la compétition et couvert virtuellement 558 098 km avec 872 027 451 pas, l'équivalent de faire 14 fois le tour de la Terre à la marche !

Au final, VIA Rail a gagné le titre de « Compagnie la plus active au monde dans le domaine du transport et de la logistique », pour lequel 35 équipes étaient inscrites.





TECHNOLOGIE

TSI+ : Analyse des trajets et suivi en temps réel de la vitesse des trains

Le lancement de la troisième phase du Système d'information sur l'état des trains (TSI+) permet de mener des analyses automatisées des voyages en train et d'évaluer rapidement la ponctualité sur n'importe quelle route dans le corridor Québec – Windsor. Cet outil sera d'une grande aide afin d'identifier les segments régulièrement congestionnés et ceux dont les horaires peuvent être optimisés. En plus de cette nouveauté, des alertes et avis automatisés seront envoyés aux partenaires de VIA Rail (comme les taxis) afin de les avertir de l'heure d'arrivée des trains, en temps réel. Ceci leur permettra de déployer plus rapidement et efficacement leurs ressources, et d'offrir un meilleur service aux passagers.

Divertissement à bord des trains

Depuis le mois d'août, pour rehausser l'expérience des passagers, VIA Rail a déployé le système de divertissement à bord, sur tous les trains circulant dans le corridor Québec – Windsor. Le système tire profit du réseau Wi-Fi déjà existant et permet de visionner des vidéos sur n'importe quelle plateforme reliée au Wi-Fi, des ordinateurs portables aux téléphones intelligents. Le serveur du système de divertissement à bord peut supporter plus de 100 heures de contenu vidéo, incluant des émissions de télévision, des documentaires et l'accès aux nouvelles quotidiennes qui sont mises à jour plusieurs fois durant la journée. Le contenu exclusivement canadien est fourni par CBC/Radio-Canada, l'Office national du film du Canada et l'Institut Historica-Dominion. VIA Rail est l'un des rares transporteurs ferroviaires au monde à offrir un tel service.

Initiative : Système de télémesure pour l'économie de carburant

Au cours du troisième trimestre de 2013, VIA Rail a installé et utilisé un système de télémesure à distance dans ses locomotives. Ce système permet de mesurer précisément la consommation de carburant en temps réel. L'information, partagée avec les mécaniciens de locomotive, améliorera leurs procédés de déploiement des trains ce qui résultera en une diminution de la consommation de carburant.

Avec cette initiative, VIA Rail prévoit une économie de carburant de 3 % à 5 % par année.

Projet de transformation de gares libre-service

Certaines gares sont en voie d'être automatisées dans le cadre du déploiement de dispositifs de contrôle à distance des caméras, des portes, des systèmes d'annonces publiques, de même que l'installation de kiosques et de tableaux d'affichage sur l'état de la circulation des trains. Les gares libre-service donnent accès à une aire d'attente équipée d'un écran LED présentant l'information sur l'état des trains en temps réel. L'installation en cours de kiosques libre-service permettra aux clients de consulter les options de voyage, réserver ou payer pour un nouveau déplacement, ainsi que d'imprimer des cartes d'embarquement.

Projet d'hébergement de données

VIA Rail a relocalisé toute la production d'applications de son ancien centre de données à un site d'hébergement à Montréal avec un programme de reprise en cas de désastre, situé dans une autre ville. Les nouveaux centres de données fournissent des services TI qui répondent aux standards de fiabilité et de conformité de l'industrie, donnent à VIA Rail une capacité de croissance des services pour les années à venir et supportent une relève des applications essentielles à l'entreprise dans l'éventualité d'un désastre.

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

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.

	T3 - 2013	T3 - 2012
Produits totaux par employé (en milliers de dollars) Produits divisé par le nombre d'employés (équivalent temps plein). Mesure de la productivité.	109	109
Produits voyageurs par siège mille disponible (en cents) Produits divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	18	18
Coûts directs par siège mille disponible (en cents) Coûts directs divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	23	22
Ponctualité (en pourcentage) Ne comprend pas les liaisons essentielles	83	83
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.	92.4	92.1
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.	0.6	1.2

COMMUNAUTÉ ET GOUVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au cours du dernier trimestre, le conseil d'administration était 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 troisième trimestre de 2013, une réunion du conseil d'administration, cinq réunions du comité du conseil et trois réunions du sous-comité 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 63 034 \$.

Le 29 septembre, Mme Jane Mowat, C.A. de Toronto, a joint le conseil d'administration en remplacement de Mme Angela Ferrante, dont le contrat était arrivé à échéance. Mme Ferrante a été nommée en 2005 et, au cours de son mandat, a siégé sur différents comités, dont celui des ressources humaines et celui de la gouvernance d'entreprise.

RELATIONS GOUVERNEMENTALES

Des représentants de VIA Rail ont participé à plusieurs rencontres régionales au cours du troisième trimestre dans le but d'échanger sur plusieurs enjeux, dont ceux liés à l'accessibilité et à la réorganisation et l'automatisation de certaines gares. Des discussions ont ainsi eu lieu avec des élus et représentants des régions du Nord de la Colombie-Britannique, de la péninsule du Niagara, de la Haute-Mauricie, de la Gaspésie, du Bas-Saint-Laurent et de la ville de Brockville.

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 troisième trimestre de 2013, VIA Rail a contribué à la promotion des deux langues officielles du Canada par sa participation à des événements bilingues, notamment ceux organisés par le Théâtre du Cercle de Molière de St-Boniface et le Quebec Community Groups Network. Dans le cadre de la Journée de la dualité linguistique, VIA Rail a publié un blogue encourageant ses employés et tous les Canadiens à participer à « La dictée du commissaire », tenue par le Conseil du Réseau des champions des langues officielles.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail s'engage à répondre rapidement aux demandes de renseignements conformément à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels. Au cours du troisième trimestre de 2013, VIA Rail a reçu 12 nouvelles demandes, desquelles 5 étaient toujours 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 troisième trimestre de 2013, VIA Rail a donné un total de 288 914 \$ en crédits-voyages à 334 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 troisième trimestre de 2013 :

Paul G. Smith, Président du conseil	3 793 \$
Marc Laliberté, Président et chef de la direction	9 843 \$
Membres du comité de la haute direction	28 831 \$
Membres du conseil d'administration	7 595 \$

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 la période de 9 mois terminés le 30 septembre 2013, comparativement au trimestre et à la période de neuf mois terminés le 30 septembre 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 septembre				Périodes terminées le 30 septembre			
	2013	2012	Var \$	Var %	2013	2012	Var \$	Var %
Produits voyageurs	72,2	77,2	(5,0)	(6,5)	187,3	196,2	(8,9)	(4,5)
Produits totaux	77,3	82,3	(5,0)	(6,1)	202,5	211,1	(8,6)	(4,1)
Charges d'exploitation	155,9	149,2	6,7	4,5	457,8	443,1	14,7	3,3
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement et les impôts sur les résultats	(78,6)	(66,9)	11,7	17,5	(255,3)	(232,0)	23,3	10,0
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	74,9	65,1	9,8	15,1	238,1	216,6	21,5	9,9
Amortissement du financement en capital reporté	18,0	14,3	3,7	25,8	52,6	43,7	8,9	20,4
Recouvrement d'impôts de la Société	0,0	(0,1)	(0,1)	100,0	0,0	(0,1)	(0,1)	100,0
Résultats nets de la période	14,3	12,6	1,7	13,5	35,4	28,4	7,0	24,5
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	68,3	(43,0)	111,3	n/a	266,9	(96,1)	363,0	n/a
Résultat global total de la période	82,6	(30,4)	113,0	n/a	302,3	(67,7)	370,0	n/a

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES (SUITE)

Après neuf mois complétés en 2013, les produits ont diminué de 4,1 pour cent par rapport à l'année dernière; les voyageurs-milles ont enregistré une hausse de 1,2 pour cent, et les rendements ont diminué de 5,2 pour cent.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 14,7 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 23,3 millions de dollars (10,0 pour cent).

Points saillants du trimestre

Comparativement au trimestre terminé le 30 septembre 2012 :

- / Les produits ont reculé de 6,1 pour cent et totalisent 77,3 millions de dollars pour le trimestre;
- / Les charges d'exploitation avant l'impôt sur les résultats et l'amortissement du financement en capital reporté ont augmenté de 4,5 pour cent et se chiffrent à 155,9 millions de dollars pour le trimestre;
- / Le financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada a progressé de 15,1 pour cent pour s'établir à 74,9 millions de dollars pour le trimestre;
- / Le résultat net s'élève à 14,3 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux 12,6 millions de dollars générés en 2012;
- / Les gains actuariels pour les régimes à prestations définies se chiffrent à 68,3 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux pertes de 43,0 millions de dollars enregistrées au cours du trimestre correspondant en 2012 ;
- / Le résultat global totalise 82,6 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à une perte globale de 30,4 millions de dollars générée au cours du troisième trimestre de 2012.

Fait saillants de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2013:

Comparativement à la période correspondante terminée le 30 septembre 2012 :

- / Les produits ont reculé de 4,1 pour cent et totalisent 202,5 millions de dollars pour la période;
- / Les charges d'exploitation avant l'impôt sur les résultats et l'amortissement du financement en capital reporté ont augmenté de 3,3 pour cent et se chiffrent à 457,8 millions de dollars pour la période;
- / Le financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada s'est majoré de 9,9 pour cent et s'élève à 238,1 millions de dollars pour la période;
- / Le résultat net s'élève à 35,4 millions de dollars pour la période, comparativement aux 28,4 millions de dollars générés en 2012;
- / Les gains actuariels pour les régimes à prestations définies se chiffrent à 266,9 millions de dollars pour la période, comparativement aux pertes de 96,1 millions pour la période correspondante en 2012 ;
- / Le résultat global totalise 302,3 millions de dollars pour la période, comparativement à une perte globale de 67,7 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 septembre				Périodes terminées le 30 septembre			
	2013	2012	Var \$	Var %	2013	2012	Var \$	Var %
Corridor Est	38,9	39,9	(1,0)	(2,5)	114,0	112,7	1,3	1,2
Sud Ouest Ontario	9,1	10,3	(1,2)	(11,7)	27,3	31,0	(3,7)	(11,9)
<i>Océan</i>	3,2	4,8	(1,6)	(33,3)	6,7	11,0	(4,3)	(39,1)
<i>Canadien</i>	18,1	18,7	(0,6)	(3,2)	33,3	34,4	(1,1)	(3,2)
Liaisons obligatoires	2,4	2,5	(0,1)	(4,0)	4,8	4,4	0,4	9,1
Autres	0,5	1,0	(0,5)	(50,0)	1,2	2,7	(1,5)	(55,6)
TOTAL	72,2	77,2	(5,0)	(6,5)	187,3	196,2	(8,9)	(4,5)

	VOYAGEURS-MILLES (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes terminées le 30 septembre			
	2013	2012	Var \$	Var %	2013	2012	Var \$	Var %
Corridor Est	139,3	129,9	9,4	7,2	395,6	355,0	40,6	11,4
Sud Ouest Ontario	28,9	28,7	0,2	0,7	82,8	85,8	(3,0)	(3,5)
<i>Océan</i>	14,0	21,0	(7,0)	(33,3)	31,0	49,4	(18,4)	(37,2)
<i>Canadien</i>	44,6	55,4	(10,8)	(19,5)	98,6	111,2	(12,6)	(11,3)
Liaisons obligatoires	9,5	10,4	(0,9)	(8,7)	20,8	19,8	1,0	5,1
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	236,3	245,4	(9,1)	(3,7)	628,8	621,2	7,6	1,2

Les produits voyageurs totalisent 72,2 millions de dollars pour le trimestre, et ont diminué de 6,5 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. Les ajustements de fréquences, annoncés en 2012, ont été effectués à la fin d'octobre 2012 en ce qui concerne l'Océan. Dans le sud ouest de l'Ontario, certaines réductions de fréquences ont été effectuées en juillet 2012, d'autres à la fin octobre également. Les revenus ont également chuté légèrement dans le Corridor Est

Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2013, les produits voyageurs totalisent 187,3 millions de dollars, et ont diminué de 4,5 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 en basse saison. Les revenus ont progressé sur les liaisons obligatoires (où aucun ajustement de fréquences n'a été effectué), et sur le Corridor-Est (où des fréquences additionnelles entre Ottawa et Toronto et entre Montréal et Québec ont été ajoutées en décembre 2012).

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

Pour le trimestre :

- / Les produits du Corridor-Est sont en baisse de 2,5 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une baisse des rendements (réduction de 9,1 pour cent), contrebalancée en partie par une hausse de l'achalandage (7,2 pour cent de plus de voyageurs-milles);
- / Les produits du sud ouest de l'Ontario ont diminué de 11,7 pour cent, en raison d'une baisse des rendements (réduction de 12,3 pour cent), l'achalandage est demeuré stable comparativement à l'année dernière (légère hausse de 0,7 pour cent des voyageurs-milles);
- / Les produits de l'Océan ont reculé de 33,3 pour cent en raison de la baisse de l'achalandage (33,3 pour cent moins de voyageurs-milles) résultant directement des ajustements de fréquences (de six à trois fréquences hebdomadaires), les rendements sont comparables à l'année dernière;
- / Les produits du Canadien ont affiché un recul de 3,2 pour cent comparativement à l'année précédente. Cette performance s'explique par la baisse de l'achalandage (19,5 pour cent moins de voyageurs-milles), contrebalancé en partie par des rendements supérieurs (augmentation de 20,2 pour cent particulièrement en classe Couchette);
- / Les liaisons essentielles ont généré des produits moins élevés (4,0 pour cent), la baisse résultant de l'achalandage (8,7 pour cent moins de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par des rendements plus importants (hausse de 5,1 pour cent).

Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre :

- / Les produits du Corridor-Est ont progressé de 1,2 pour cent, ce qui s'explique par une augmentation de l'achalandage (11,4 pour cent plus de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par des rendements inférieurs (9,2 pour cent);
- / Les produits du sud ouest de l'Ontario ont diminué de 11,9 pour cent, également en raison d'une baisse de l'achalandage (3,5 pour cent moins de voyageurs-milles) résultant en partie des ajustements de fréquences, combinée à des rendements inférieurs (8,7 pour cent);
- / Les produits de l'Océan ont chuté de 39,1 pour cent en raison de la baisse du volume (37,2 pour cent moins de voyageurs-milles) associée à l'impact des ajustements de fréquences, combiné à des rendements en baisse (2,9 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 (11,3 pour cent moins de voyageurs-milles), contrebalancé en partie par une amélioration des rendements (9,2 pour cent). 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 (9,1 pour cent), la hausse associée à l'achalandage (5,1 pour cent plus de voyageurs-milles), combinée à de meilleurs rendements (3,8 pour cent).

b) Charges d'exploitation

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2013	2012	Var \$	Var %	2013	2012	Var \$	Var %
Rémunération et avantages sociaux	55,3	58,2	(2,9)	(5,0)	160,0	165,9	(5,9)	(3,6)
Avantages du personnel	14,2	13,2	1,0	7,6	41,0	33,4	7,6	22,8
Exploitation des trains et carburant	31,4	31,7	(0,3)	(0,9)	91,8	94,0	(2,2)	(2,3)
Autres	55,5	48,6	6,9	14,2	166,0	150,2	15,8	10,5
Perte nette (gain net) non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	(0,1)	(2,3)	2,2	(95,7)	(0,6)	0,8	(1,4)	(175,0)
Perte (gain) réalisé sur les instruments financiers dérivés	(0,4)	(0,2)	(0,2)	(100,0)	(0,4)	(1,2)	0,8	66,7
Charges d'exploitation avant amortissement du financement en capital différé et les impôts sur les résultats	155,9	149,2	6,7	4,5	457,8	443,1	14,7	3,3
Recouvrement d'impôts de la société	0,0	(0,1)	0,1	100,0	0,0	(0,1)	0,1	100,0
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES AVANT AMORTISSEMENT DU FINANCEMENT EN CAPITAL DIFFÉRÉ	155,9	149,1	6,8	4,5	457,8	443,0	14,8	3,3

Pour le trimestre :

/ Les charges d'exploitation avant l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les résultats ont augmenté de 6,7 millions de dollars pour totaliser 155,9 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des frais d'amortissement d'immobilisations corporelles et incorporelles (inclus dans les autres charges), ainsi qu'à la hausse du coût des avantages du personnel.

Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre :

/ Les charges d'exploitation avant l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les résultats ont grimpé de 14,7 millions de dollars pour atteindre 457,8 millions de dollars pour la période. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des frais d'amortissement d'immobilisations corporelles et incorporelles (inclus dans les autres charges), ainsi qu'à la hausse du coût des avantages du personnel.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 250,2 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 11,6 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2012. Les investissements en immobilisations pour le trimestre totalisent 17,0 millions de dollars et 65,1 millions de dollars pour la période.


- / Des investissements de 5,1 millions de dollars ont été réalisés dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 3,9 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 0,7 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1. Les investissements réalisés depuis le début de l'exercice se chiffrent à 16,1 millions de dollars dont 12,5 millions investis dans le programme de modernisation des voitures LRC.
- / Un total de 4,8 millions de dollars a été investi dans des projets majeurs d'infrastructure. Une portion des investissements (1,7 millions) ont été effectués 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. De plus, des investissements de 2,3 millions de dollars ont été effectués pour améliorer l'infrastructure de la subdivision GEXR – Guelph. Les investissements totaux effectués dans les projets majeurs d'infrastructures s'élèvent à 15,1 millions pour la période.
- / Une somme totale de 4,7 millions de dollars a été investie dans des projets de technologie de l'information (notamment pour les projets du système de réservation, télémétrie et automatisation des gares). Les investissements réalisés dans les projets de technologie de l'information se chiffrent à 17,2 millions à date cette année.
- / Depuis le début de l'exercice, des investissements de 6,5 millions de dollars ont été réalisés dans d'autres projets d'infrastructure, de même que 4,2 millions de dollars investis dans des projets relatifs à des gares.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 17,4 millions de dollars au 30 septembre 2013, en baisse de 2,2 millions de dollars comparativement au 30 juin 2013 mais en hausse de 1,6 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2012.

L'augmentation de la position de trésorerie connue pendant la période est attribuable aux liquidités générées par les opérations de la Corporation, contrebalancée en partie par les liquidités utilisées pour les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles.

5. ANALYSE DES RISQUES (COMPARATIVEMENT À JUIN 2013)

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		
La forte compétition et l'environnement économique difficile constituent un défi par 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, mais l'optimisation des rendements demeure un défi compte tenu de la forte compétition et de l'environnement économique difficile.
FINANCEMENT D'EXPLOITATION		
VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.		<p>Le fait que les produits voyageurs soient 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 poursuit ses efforts afin de surveiller les tendances au niveau des réservations afin d'optimiser les rendements sans générer d'impact négatif sur l'achalandage.

De nouvelles initiatives d'économie 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 SEPTEMBRE 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 20 novembre 2013

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2013 (non audités)	31 décembre 2012 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 431 \$	15 857 \$
Comptes clients	6 731	6 823
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	4 332	5 951
À recevoir du gouvernement du Canada	6 053	10 408
Instruments financiers dérivés (NOTE 18)	650	771
Stocks	24 424	22 646
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 9)	13 248	13 248
	72 869	75 704
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 7)	854 195	840 287
Immobilisations incorporelles (NOTE 8)	396 005	398 338
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 9)	2 823	2 485
	1 253 023	1 241 110
Total des actifs	1 325 892 \$	1 316 814 \$
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 10)	90 767 \$	102 983 \$
Provisions (NOTE 11)	15 073	12 551
Instruments financiers dérivés (NOTE 18)	467	1 157
Produits reportés (NOTE 15)	31 307	27 361
	137 614	144 052
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des prestations des régimes de retraite, des avantages postérieur à l'emploi et des avantages à long terme du personnel (NOTE 12)	89 865	388 345
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	70	281
	89 935	388 626
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 14)	1 240 870	1 229 001
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	9 300	9 300
Résultats non distribués	(151 827)	(454 165)
	(142 527)	(444 865)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	1 325 892 \$	1 316 814 \$

Engagements (Notes 16)

Approuvé au nom du conseil,



Eric L. Stefanson, FCA

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

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



Paul G. Smith

Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT GLOBAL

Période terminée le 30 septembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de neuf mois terminées	
	2013	2012	2013	2012
PRODUITS		(redressés)		(redressés)
Voyageurs	72 186 \$	77 228 \$	187 322 \$	196 205 \$
Autres	5 108	5 032	15 136	14 855
	77 294	82 260	202 458	211 060
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	69 574	71 427	201 077	199 346
Exploitation des trains et carburant	31 427	31 654	91 779	94 000
Gares et autres biens	7 989	7 706	25 357	24 657
Marketing et ventes	6 441	7 285	22 559	22 668
Matériel de maintenance	6 615	6 341	20 348	20 997
Coûts des fournitures à bord des trains	4 337	4 604	11 594	11 540
Taxes d'exploitation	2 365	2 439	8 031	7 870
Frais professionnels	1 837	2 506	6 210	6 890
Amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	18 198	11 902	53 306	37 026
Pertes nettes (gains nets) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(90)	(2 305)	(569)	786
Pertes (gains) réalisé sur les instruments financiers dérivés	(387)	(288)	(429)	(1 244)
Autres	7 514	5 933	18 495	18 563
	155 820	149 204	457 758	443 099
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	78 526	66 944	255 300	232 039
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	74 918	65 186	238 079	216 675
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 14)	17 989	14 275	52 655	43 665
Résultats avant impôts	14 381	12 517	35 434	28 301
Recouvrement d'impôts de la Société (NOTE 13)	-	72	-	72
RÉSULTATS NETS DE LA PÉRIODE	14 381	12 589	35 434	28 373
Résultat global				
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquentement aux Résultats nets:				
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	68 290	(42 934)	266 904	(96 055)
Résultat global de la période	68 290	(42 934)	266 904	(96 055)
Résultat global total de la période	82 671 \$	(30 345) \$	302 338 \$	(67 682) \$

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Période terminée le 30 septembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de neuf 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	(234 498)	(416 721)	(454 165)	(379 384)
Résultats nets de la période	14 381	12 589	35 434	28 373
Résultat global de la période	68 290	(42 934)	266 904	(96 055)
Solde à la fin de la période	(151 827)	(447 066)	(151 827)	(447 066)
Total de l'avoir de l'actionnaire	(142 527) \$	(437 766) \$	(142 527) \$	(437 766) \$

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Période terminée le 30 septembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de neuf mois terminées	
	2013	2012	2013	2012
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		(redressés)		(redressés)
Résultats nets de la période	14 381 \$	12 589 \$	35 434 \$	28 373 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles (NOTE 7 ET 8)	18 268	14 605	53 360	42 144
Gains (pertes) sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	(2 631)	157	(4 904)
Encaissement de lettres de crédits	-	2 625	-	6 875
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(70)	(72)	(211)	(214)
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 14)	(17 989)	(14 275)	(52 655)	(43 665)
Revenu d'intérêts	(171)	(164)	(446)	(576)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs) (NOTE 9)	(87)	(346)	(361)	(747)
Gains net (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	(90)	(2 305)	(569)	786
Charge au titre des prestations des régimes de retraite, des autres avantages postérieur à l'emploi et des autres avantages à long terme (NOTE 12)	14 125	13 195	40 961	33 435
Contributions effectués au titre des prestations des régimes de retraite, des autres avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages à long terme (NOTE 12)	(24 332)	(20 073)	(72 537)	(58 642)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	(828)	(10 405)	1 682	(14 171)
Sorties de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	3 207	(7 257)	4 815	(11 306)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTE 14)	16 847	31 989	64 524	114 538
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	7 453	17 011	5 476	16 447
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	(10 974)	(14 495)	(38 695)	(61 166)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	10 997	19 109	38 718	73 233
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	(12 848)	(3 151)	(8 618)	(11 663)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTE 7 ET 8)	(17 033)	(31 989)	(65 106)	(116 033)
Intérêts reçus	171	164	446	576
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	14	5	14	1 034
Sorties de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	(5 373)	18 643	(3 241)	16 966
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	(2 166)	11 386	1 574	5 660
Solde au début de la période	19 597	7 527	15 857	13 253
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	17 431 \$	18 913 \$	17 431 \$	18 913 \$
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	17 431 \$	(1 205) \$	17 431 \$	(1 205) \$
Placements à court terme	-	20 118	-	20 118
	17 431 \$	18 913 \$	17 431 \$	18 913 \$

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

AU 30 SEPTEMBRE 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 20 novembre 2013.

2. BASE DE PRESENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

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

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

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

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

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

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

4. ESTIMATIONS ET HYPOTHESES COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

5. 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. La date d'application n'a pas encore été déterminée. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipé l'IFRS 9. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

6. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU 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 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2013	2012	2013	2012
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	78,5	66,9	255,3	232,0
Postes nécessitant de (fournissant des) fonds d'exploitation :				
Recouvrement d'impôts de la Société	-	-	-	(0,1)
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :				
Amortissement d'immobilisations corporelles et incorporelles	(18,3)	(14,6)	(53,4)	(42,1)
Perte sur dépréciation et cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	-	(0,2)	(2,0)
Contributions effectuées au titre des prestations des régimes de retraite, des autres avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages à long terme en excédent de la charge	10,2	6,9	31,6	25,2
Gain net (perte nette) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	0,1	2,3	0,6	(0,8)
Ajustement pour les courus de rémunération	4,2	3,7	3,9	3,9
Augmentation de la juste valeur des investissements	0,1	0,3	0,4	0,7
Autres	0,1	(0,3)	(0,1)	(0,1)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	74,9	65,2	238,1	216,7

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Additions	Dispositions ou hors service	30 septembre 2013
Coût:				
Terrains	12,3	-	-	12,3
Matériel roulant	849,1	14,3	(3,2)	860,2
Bâtiments de maintenance	137,8	1,5	-	139,3
Gares et installations	102,8	2,2	-	105,0
Infrastructures (propriété de la société)	176,8	3,6	(0,3)	180,1
Améliorations locatives	77,3	1,1	-	78,4
Machinerie et équipement	33,9	0,3	-	34,2
Matériel informatique	19,1	6,9	(0,1)	25,9
Autres immobilisations corporelles	20,9	-	-	20,9
Coût total	1 430,0	29,9	(3,6)	1 456,3
Amortissement cumulé et dépréciation :				
Matériel roulant	394,6	22,2	(3,5)	413,3
Bâtiments de maintenance	86,9	2,5	-	89,4
Gares et installations	30,9	2,9	-	33,8
Infrastructures (propriété de la société)	54,2	4,1	(0,2)	58,1
Améliorations locatives	47,7	1,9	-	49,6
Machinerie et équipement	25,4	0,9	-	26,3
Matériel informatique	12,3	3,4	(0,1)	15,6
Autres immobilisations corporelles	18,5	0,3	-	18,8
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	670,5	38,2	(3,8)	704,9
Projets en cours de réalisation	80,8	22,0	-	102,8
Valeur nette totale	840,3	13,7	0,2	854,2

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Additions	Disposition ou hors service	30 septembre 2013
Coût:				
Logiciels développés à l'interne	66,8	8,6	(0,4)	75,0
Droits d'accès aux infrastructures	409,4	1,6	-	411,0
Autres actifs intangibles	3,8	1,1	-	4,9
Coût total	480,0	11,3	(0,4)	490,9
Amortissement cumulé et dépréciation :				
Logiciels développés à l'interne	52,2	7,1	-	59,3
Droits d'accès aux infrastructures	49,3	8,1	-	57,4
Autres actifs intangibles	1,6	-	-	1,6
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	103,1	15,2	-	118,3
Projets en cours de réalisation	21,5	1,9	-	23,4
Valeur nette totale	398,4	(2,0)	(0,4)	396,0

9. 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 septembre 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	0,1	0,4
Variation de la juste valeur	0,4	1,0
Moins: Retraits effectués pendant l'exercice	(0,1)	(20,8)
Solde à la fin de la période	16,1	15,7

10. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 septembre 2013	31 décembre 2012
Salaires à payer et courus	32,0	34,6
Comptes fournisseur - Immobilisations	17,9	33,2
Comptes fournisseurs - autres	34,8	27,1
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	6,0	7,4
Autre	0,1	0,7
	90,8	103,0

11. PROVISIONS

La balance des provisions inclus :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2012	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	30 septembre 2013
Coûts environnementaux (NOTE A)	1,1	-	(0,3)	-	0,8
Litiges et risques contractuels (NOTE B)	9,5	5,4	(1,3)	-	13,6
Restructuration (NOTE C)	1,1	-	(0,9)	-	0,2
Autres	0,8	-	-	(0,3)	0,5
Provisions totales	12,5	5,4	(2,5)	(0,3)	15,1

A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société a enregistré une provision de 0,8 million de dollars (31 décembre 2012 : 1,1 million de dollars) reliée à des déversements de carburant en 2012 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.

12. RÉGIMES DE RETRAITE, DES AVANTAGES POSTÉRIEUR À L'EMPLOI ET DES AVANTAGES À LONG TERME 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 septembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	30 septembre 2013	31 décembre 2012	30 septembre 2013	31 décembre 2012
OBLIGATION AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde de début de la période	2 078,0	1 860,6	19,1	16,9
Coût des services	23,2	23,4	0,4	0,4
Charge d'intérêts	60,5	84,1	0,6	0,8
Cotisations des salariés	8,3	10,1	-	-
Prestations versées	(72,0)	(97,0)	(0,4)	(0,5)
Effet des changements aux hypothèses financières	(226,8)	170,4	-	1,6
Effet du transfert d'employés	-	26,4	-	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	-	-	-	(0,1)
Solde à la fin de la période	1 871,2	2 078,0	19,7	19,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	1 735,0	1 586,1	-	-
Revenu d'intérêt	50,7	70,6	-	-
Rendement réel des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	40,1	70,7	-	-
Cotisations de l'employeur	66,2	70,2	0,4	0,5
Cotisations des salariés	8,3	10,1	-	-
Prestations versées	(72,0)	(97,0)	(0,4)	(0,5)
Effet du transfert d'employés	-	26,4	-	-
Dépenses d'administration	(1,6)	(2,1)	-	-
Solde à la fin de la période	1 826,7	1 735,0	-	-
Passif net au titre des prestations définies	(44,5)	(343,0)	(19,7)	(19,1)

12. RÉGIMES DE RETRAITE, DES AVANTAGES POSTÉRIEUR À L'EMPLOI ET DES AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL (SUITE)

Les principales hypothèses utilisées sont les mêmes que celles utilisées au 31 décembre 2012 sauf pour le taux d'actualisation utilisé dans l'évaluation du régime de pension qui a augmenté de 3,9% à 4,7% pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies et de 4,5% à 4,6% pour déterminer le coût des prestations définies.

B) RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 30 septembre, 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 septembre 2013	31 décembre 2012
PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL :		
Solde de début de la période	22,0	22,2
Coût des services	4,0	5,3
Intérêts débiteurs	0,6	0,9
Prestations versées	(4,6)	(6,2)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses financières	-	0,4
Solde à la fin de la période	22,0	22,0
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	-	-
Cotisations de l'employeur	4,6	6,2
Prestations versées	(4,6)	(6,2)
Solde à la fin de la période	-	-
Passif net au titre des avantages à long terme du personnel	(22,0)	(22,0)

12. RÉGIMES DE RETRAITE, DES AVANTAGES POSTÉRIEUR À L'EMPLOI ET DES AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL (SUITE)

Les principales hypothèses utilisées sont les mêmes que celles utilisées au 31 décembre 2012.

C) RÉGIMES DES AUTRES AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL

Les autres avantages à long terme incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont calculées en fonctions d'un événement et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des futurs paiements prévus aux employés syndiqués.

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	30 septembre 2013	December 31, 2012
PASSIF AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL :		
Solde de début de la période	4,2	0,7
Coût des services	1,3	4,9
Prestations versées	(1,3)	(0,8)
Effet des changements aux hypothèses financières	(0,5)	(0,6)
Solde à la fin de la période	3,7	4,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	-	-
Cotisations de l'employeur	1,3	0,8
Prestations versées	(1,3)	(0,8)
Solde à la fin de la période	-	-
Passif net au titre des autres avantages à long terme du personnel:	(3,7)	(4,2)

D) SOMMAIRE DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET DES AVANTAGES 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 septembre 2013	31 décembre 2012
Passifs :		
Régimes de retraite	(44,5)	(343,0)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	(19,7)	(19,1)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	(22,0)	(22,0)
Régimes des autres avantages à long terme du personnel	(3,7)	(4,2)
Total	(89,9)	(388,3)

12. RÉGIMES DE RETRAITE, DES AVANTAGES POSTÉRIEUR À L'EMPLOI ET DES AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL (SUITE)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2013	2012	2013	2012
Charges d'exploitation :				
Régimes de retraite	12,1	11,4	34,6	28,1
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	0,4	0,3	1,0	0,5
Régimes d'avantages du personnel à long terme	1,5	1,5	4,6	4,5
Régimes des autres avantages à long terme du personnel	0,2	-	0,8	0,3
Total	14,2	13,2	41,0	33,4

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2013	2012	2013	2012
Résultat global :				
Régimes de retraite	(68,3)	42,9	(266,9)	95,4
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	-	-	-	0,6
Total	(68,3)	42,9	(266,9)	96,0

13. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

Le recouvrement d'impôts sur les résultats s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2013	2012	2013	2012
Recouvrement d'impôts sur les résultats	-	(0,1)	-	(0,1)
Charge d'impôts différés sur les résultats	-	-	-	-
Recouvrement d'impôts sur les résultats :	-	(0,1)	-	(0,1)

Le recouvrement d'impôts sur les résultats nets de la période diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 24,41 pourcent (30 septembre 2012 : 24,37 pourcent) sur les résultats avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	le 30 septembre 2013	le 30 septembre 2012
Résultats net avant impôts	35,4	21,6
Charge d'impôts calculé – taux réglementaires	8,6	5,3
Partie non imposable des gains en capital, des gains comptables et autres	-	(0,1)
Effet de la diminution des attributs fiscaux non comptabilisés antérieurement	(8,5)	(2,1)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés de la Société	(0,1)	(3,2)
Recouvrement d'impôts sur les résultats :	-	(0,1)

La Société a 52,1 millions de dollars (31 décembre 2012 : 55,9 millions de dollars) de pertes fiscales du Québec et 49,6 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 septembre 2013	31 décembre 2012
Fédéral:		
Immobilisations corporelles	81,7	81,4
Éventualités, autres passifs et montants nets	20,2	21,0
Passif net au titre des prestations définies	86,2	384,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	49,5	53,5
	237,6	540,1
Québec:		
Immobilisations corporelles	463,3	463,0
Éventualités, autres passifs et montants nets	20,2	21,0
Passif net au titre des prestations définies	86,2	384,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	51,9	55,9
	621,6	924,1

14. 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 septembre 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)	64,6	167,2
Amortissement du financement en capital reporté	(52,7)	(82,0)
Solde à la fin de la période	1 240,9	1 229,0

15. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés sont composés des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 septembre 2013	31 décembre 2012
Ventes de billets perçues d'avance	12,8	9,4
Cartes cadeaux	2,4	2,5
Transaction non-monétaires	2,1	1,6
VIA Préférence	13,9	13,6
Autres	0,1	0,3
Total des produits reportés	31,3	27,4

16. 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 septembre 2013, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 34,1 millions de dollars (31 décembre 2012: 45,5 millions de dollars) reliés principalement à la finalisation de la modernisation du matériel roulant et des projets d'améliorations de l'infrastructure.
- c) Tel que mentionné à la note 1, la Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer. La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018.
- d) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 28,3 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.

17. 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.

18. 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 septembre 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	4 788	357	5,796	495
Passifs	6 216	352	6 048	563

Au 30 septembre 2013, les swaps de pétrole brut ont un prix fixe en dollars américain par gallon américain entre 2,309 et 3,125 (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 septembre 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	16 297	293	11 132	276
Passifs	12 578	115	16 081	594

Au 30 septembre 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 2015 (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 septembre 2013	31 décembre 2012
	Juste valeur en \$ CAN (milliers)	Juste valeur en \$ CAN (milliers)
Actifs total	650	771
Passifs total	467	1 157