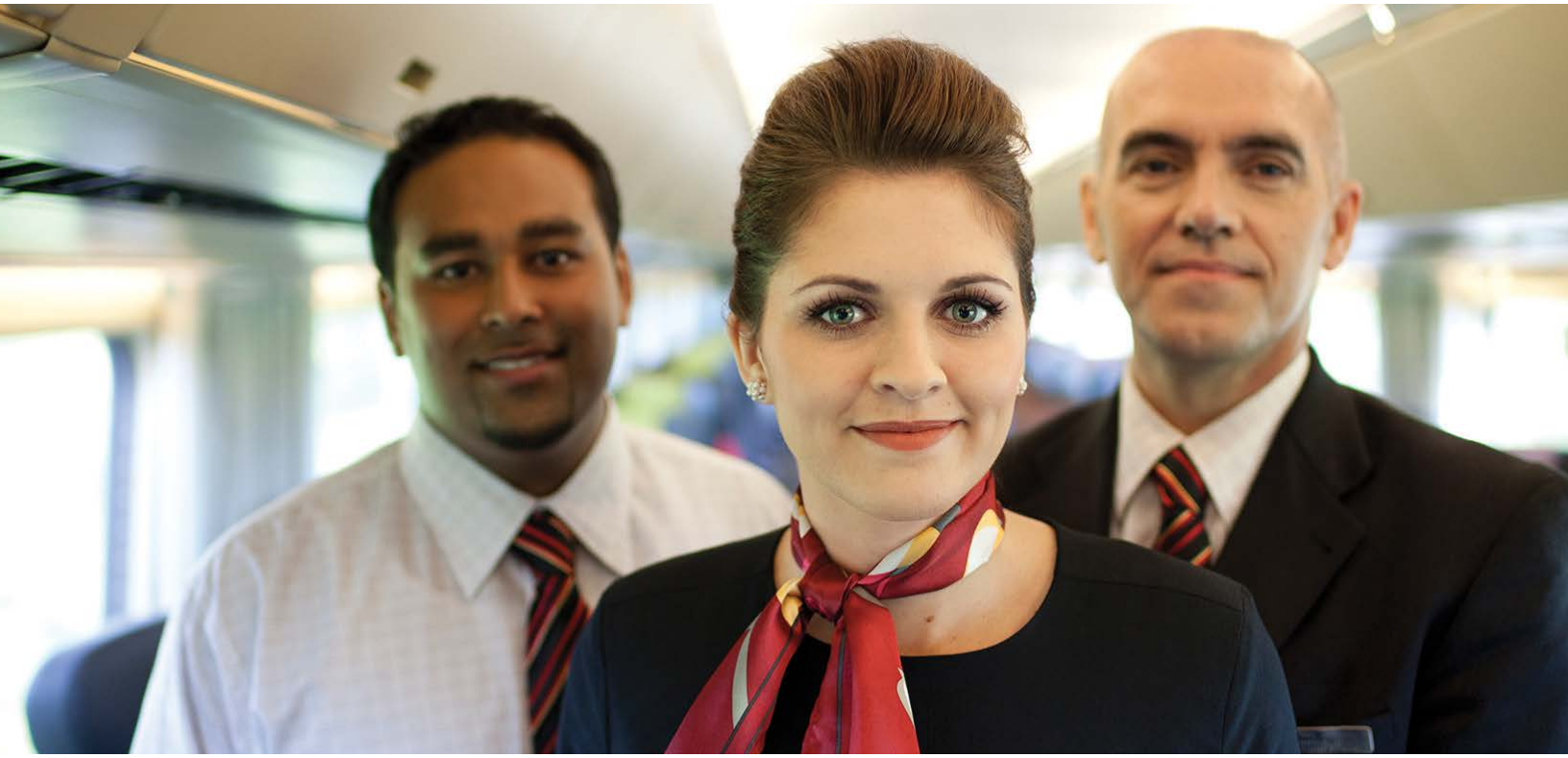
RAPPORT DU TROISIÈME TRIMESTRE 2014



VIA Rail Canada

CONTENU

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

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'été a été occupé et productif à VIA Rail. De nouvelles campagnes ont été lancées, de nouvelles technologies ont été testées et, le 31 octobre dernier, nous avons ajouté un train dans chaque direction sur l'axe Toronto-Ottawa. La liste des activités accomplies au cours du troisième trimestre est impressionnante et témoigne de notre volonté d'améliorer les services offerts aux Canadiens.

Ce faisant, en visant l'objectif d'attirer plus de gens à bord de nos trains, nous contribuons à la vitalité économique et au maintien de l'intégrité environnementale du Canada. Année après année, l'impressionnante feuille de route de VIA Rail en matière d'environnement continue de s'améliorer. Alors que notre consommation de carburant diminue (grâce à des trains plus efficients et à l'optimisation de leur utilisation), nos émissions de gaz à effet de serre suivent la tendance et sont également à la baisse. Comparativement à 2009, la consommation de carburant a diminué de 26 % et nos trains émettent 26 % moins de gaz à effet de serre. Lorsqu'on associe les émissions de VIA Rail au nombre de sièges disponibles par train, elles ne représentent environ qu'un cinquième des émissions par l'avion, et la moitié des émissions par le voyage en voiture.

L'empreinte environnementale de la mobilité des Canadiens constitue un enjeu important qui nous préoccupe à VIA Rail. En septembre dernier, nous avons pris part au Sommet sur le climat des Nations Unies et j'y ai fait la promotion du train comme moyen de transport responsable lors de ma participation à un groupe de discussion sur la mobilité durable. J'ai aussi eu l'occasion d'aborder ce thème, de même que celui de l'avenir des services ferroviaires voyageurs au Canada, lors de ma première allocution publique devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Certains extraits de ce discours peuvent d'ailleurs être visionnés sur la chaîne YouTube de VIA Rail. Nous sommes tous responsables du choix de nos modes de transport. VIA Rail entend simplifier ce choix en faisant du train un moyen de transport non seulement convivial et confortable, mais aussi plus écologique.

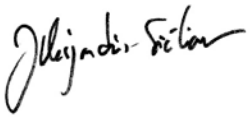
Sur le plan financier, le rendement de VIA Rail de ce dernier trimestre nous permet d'être optimistes. Amorcée depuis le mois de mai, la tendance d'augmentation des revenus et de diminution du financement d'exploitation par le gouvernement s'est poursuivie ce trimestre. Cela dit, l'augmentation de l'achalandage prend de plus en plus de temps à se concrétiser et, malheureusement, à moins que la ponctualité de nos trains ne s'améliore, la fiabilité de nos services demeure un obstacle à la croissance de l'achalandage.

De plus, lors du premier trimestre de 2014, nous estimions que la perte pour l'année en cours serait plus importante que celle initialement prévue. Mais à la fin du troisième trimestre, grâce à un rigoureux contrôle des coûts et à une augmentation des revenus mois après mois, la perte prévue en fin d'exercice a considérablement diminué. Si la tendance se maintient, nous envisageons avec un optimisme prudent la possibilité de ne pas dépasser la perte initialement prévue pour l'exercice. Il s'agit d'un remarquable redressement de situation, pour lequel nous devons remercier tant nos voyageurs que nos employés. Qu'il s'agisse des employés du siège social, des centres de maintenance ou des employés de première ligne, qui servent nos voyageurs, tous s'engagent à améliorer l'avenir de VIA Rail. Par ailleurs, au cours du trimestre, c'est avec un grand enthousiasme que nous avons accueilli notre 100 000e militaire canadien à bord de nos trains, dans le cadre d'un programme spécial offert depuis novembre 2010 aux membres des Forces armées, aux vétérans et à leur famille.

Pour toutes nos réussites, nous devons également remercier M. Paul G. Smith, qui a joint notre conseil d'administration en 2007 et y a occupé le poste de président durant les quatre dernières années. En août dernier, il a annoncé son départ du conseil d'administration. Au cours des huit années de service de M. Smith, VIA Rail s'est modernisée et a évolué à plusieurs égards. Nous avons renforcé nos liens avec différents acteurs à Ottawa et avec les communautés que nous desservons. VIA Rail est devenue une Société plus transparente, avec de nouvelles politiques de gouvernance et une reddition de compte plus proactive aux Canadiens. Pendant tout ce temps, de nouvelles initiatives visant à augmenter l'efficacité et mettant l'emphase sur une gestion économique responsable ont été mises en place. À VIA Rail, nous remercions tous Paul G. Smith pour ces années durant lesquelles il a travaillé à servir les Canadiens. Pour bien des raisons, nous sommes aujourd'hui une meilleure entreprise que celle qu'a connue M. Smith au début de son mandat.

Alors que nous poursuivons nos efforts pour améliorer nos services, nous vous invitons à lire le présent rapport pour en savoir davantage sur nos projets et nos résultats financiers, et à nous faire part de vos commentaires. Nous avons récemment franchi le cap des 120 000 abonnés à notre page Facebook, dont les messages et commentaires sont très précieux pour nous ; nous espérons que vous vous joindrez à eux ainsi qu'à nos abonnés sur Twitter. Mieux encore, nous espérons avoir le plaisir de vous accueillir bientôt à bord de nos trains.

En terminant, j'aimerais revenir brièvement sur les récents événements qui nous ont touchés. Au moment où j'écris ces lignes, tous les Canadiens sont encore ébranlés par les tragédies qui se sont déroulées à Saint-Jean-sur-Richelieu et à Ottawa et qui ont coûté la vie à l'adjudant Patrice Vincent et au caporal Nathan Cirillo. VIA Rail a toujours entretenu des liens très étroits avec l'armée canadienne, dont les membres risquent tant pour défendre nos droits et nos libertés. Notre engagement à l'égard des soldats canadiens et de leur famille est plus fort que jamais, et nos pensées accompagnent ceux et celles qui ont été affectés par ces terribles événements.



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

TROISIÈME 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.

	T3 - 2014	T3 - 2013	Cumul 2014	Cumul 2013
STATISTIQUES CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs (1)	77,0	72,2	194,5	187,6
Produits totaux (1)	**82,4**	**77,2**	**209,6**	**202,4**
Charges d'exploitation (1)	130,3	127,7	377,1	368,1
Contributions pour avantages sociaux des employés (1)	17,9	24,4	59,8	72,4
Charges d'exploitation totales (1)	**(148,2)**	**(152,1)**	**(436,9)**	**(440,5)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(65,8)**	**(74,9)**	**(227,3)**	**(238,1)**
Dépenses en immobilisations	(17,2)	(17,0)	(53,5)	(65,1)
Financement total requis	**(83,0)**	(91,9)	(280,8)	(303,2)
Financement d'exploitation par le gouvernement	65,8	74,9	227,3	238,1
Financement en capital par le gouvernement	17,3	16,8	53,1	64,5
Financement total par le gouvernement	**83,1**	**91,7**	**280,4**	**302,6**
Fonds de renouvellement des actifs	**(0,1)**	**0,2**	**0,4**	**0,6**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (2)				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**233**	236	611	629
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**368**	392	1,009	1,129
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**28,2**	31,7	37,2	37,9
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**32,3**	30,1	31,0	29.3
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1,584**	1,608	4,621	4,701
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**10,704**	11,455	27,770	30,788
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**63**	60	61	56
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**147**	147	132	134
Ponctualité (%)	**77**	83	76	84
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2,798**	2,825	2,600	2,684

(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, TROISIÈME TRIMESTRE DE 2014

Groupe de services	Produits voyageurs (EN 000$)*	Passagers	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor	50 859 $	893 660	165 482	0,23 $
Long-parcours Ouest	19 454 $	40 099	47 568	0,19 $
Long-parcours Est	3 250 $	24 890	13 706	0,51 $
Liaisons obligatoires	1 574 $	22 469	6 025	1,98 $
Total	75 137 $	981 118	232 781	0,28 $

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

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

Groupe de services	Produits voyageurs (EN 000$)*	Passagers	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor	47 524 $	911 648	168 177	0,26 $
Long-parcours Ouest	18 011 $	37 761	44 607	0,24 $
Long-parcours Est	3 214 $	24 670	13 949	0,56 $
Liaisons obligatoires	2 311 $	31 978	9 567	1,30 $
Total	71 059 $	1 006 057	236 300	0,32 $

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

FAITS SAILLANTS DU TROISIÈME TRIMESTRE

VENTES ET MARKETING

CABINE ACCESSIBLE SUR LE *CANADIEN*

La toute nouvelle et première cabine accessible de la voiture Parc Prestige a été mise en service sur le train *Canadien* de VIA Rail qui effectue le trajet Toronto-Vancouver, permettant ainsi à nos clients à mobilité réduite de profiter de l'expérience qu'offre la classe Voiture-lits Plus, et ce, d'est en ouest.

La nouvelle cabine accessible inclut une salle de bain dotée d'une douche entièrement adaptée, un téléviseur à écran plat et une chambre assez spacieuse pour deux personnes.

MÉDIAS SOCIAUX

Depuis plusieurs années, VIA Rail s'engage à entretenir une communication constante avec la communauté en ligne par le biais des médias sociaux. Notre présence en ligne s'accroît de façon continue, et nous sommes heureux d'avoir franchi ce trimestre un nouveau cap : plus de 120 000 abonnés à notre page Facebook, ce qui représente une augmentation de 11 % depuis le début de l'année ! Facebook est une excellente façon pour VIA Rail de rester en contact avec les Canadiens, de recueillir leurs commentaires sur ses services, de leur transmettre des nouvelles et de les informer des offres spéciales.

INITIATIVES TARIFAIRES

NOUVELLES CARTES POUR LES ÉTUDIANTS

À la suite du succès remporté par les cartes estivales (pour plus de renseignements, voir la section « Carte estivale pour les jeunes » à la page suivante), VIA Rail a lancé ce trimestre deux nouveaux produits destinés au marché des étudiants : la Carte-rabais 20/20 (carte vendue 20 $ qui procure une réduction de 20 % sur les tarifs de la classe Économie et de 10 % sur le tarif Évasion) ainsi que la Carte session illimitée (permettant des déplacements illimités durant la session d'études). Une campagne de promotion pour ces produits a été lancée pendant la période du retour en classe universitaire et des équipes tactiques ont été déployées sur les campus. Jusqu'à présent, les résultats ont été positifs et d'autres projets sont prévus pour la période des Fêtes et la prochaine session d'études.

NOUVELLE CAMPAGNE PUBLICITAIRE POUR LES GENS D'AFFAIRES

Une nouvelle campagne ciblant le marché de la classe Affaires a été lancée durant ce dernier trimestre. Les nouvelles publicités sont centrées sur les clients et encouragent les voyageurs à utiliser leur temps de déplacement comme ils l'entendent, que ce soit pour travailler ou pour se détendre ; parce qu'avec VIA Rail, « c'est vous le patron ». Les publicités peuvent être visionnées sur la chaîne YouTube de VIA Rail.

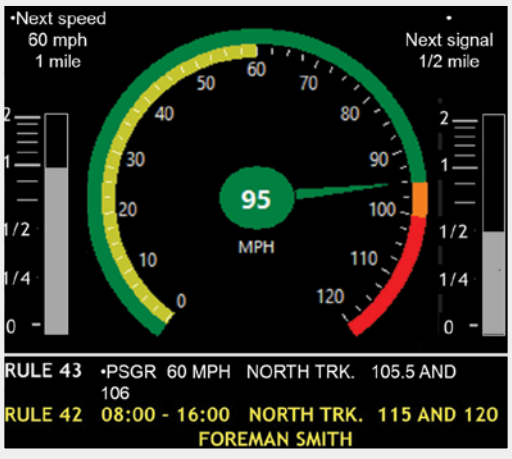
NOUVELLE CARTE ESTIVALE POUR LES JEUNES

Pour encourager les étudiants à découvrir leur pays pendant les mois d'été, VIA Rail a lancé une carte-voyage illimitée pour les jeunes, valide en juillet et août. Les ventes ayant dépassé les attentes, nous améliorerons et lancerons à nouveau la carte en 2015.

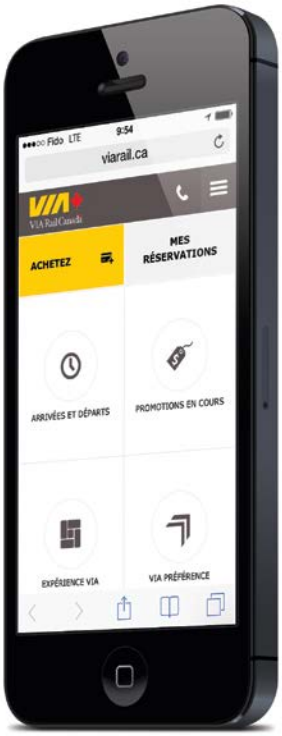
TECHNOLOGIE

SYSTÈME DE SÉCURITÉ DU TRAIN PAR GPS

VIA Rail est fière d'avoir développé et fabriqué elle-même un nouveau système de sécurité utilisant la technologie GPS pour ses trains – le premier du genre au Canada. La première preuve de concept a été fructueuse et le système est actuellement mis à l'essai. Le système de sécurité aidera les mécaniciens de locomotive en les avisant des restrictions de vitesse, de changements imminents à la réglementation et des différents repères à venir le long du trajet. Ce système permettra de réduire le stress inhérent à la conduite d'un train en appuyant les mécaniciens de locomotive dans la réalisation des tâches essentielles et contribuera à améliorer la sécurité globale des activités ferroviaires.



Un exemple d'information disponible grâce au système de sécurité du train par GPS



NOUVEAU PORTAIL MOBILE

VIA Rail a lancé une nouvelle version de la page de son portail mobile. Une navigation conviviale à « grands titres » permet d'accéder facilement à la réservation de billets, aux offres spéciales, aux liens vers VIA Préférence (le programme de fidélité de VIA Rail) et Expérience VIA (une page où les voyageurs peuvent partager leurs histoires de voyage en train), ainsi qu'à de l'information sur l'état des trains.

DIVERTISSEMENT À BORD

VIA Rail a amélioré le système de divertissement à bord qu'elle a lancé en 2013 et a doublé le volume de sa vidéothèque. Le portail offre maintenant aux passagers quelque 150 heures d'émissions canadiennes. Des bulletins de nouvelles et des émissions de télévision de Radio-Canada, des films d'animation et des documentaires de l'Office national du film (ONF), ainsi que des capsules historiques d'Historica Canada et du Réseau canadien d'information (RDI) sur le patrimoine peuvent maintenant être visionnés dans tous les trains de VIA Rail sur le corridor Québec-Windsor.

PROJETS RELATIFS AUX TRAINS

Nos voitures légères, rapides et confortables (LRC) sont en cours de rénovation. À la fin du troisième trimestre de 2014, 19 voitures de classe Économie rénovées et 22 voitures de classe Affaires remises à neuf étaient en service. À la fin de 2014, trois autres voitures de classe Économie et quatre autres voitures de classe Affaires seront rénovées.

PROJETS RELATIFS AUX GARES

Un projet de rénovation à la gare VIA Rail de Brockville a été officiellement lancé. Les rénovations de la gare, construite en 1872, comprennent la rénovation complète du toit, du revêtement extérieur du bâtiment et de l'éclairage, sans oublier la finition. Sont également prévus le remplacement des portes et fenêtres ainsi que l'installation d'une porte automatique, et d'autres améliorations liées à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. De plus, l'édifice adjacent à la gare sera démoli pour faire place à un abri pour les voyageurs.

Aussi, VIA Rail a inauguré la passerelle et le quai central chauffé de la gare de Cobourg.

Gare de Cobourg

INTERMODALITÉ

VIA Rail s'est associée à l'entreprise canadienne AccesRail pour étendre son réseau de distribution à plus de 120 000 agences de voyages au moyen de ses systèmes de distribution mondiaux. Ce partenariat vise à accroître notre offre intermodale avion-train. Au cours de ce trimestre, la compagnie aérienne chinoise Hainan Airlines est devenue notre premier partenaire intercompagnie : un tarif comprenant les deux modes de transport et un billet électronique unique qui regroupe tant le segment aérien que le segment ferroviaire seront offerts et délivrés par les agences de voyages par l'entremise de la compagnie aérienne Hainan.

VIA Rail a aussi conclu un partenariat avec Union Pearson (UP) Express, qui reliera la gare Union de Toronto à l'aéroport Pearson à Toronto. Le début des opérations de l'UP Express est prévu pour le printemps 2015, à temps pour les Jeux panaméricains. On estime que l'UP Express éliminera 1,2 million de déplacements en voiture dès sa première année d'exploitation. Le passage de la route au rail contribuera en outre à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

EXPLOITATION

L'introduction de deux trains supplémentaires dans le corridor Québec-Windsor a ajouté plus de 5 000 sièges par semaine sur ce trajet, ce qui a permis à VIA Rail de mieux redistribuer le reste de son matériel roulant et d'offrir plus d'options de voyage à ses clients.

EXPLORATION DE CARRIÈRES POUR LES JEUNES

Dans le cadre d'un cours d'exploration de carrière pour les élèves de niveau secondaire, VIA Rail a ouvert ses portes à huit participants dynamiques. Ce cours offrait à des jeunes de 14 à 17 ans l'occasion de découvrir des métiers et professions liés à leurs centres d'intérêt. Les participants ont ainsi pu visiter notre Centre de maintenance de Montréal et nos gares de Montréal et d'Ottawa, en plus de faire un voyage de familiarisation à bord de nos trains.

« Cette activité a été une très belle occasion pour des jeunes de la nouvelle génération de découvrir VIA Rail et d'en apprendre davantage à son sujet. Grâce au stage d'exploration de carrières, j'ai pu leur communiquer un peu de ma passion et des connaissances que j'ai acquises au cours des 13 années que j'ai passées à VIA Rail, et aussi leur faire connaître de nouvelles possibilités de carrière. »

– Véronique Dupuis, coordonnatrice, Acquisition des talents, VIA Rail

SÉCURITÉ

OPÉRATION GAREAUTRAIN

VIA Rail poursuit sa collaboration avec *Opération Gareautrain*, 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. Durant le trimestre, nous avons participé au Sommet du rail du Canada à Montréal, au cours duquel nous avons présenté notre participation dans l'*Opération Gareautrain*.

AUTORÉGULATION DE VIA RAIL SUR LES VOIES DU CN

Lorsqu'elles sont sur la propriété du Canadien National (CN), les équipes de train de VIA Rail sont maintenant dispensées de suivre certaines dispositions sur la sécurité (6.0, 7.0 et 9.0), faisant partie des Instructions générales d'exploitation du CN. Ces équipes peuvent dorénavant suivre les instructions internes de VIA Rail.

« Ce changement vient souligner que VIA Rail possède les compétences et la crédibilité nécessaires pour gérer ses propres instructions d'exploitation sur les infrastructures d'autres sociétés ferroviaires. Il s'agit d'un hommage au haut niveau de sécurité et à la confiance acquis par VIA Rail, de même qu'au travail accompli pour continuellement améliorer notre sécurité et nos normes d'exploitation. »

– *Hoang Tran, spécialiste principal, Pratiques d'exploitation et Conformité réglementaire, VIA Rail*

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 continué à réduire notre consommation de carburant. De janvier à septembre 2014, VIA Rail a enregistré une réduction de sa consommation de carburant de 7,5 % et des économies de plus de 0,9 million de dollars par rapport à la même période en 2013.

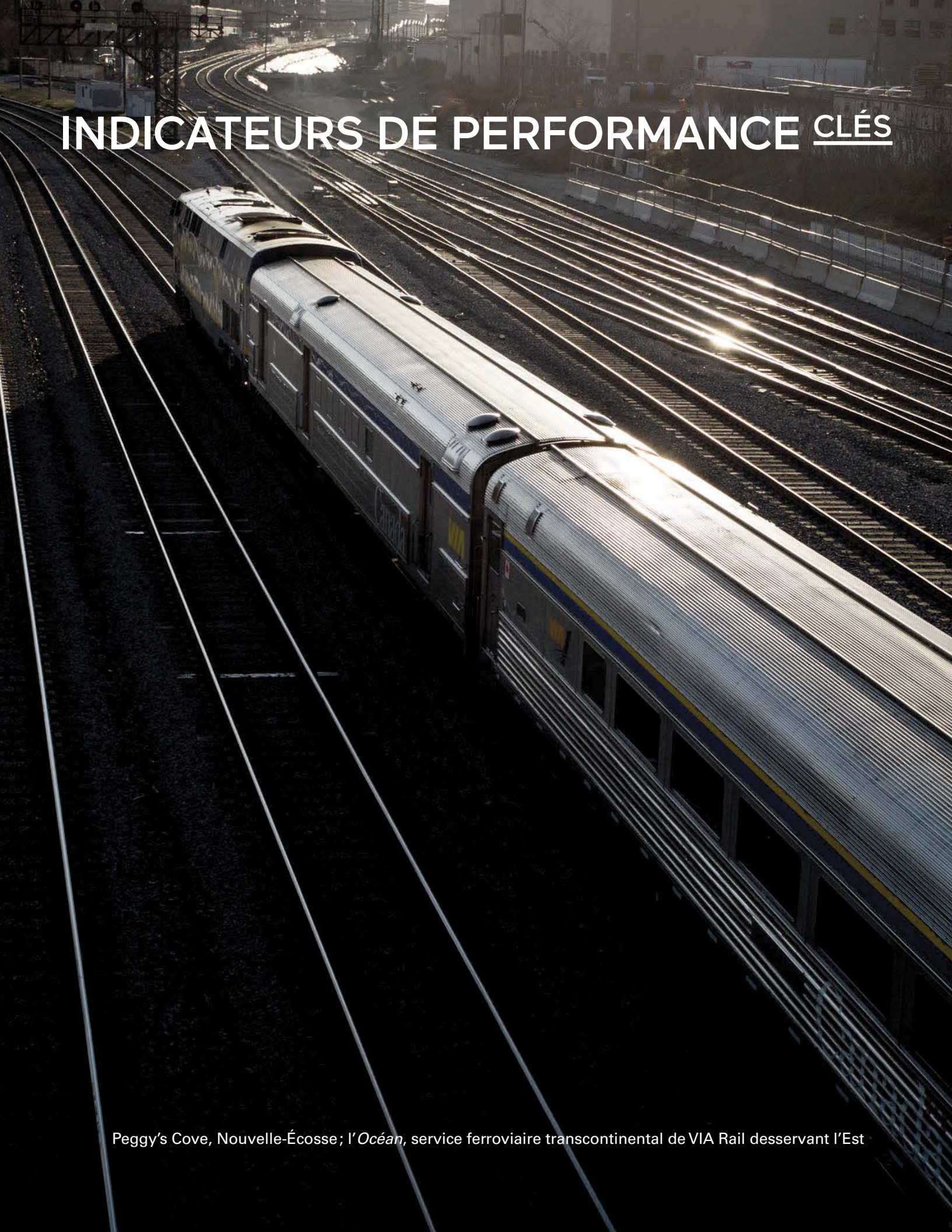
PONCTUALITÉ ET VOIES RÉSERVÉES

Au cours de cette dernière année, et tout particulièrement durant le plus récent trimestre de l'an 2014, la ponctualité des trains de VIA Rail a continué de se détériorer. En effet, nous avons encore observé une piètre performance, alors que seulement 77 % de nos trains ont respecté leur horaire, en comparaison à 83 % pendant la même période en 2013 et à 82 % pour l'ensemble de l'année 2013.

Cette détérioration est expliquée par l'augmentation constante de l'achalandage sur le réseau ferroviaire canadien, utilisé à des fins multiples. Toutes les entreprises de transport ferroviaire de passagers et de marchandise, incluant VIA Rail, ont ajouté des fréquences en réponse à la demande croissante des dernières années. Tous ces trains se partagent l'accès au même réseau, entraînant ainsi une congestion considérable. Or, la détérioration continue de la ponctualité des trains de VIA Rail a mené à une perte de la confiance des usagers et, conséquemment, à la limitation de l'accroissement de la clientèle de la Société.

Un réseau de transport ferroviaire efficace est la pierre angulaire d'une économie prometteuse, tant parce qu'il permet de transporter des biens matériels jusqu'aux différents marchés que parce qu'il contribue à la mobilité de la population. Son bon fonctionnement est également crucial, puisqu'il permet de prévenir et de réduire la congestion pour les autres modes de transport. Améliorer la fluidité du trafic ferroviaire amènera une meilleure fiabilité du réseau, un meilleur service à la clientèle et le retour de la confiance en l'efficacité des trains, tant pour le transport de marchandise que de passagers. C'est pour cette raison que VIA Rail sonde actuellement le terrain afin d'acquérir des voies ferrées réservées dès que l'occasion se présentera. Si VIA Rail avait à sa disposition des voies lui étant réservées, qu'elle pourrait gérer entièrement, elle serait en mesure d'augmenter significativement la ponctualité de ses trains, en plus de d'établir des horaires de trains qui répondent réellement à la demande des voyageurs. De façon plus globale, cela lui permettrait d'améliorer les services qu'elle offre aux Canadiens.

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 ».

	T3 - 2014	T3 - 2013
Produits totaux par employé (en milliers de dollars) Cumul trimestriel des produits annualisé, divisé par le nombre d'employés (équivalents temps plein). Mesure de la productivité.	**118**	109
Produits voyageurs par siège-mille disponible (en cents) Produits divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**20,7**	18,3
Coûts directs par siège-mille disponible (en cents) Coûts directs divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**25,2**	23,2
Ponctualité (en pourcentage) Ne comprend pas les liaisons essentielles.	**77**	83
Assiduité au travail (en pourcentage) Nombre total d'heures travaillées par mois, divisé par le nombre total d'heures de travail possibles par mois.	**92,7**	92,4
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.	**1,9**	0,6

COMMUNAUTÉ ET GOUVERNANCE

CONSEIL D'ADMINISTRATION

En août dernier, après un mandat de huit ans, Paul G. Smith a quitté la présidence du conseil d'administration de VIA Rail. Eric Stefanson, membre du conseil depuis 2007, a alors été nommé président du conseil par intérim.

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction et de dix autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. De ces dix administrateurs (hormis le président et chef de la direction), cinq sont des femmes et cinq sont des 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 troisième trimestre de 2014, une réunion du conseil d'administration a été tenue, tandis que les quatre comités du conseil se sont réunis au total cinq fois. À l'ensemble de ces réunions, le taux d'assiduité des administrateurs a été de 100 %. Un total de 48 124 dollars a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration pendant cette période.

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 troisième trimestre de 2014, VIA Rail a reçu 11 nouvelles demandes, dont deux 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 troisième trimestre de 2014, VIA Rail a fait la promotion des deux langues officielles en apportant un appui à des partenaires comme le *Théâtre du Cercle de Molière, le Morrin Center et le Symposium des Rocheuses*.

IMPLICATION COMMUNAUTAIRE

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

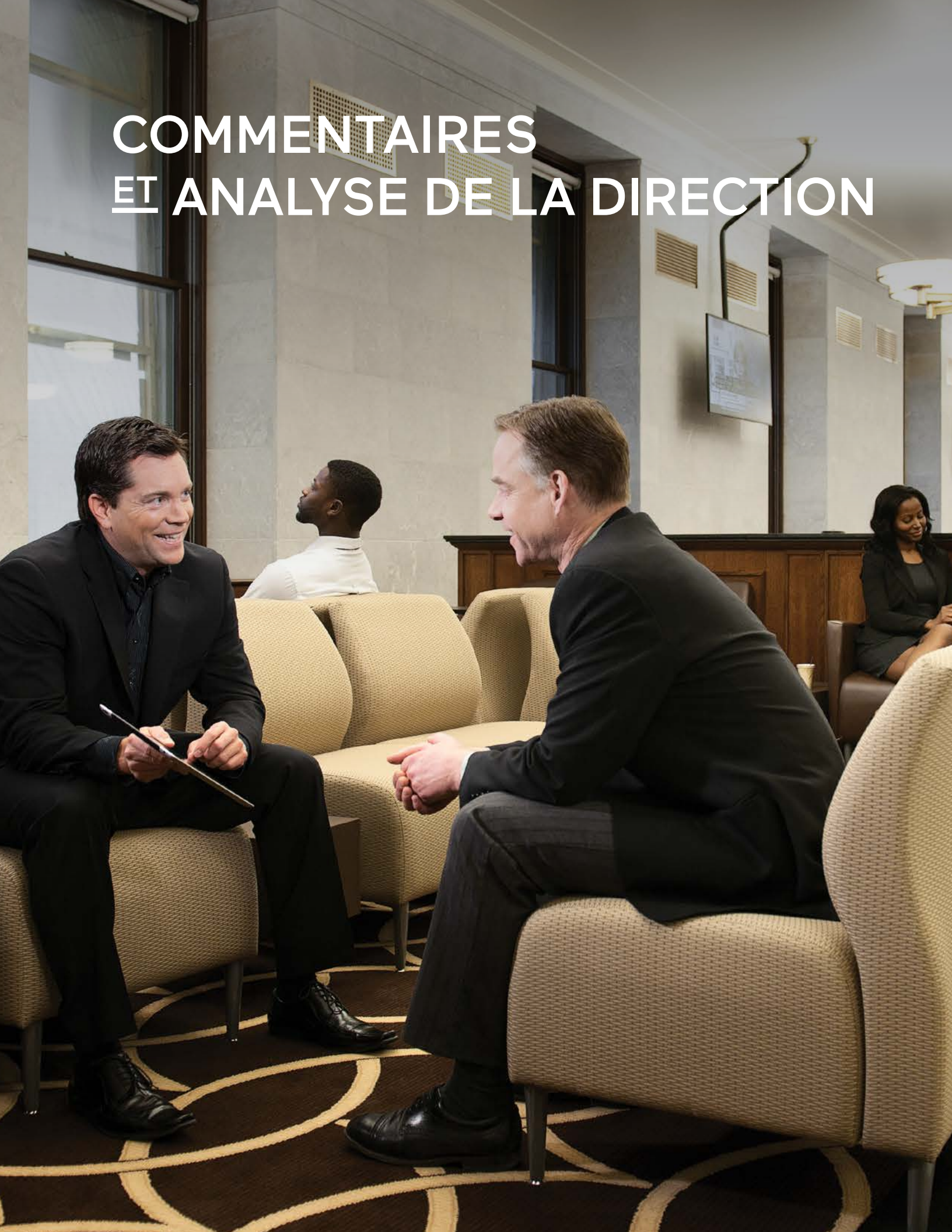
Au cours du troisième trimestre de 2014, VIA Rail a accordé un total de 343 110 $ en crédits-voyages à 382 organismes de bienfaisance et organismes sans but lucratif.

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 2014 :

Paul G. Smith, Président du conseil	3 150 $
Yves Desjardins-Siciliano, Président et chef de la direction	15 261 $
Comité de la haute direction (8 membres)	7 017 $
Conseil d'administration (10 membres)	8 179 $

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 neuf mois terminés le 30 septembre 2014, comparativement au trimestre et à la période de neuf mois terminés le 30 septembre 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 du trimestre et de la période de neuf mois, 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 gouvernement 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 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2014**	2013	Var $	Var %	**2014**	2013	Var $	Var %
Produits voyageurs *	**77,0**	72,2	4,8	6,6	**194,5**	187,6	6,9	3,7
Produits totaux *	**82,4**	77,2	5,2	6,7	**209,6**	202,4	7,2	3,6
Charges d'exploitation *	**130,3**	127,7	2,6	2,0	**377,1**	368,1	9,0	2,4
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	**17,9**	24,4	(6,5)	(26,6)	**59,8**	72,4	(12,6)	(17,4)
Charges d'exploitation totales *	**148,2**	152,1	(3,9)	(2,6)	**436,9**	440,5	(3,6)	(0,8)
Perte d'exploitation	**(65,8)**	(74,9)	(9,1)	(12,1)	**(227,3)**	(238,1)	(10,8)	(4,5)
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**65,8**	74,9	(9,1)	(12,1)	**227,3**	238,1	(10,8)	(4,5)
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les années futures	**8,4**	10,2	(1,8)	(17,6)	**32,0**	31,6	0,4	1,3
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(19,1)**	(18,3)	(0,8)	(4,4)	**(56,6)**	(53,6)	(3,0)	(5,6)
Amortissement du financement en capital reporté	**18,7**	18,0	0,7	3,9	**55,3**	52,7	2,6	4,9
Autres	**1,0**	4,4	(3,4)	(77,3)	**(0,1)**	4,7	(4,8)	n/a
Résultat net	**9,0**	14,3	(5,3)	(37,1)	**30,6**	35,4	(4,8)	(13,5)
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	**(18,6)**	68,3	(86,9)	(127,2)	**(81,5)**	266,9	(348,4)	(130,5)
Résultat global	**(9,6)**	82,6	(92,2)	(111,6)	**(50,9)**	302,3	(353,2)	(116,8)

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

POINTS SAILLANTS DU TRIMESTRE

Comparativement au trimestre terminé le 30 septembre 2013 :

- Les produits ont progressé de 6,7 pour cent et totalisent 82,4 millions de dollars pour le trimestre ;
- Les charges d'exploitation financées ont diminué de 2,6 pour cent et se chiffrent à 148,2 millions de dollars pour le trimestre ;
- La perte d'exploitation financée par le gouvernement du Canada a baissé de 12,1 pour cent pour s'établir à 65,8 millions de dollars pour le trimestre ;
- Le résultat net s'élève à 9,0 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à un résultat net de 14,3 millions pour le même trimestre en 2013 ;
- Les pertes actuarielles pour les régimes à prestations définies se chiffrent à 18,6 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux gains de 68,3 millions de dollars enregistrés au cours du trimestre correspondant l'année dernière ;
- La perte globale totalise 9,6 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à un résultat global de 82,6 millions de dollars généré au cours du troisième trimestre de 2013.

POINTS SAILLANTS DE LA PÉRIODE DE NEUF MOIS

Comparativement à la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2013 :

- Les produits ont progressé de 3,6 pour cent et totalisent 209,6 millions de dollars pour la période ;
- Les charges d'exploitation financées ont subi une légère diminution de 0,8 pour cent et se chiffrent à 436,9 millions de dollars pour la période ;
- La perte d'exploitation financée par le gouvernement du Canada a baissé de 4,5 pour cent pour s'établir à 227,3 millions de dollars pour la période ;
- Le résultat net s'élève à 30,6 millions de dollars pour la période, comparativement à un résultat net de 35,4 millions pour la même période en 2013 ;
- Les pertes actuarielles pour les régimes à prestations définies se chiffrent à 81,5 millions de dollars pour la période, comparativement aux gains de 266,9 millions de dollars enregistrés au cours de la période correspondante l'année dernière ;
- La perte globale totalise 50,9 millions de dollars pour la période, comparativement à un résultat global de 302,3 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 de la période de neuf mois terminés le 30 septembre 2014 (avant éléments hors-caisse et autres ajustements comptables).

A) PRODUITS VOYAGEURS

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 30 septembre				**Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre**			
	2014	2013	Var $	Var %	**2014**	2013	Var $	Var %
Corridor Est	**41,0**	38,5	2,5	6,5	**116,7**	112,8	3,9	3,5
Sud Ouest Ontario	**9,9**	9,0	0,9	10,0	**29,1**	27,0	2,1	7,8
Corridor	**50,9**	47,5	3,4	7,2	**145,8**	139,8	6,0	4,3
Océan	**3,3**	3,2	0,1	3,1	**6,6**	6,6	0,0	0,0
Canadien	**19,4**	18,0	1,4	7,8	**34,1**	33,0	1,1	3,3
Liaisons obligatoires	**1,5**	2,3	(0,8)	(34,8)	**2,9**	4,7	(1,8)	(38,3)
Non Corridor	**24,2**	23,5	0,7	3,0	**43,6**	44,3	(0,7)	(1,6)
Autres	**1,9**	1,2	0,7	58,3	**5,1**	3,5	1,6	45,7
TOTAL	**77,0**	72,2	4,8	6,6	**194,5**	187,6	6,9	3,7

	VOYAGEURS MILLES (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 30 septembre				**Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre**			
	2014	2013	Var #	Var %	**2014**	2013	Var #	Var %
Corridor Est	**136,5**	139,3	(2,8)	(2,0)	**387,2**	395,6	(8,4)	(2,1)
Sud Ouest Ontario	**29,0**	28,9	0,1	0,3	**87,1**	82,8	4,3	5,2
Corridor	**165,5**	168,2	(2,7)	(1,6)	**474,3**	478,4	(4,1)	(0,9)
Océan	**13,7**	14,0	(0,3)	(2,1)	**29,5**	31,0	(1,5)	(4,8)
Canadien	**47,6**	44,6	3,0	6,7	**94,8**	98,6	(3,8)	(3,9)
Liaisons obligatoires	**6,0**	9,6	(3,6)	(37,5)	**12,8**	20,9	(8,1)	(38,8)
Non Corridor	**67,3**	68,2	(0,9)	(1,3)	**137,1**	150,5	(13,4)	(8,9)
TOTAL	**232,8**	236,4	(3,6)	(1,5)	**611,4**	628,9	(17,5)	(2,8)

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

Les produits voyageurs totalisent 77,0 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une augmentation de 6,6 pour cent comparativement au trimestre correspondant l'année dernière. L'augmentation résulte principalement de la hausse des revenus dans tous les principaux services de train, à l'exception des Liaisons obligatoires. Ce trimestre encore, les revenus générés sur les liaisons obligatoires ont diminué étant donné l'interruption du service sur la route Montréal-Gaspé (le service a été interrompu en septembre 2013 et n'a toujours pas repris).

POUR LE TRIMESTRE :

- Les produits du Corridor-Est ont progressé de 6,5 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une amélioration des rendements (8,7 pour cent), contrebalancée en partie par une baisse de l'achalandage (2,0 pour cent moins de voyageurs-milles) ;
- Les produits du sud ouest de l'Ontario ont augmenté de 10,0 pour cent, la hausse également attribuable aux rendements supérieurs (9,6 pour cent), et une légère augmentation de l'achalandage (0,3 pour cent plus de voyageurs-milles) ;
- Les produits de l'*Océan* ont progressé de 3,1 pour cent comparativement à l'année dernière, et l'augmentation est due aux rendements supérieurs (5,4 pour cent), contrebalancé en partie par une baisse de l'achalandage (2,1 pour cent moins de voyageurs-milles) ;
- Les produits du *Canadien* ont augmenté de 7,8 pour cent comparativement au trimestre correspondant l'année précédente. Cette performance s'explique par une augmentation de l'achalandage (6,7 pour cent plus de voyageurs-milles), jumelée à de meilleurs rendements (1,0 pour cent) ;
- Les liaisons obligatoires ont généré des produits moins élevés (34,8 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 LA PÉRIODE DE NEUF MOIS :

- Les produits du Corridor-Est ont progressé de 3,5 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une amélioration des rendements (5,7 pour cent), contrebalancée en partie par une baisse de l'achalandage (2,1 pour cent moins de voyageurs-milles) ;
- Les produits du sud ouest de l'Ontario ont augmenté de 7,8 pour cent, en raison de l'achalandage supérieur (5,2 pour cent plus de voyageurs-milles), jumelé à de meilleurs rendements (2,5 pour cent) ;
- Les produits de l'*Océan* sont stables par rapport à l'année précédente. L'achalandage a diminué (4,8 pour cent moins de voyageurs-milles) mais cette baisse a été annulée par l'amélioration des rendements (5,1 pour cent) ;
- Les produits du *Canadien* ont progressé de 3,3 pour cent comparativement à la période correspondante l'année dernière. Cette performance s'explique principalement par les rendements plus élevés (7,5 pour cent), contrebalancé en partie par une baisse de l'achalandage (3,9 pour cent moins de voyageurs-milles) ;
- Les revenus générés sur les liaisons obligatoires ont diminué de 38,3 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 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2014	2013	Var $	Var %	**2014**	2013	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux *	**64,3**	59,6	4,7	7,9	**167,3**	164,1	3,2	2,0
Exploitation des trains et carburant	**31,8**	31,4	0,4	1,3	**93,8**	91,8	2,0	2,2
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**(0,1)**	(0,4)	0,3	75,0	**(1,0)**	(0,4)	(0,6)	(150,0)
Charge (recouvrement) d'impôt	**0,2**	0,0	0,2	n/a	**0,5**	0,0	0,5	n/a
Autres *	**34,1**	37,1	(3,0)	(8,1)	**116,5**	112,6	3,9	3,5
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES (AVANT CONTRIBUTIONS DE L'EMPLOYEUR POUR LES AVANTAGES DU PERSONNEL)	**130,3**	127,7	2,6	2,0	**377,1**	368,1	9,0	2,4
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel *	**17,9**	24,4	(6,5)	(26,6)	**59,8**	72,4	(12,6)	(17,4)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**148,2**	152,1	(3,9)	(2,6)	**436,9**	440,5	(3,6)	(0,8)

* 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 2,0 pour cent pour totaliser 130,3 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des coûts de rémunération et avantages sociaux (enregistrement d'une provision pour compensation incitative variable étant donné la performance financière qui a dépassé le niveau planifié) ;
- Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 26,6 pour cent et totalisent 17,9 millions pour le trimestre, la baisse résultant de l'importante progression de solvabilité enregistrée en 2013 qui a engendré une amélioration de la base règlementaire de capitalisation des régimes de retraite.

POUR LA PÉRIODE DE NEUF MOIS :

- Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 2,4 pour cent pour totaliser 377,1 millions de dollars pour la période. L'augmentation est également attribuable à la hausse des coûts de rémunération et avantages sociaux (enregistrement d'une provision pour rémunération incitative variable étant donné la performance financière qui a dépassé le niveau planifié), ainsi qu'aux coûts d'exploitation des trains et carburant. Les autres augmentations de coûts concernent le matériel d'entretien (réparations additionnelles pour les roues et locomotives) ainsi que les autres frais de traitement de données (pour les nouveaux systèmes mis en place en 2013) ;
- Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 17,4 pour cent et totalisent 59,8 millions pour la période, la baisse résultant également de l'importante progression de solvabilité enregistrée en 2013 qui a engendré une 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 1 247,7 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 3,1 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2013. Les investissements en immobilisations totalisent 17,2 millions de dollars pour le trimestre et 53,5 millions de dollars pour la période.

- Des investissements de 6,8 millions de dollars ont été réalisés dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 5,5 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 1,1 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 24,6 millions de dollars, dont 17,1 millions de dollars investis dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 7,4 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1 ;
- Un total de 1,4 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 4,4 millions de dollars ont été investis dans la subdivision GEXR-Guelph, et 1,1 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 4,9 millions de dollars a été investie dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre (notamment pour la migration de l'infrastructure TI et le projet d'automatisation de la planification et sélection des cédules de travail). Le total investi au cours de la période se chiffre à 10,0 millions de dollars ;
- Des investissements de 2,2 millions de dollars ont été réalisés dans d'autres projets d'infrastructure, ce qui porte à 5,2 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 21,1 millions de dollars au 30 septembre 2014, ce qui représente une diminution de 0,7 million de dollars comparativement au solde en date du 31 décembre 2013, et une diminution de 0,7 million de dollars comparativement au solde en date du 30 juin 2014.

La diminution 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 est demeurée problématique au cours du trimestre, spécifiquement sur le *Canadien* où elle a baissé de 41 pour cent au cours du deuxième trimestre, à 25 pour cent durant ce présent trimestre,ce qui 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.
NOUVELLES EXIGENCES RELATIVES AUX RÈGLES DE PASSAGES À NIVEAUX		
Transport Canada a publié un nouvel état des projets de règlementation relativement aux passages 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 passages 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.		Ce trimestre encore, 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 encore diminué. Les prochaines stratégies et initiatives viseront à améliorer les rendements tout en générant une augmentation de l'achalandage.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
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).
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.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

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.		L'accroissement important des taux obligataires à long terme au cours des derniers mois 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 Actuaires relatives aux taux d'achat des rentes.
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 troisième trimestre de 2014 continuent d'être 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.

La nouvelle technologie introduite en 2013 et depuis le début de l'année 2014 nous a permis de réduire la 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

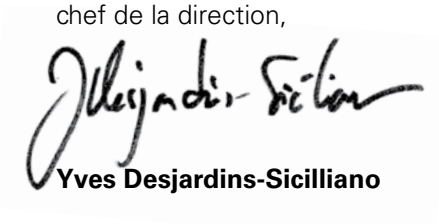
TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 SEPTEMBRE 2014

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 21 novembre 2014

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2014 (non audités)	31 décembre 2013 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	**21 069 $**	21 757 $
Comptes clients	**5 445**	5 696
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**2 980**	3 808
Instruments financiers dérivés	**1 114**	1 733
Stocks	**23 745**	24 924
Fonds de renouvellement des actifs	**8 217**	12 164
	62 570	70 082
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 8)	**854 478**	854 630
Immobilisations incorporelles (NOTE 9)	**393 259**	396 165
Fonds de renouvellement des actifs	**746**	610
	1 248 483	1 251 405
Total des actifs	**1 311 053 $**	1 321 487 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes founisseurs et charges à payer (NOTE 10)	**77 592 $**	90 223 $
Provisions (NOTE 11)	**14 382**	13 219
Financement du gouvernement du Canada reporté	**2 544**	5 595
Instruments financiers dérivés	**2 160**	-
Produits reportés (NOTE 14)	**36 278**	30 770
	132 956	139 807
PASSIFS NON COURANTS		
Passif net au titre des avantages postérieur à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 12)	**93 199**	43 699
	93 199	43 699
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 13)	**1 235 186**	1 237 399
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Résultats non distribués	**(159 588)**	(108 718)
	(150 288)	(99 418)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 311 053 $**	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

Eric Stefanson, FCA
Administrateur et président du conseil par intérim

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Période terminée le 30 septembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de neuf mois terminées	
	2014	2013	2014	2013
PRODUITS				
Voyageurs	**76 397 $**	72 186 $	**193 152 $**	187 322 $
Autres	**5 364**	5 108	**15 205**	15 136
	81 761	77 294	**208 357**	202 458
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**69 857**	69 574	**191 364**	201 077
Exploitation des trains et carburant	**31 785**	31 427	**93 774**	91 779
Gares et autres biens	**7 971**	7 989	**26 425**	25 357
Marketing et ventes	**6 186**	6 441	**22 397**	22 559
Matériel de maintenance	**6 457**	6 615	**22 145**	20 348
Coûts des fournitures à bord des trains	**4 353**	4 337	**11 655**	11 594
Taxes d'exploitation	**1 338**	2 365	**7 075**	8 031
Frais professionnels	**2 463**	1 837	**7 043**	6 210
Télécommunications	**2 826**	2 492	**10 290**	8 735
Amortissements (NOTES 8 & 9)	**18 480**	18 268	**54 699**	53 360
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**582**	-	**1 868**	157
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**2,479**	(90)	**2 779**	(569)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(115)**	(387)	**(1 046)**	(429)
Autres	**2 412**	4 952	**9 407**	9 549
	157 074	155 820	**459 875**	457 758
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	**75 313**	78 526	**251 518**	255 300
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 7)	**65 757**	74 918	**227 284**	238 079
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 13)	**18 749**	17 989	**55 312**	52 655
Résultats avant impôts	**9 193**	14 381	**31 078**	35 434
Recouvrement (charge) d'impôts	**(164)**	-	**(489)**	-
Résultat net pour la période	**9 029**	14 381	**30 589**	35 434
Autres éléments du résultat global de la période				
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au Résultat net :				
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies (NOTE 12)	**(18 603)**	68 290	**(81 459)**	266 904
Autres éléments du résultat global de la période	**(18 603)**	68 290	**(81 459)**	266 904
Résultat global de la période	**(9 574) $**	82 671 $	**(50 870) $**	302 338 $

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	
	2014	2013	2014	2013
Capital-actions	**9 300 $**	9 300 $	**9 300 $**	9 300 $
Résultats non distribués				
Solde au début de la période	**(150 014)**	(234 498)	**(108 718)**	(454 165)
Résultats net de la période	**9 029**	14 381	**30 589**	35 434
Résultat global de la période	**(18 603)**	68 290	**(81 459)**	266 904
Solde à la fin de la période	**(159 588)**	(151 827)	**(159 588)**	(151 827)
Total de l'avoir de l'actionnaire	**(150 288) $**	(142 527) $	**(150 288) $**	(142 527) $

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	
	2014	2013	2014	2013
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**9 029 $**	14 381 $	**30 589 $**	35 434 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 8 & 9)	**18 480**	18 268	**54 699**	53 360
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**582**	-	**1 868**	157
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**-**	(70)	**-**	(211)
Amortissement du financement en capital reporté (NOTES 13)	**(18 749)**	(17 989)	**(55 312)**	(52 655)
Revenu d'intérêts	**(182)**	(171)	**(413)**	(446)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs)	**(20)**	(87)	**(136)**	(361)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**2 479**	(90)	**2 779**	(569)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTES 12)	**9 540**	14 125	**27 865**	40 961
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTES 12)	**(17 940)**	(24 332)	**(59 824)**	(72 537)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**16 662**	(828)	**(9 270)**	8 369
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**19 881**	3 207	**(7 155)**	11 502
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTES 13)	**17 329**	16 847	**53 099**	64 524
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**(18 949)**	7 453	**12 636**	5 476
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**(3 665)**	(10 974)	**(18 132)**	(38 695)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**6 065**	10 997	**22 079**	38 718
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**(4 329)**	(12 848)	**(10 119)**	(15 305)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 & 9)	**(17 191)**	(17 033)	**(53 495)**	(65 106)
Intérêts reçus	**182**	171	**413**	446
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**4**	14	**(14)**	14
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**(20 554)**	(5 373)	**6 467**	(9 928)
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	**(673)**	(2 166)	**(688)**	1 574
Solde au début de la période	**21 742**	19 597	**21 757**	15 857
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	**21 069 $**	17 431 $	**21 069 $**	17 431 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

AU 30 SEPTEMBRE 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 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.

Ces états financiers intermédiaires résumés ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 21 novembre 2014.

2. BASE DE PRÉSENTATION

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 2013 qui ont été préparés selon les IFRS. Certains autres chiffres comparatifs des états financiers intermédiaires résumés ont été reclassés pour se conformer à la présentation du 31 décembre 2013.

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

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

3. MODIFICATIONS DE CONVENTION COMPTABLE

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

L'IAS 19 – *Avantages du personnel (2011)* – Le 21 novembre 2013, l'IASB a publié une modification à IAS 19 Avantages du personnel, intitulée « 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 définies. 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 calculées 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 » émis en décembre 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'éléments non financiers.

La norme est applicable de façon rétroactive pour les périodes annuelles commençant le 1 janvier 2018, l'adoption anticipée est permise. 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.

L'IFRS 15 - *Produits des contrats avec les clients* - est une norme qui énonce un modèle global unique que les entités doivent utiliser pour comptabiliser les produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients ainsi que l'information à présenter. Elle remplacera l'IAS 18 – *Produits des activités ordinaires* -, l'IAS 11 *Contrat de construction* et les interprétations connexes. L'application de cette norme est obligatoire et s'applique à pratiquement tous les contrats avec les clients, à l'exception des contrats de location, des instruments financiers et des contrats d'assurance.

La norme est applicable de façon rétroactive pour les périodes annuelles commençant le 1 janvier 2017, l'adoption anticipée est permise. La Société évalue présentement les impacts de cette nouvelle norme.

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 actifs et passifs 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 futurs 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 raisonnables 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 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 une perte d'exploitation avant financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat 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	
	2014	2013	2014	2013
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	**75,3**	78,5	**251,5**	255,3
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :				
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	**0,2**	-	**0,5**	-
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :				
Amortissements	**(18,5)**	(18,3)	**(54,7)**	(53,4)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(0,6)**	-	**(1,9)**	(0,2)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**8,4**	10,2	**32,0**	31,6
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**(2,5)**	0,1	**(2,8)**	0,6
Ajustement pour les courus de rémunération	**4,1**	4,2	**3,9**	3,9
Augmentation de la juste valeur des investissements	**-**	0,1	**0,1**	0,4
Autres	**(0,6)**	0,1	**(1,3)**	(0,1)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**65,8**	74,9	**227,3**	238,1

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 janvier 2014	Additions	Dispositions	Transferts	30 septembre 2014
Coût :					
Terrains	12,1	-	-	-	**12,1**
Matériel roulant	871,7	-	(13,0)	19,7	**878,4**
Bâtiments de maintenance	138,0	-	(4,2)	0,4	**134,2**
Gares et installations	105,9	-	(2,2)	19,1	**122,8**
Infrastructures (propriété de la Société)	181,2	-	(1,2)	7,1	**187,1**
Améliorations locatives	78,0	-	(1,6)	0,4	**76,8**
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	-	(2,2)	0,8	**6,8**
Projets en cours de réalisation	84,9	40,9	-	(48,9)	**76,9**
Coût total	1 540,9	40,9	(24,6)	-	**1 557,2**
Amortissement cumulé :					
Matériel roulant	417,6	23,1	(12,2)	-	**428,5**
Bâtiments de maintenance	89,1	2,1	(4,1)	-	**87,1**
Gares et installations	33,5	3,3	(2,0)	-	**34,8**
Infrastructures (propriété de la Société)	59,0	4,1	(1,2)	-	**61,9**
Améliorations locatives	45,2	1,8	(1,6)	-	**45,4**
Machinerie et équipement	23,3	0,9	(0,2)	-	**24,0**
Matériel informatique	13,9	4,1	(0,1)	-	**17,9**
Autres immobilisations corporelles	4,7	0,3	(1,9)	-	**3,1**
Total de l'amortissement cumulé	686,3	39,7	(23,3)	-	**702,7**
Valeur nette totale	854,6	1,2	(1,3)	-	**854,5**

9. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 janvier 2014	Additions	Dispositions	Transferts	30 septembre 2014
Coût :					
Logiciels	73,5	-	(5,1)	11,9	**80,3**
Droits d'accès aux infrastructures	415,4	-	(0,5)	0,3	**415,2**
Autres actifs intangibles	4,1	-	-	-	**4,1**
Projets en cours de réalisation	24,0	12,6	-	(12,2)	**24,4**
Coût total	517,0	12,6	(5,6)	-	**524,0**
Amortissement cumulé :					
Logiciels	59,4	6,7	(5,1)	-	**61,0**
Droits d'accès aux infrastructures	60,2	8,2	-	-	**68,4**
Autres actifs intangibles	1,2	0,1	-	-	**1,3**
Total de l'amortissement cumulé	120,8	15,0	(5,1)	-	**130,7**
Valeur nette totale	396,2	(2,4)	(0,5)	-	**393,3**

10. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 septembre 2014	31 décembre 2013
Salaires à payer et courus	**34,8**	36,7
Comptes fournisseur - Immobilisations	**9,8**	19,8
Comptes fournisseurs - autres	**28,2**	28,0
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	**4,7**	5,5
Autre	**0,1**	0,2
	77,6	90,2

11. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31décembre 2013	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	30 septembre 2014
Coûts environnementaux	1,1	0,6	(1,3)	-	**0,4**
Litiges et risques contractuels (NOTE A)	11,8	3,0	(0,5)	(0,3)	**14,0**
Restructuration	0,3	-	(0,2)	(0,1)	**-**
Provisions totales	13,2	3,6	(2,0)	(0,4)	**14,4**

A) LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

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 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 POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES 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 diminué à 4,10 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.

12. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

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 2014	31 décembre 2013	30 septembre 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	**18,2**	30,0	**0,3**	0,5
Charge d'intérêts	**61,3**	81,9	**0,6**	0,8
Cotisations des salariés	**9,3**	10,9	**-**	-
Prestations versées	**(76,5)**	(97,1)	**(0,3)**	(0,5)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	32,9	**-**	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses financières	**198,2**	(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	**2 135,8**	1 925,3	**16,9**	16,3
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**1 923,9**	1 735,0	**-**	-
Revenu d'intérêt	**58,9**	67,7	**-**	-
Rendement réel des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	**116,7**	113,2	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**54,4**	87,9	**0,3**	0,5
Cotisations des salariés	**9,3**	10,9	**-**	-
Prestations versées	**(76,5)**	(97,1)	**(0,3)**	(0,5)
Effet du transfert d'employés	**-**	8,3	**-**	-
Dépenses d'administration	**(1,4)**	(2,0)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 085,3**	1 923,9	**-**	-
Passif net au titre des prestations définies	**(50,5)**	(1,4)	**(16,9)**	(16,3)

B) RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG-TERME

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes d'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 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'avantages du personnel à long-terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 septembre 2014	31 décembre 2013
PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES À LONG-TERME DU PERSONNEL :		
Solde de début de la période	**23,8**	22,0
Coût des services	**3,6**	5,4
Intérêts débiteurs	**0,8**	0,8
Prestations versées	**(4,3)**	(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	**23,9**	23,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**4,3**	5,8
Prestations versées	**(4,3)**	(5,8)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages à long-terme du personnel	**(23,9)**	(23,8)

12. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

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. Selon les évaluations actuarielles et projections au 30 septembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 septembre 2014	31 décembre 2013
PASSIF AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES À LONG-TERME DU PERSONNEL :		
Solde de début de la période	**2,2**	4,2
Coût des services	**0,6**	(0,6)
Prestations versées	**(0,9)**	(1,4)
Solde à la fin de la période	**1,9**	2,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,9**	1,4
Prestations versées	**(0,9)**	(1,4)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages à long-terme du personnel :	**(1,9)**	(2,2)

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 2014	31 décembre 2013
Passifs :		
Régimes de retraite	**(50,5)**	(1,4)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(16,9)**	(16,3)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(23,9)**	(23,8)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(1,9)**	(2,2)
Total	**(93,2)**	(43,7)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Charges d'exploitation :				
Régimes de retraite	**7,6**	12,1	**22,0**	34,6
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,3**	0,4	**0,9**	1,0
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,5**	1,5	**4,4**	4,6
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,1**	0,2	**0,6**	0,8
Total	**9,5**	14,2	**27,9**	41,0

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Autres éléments du résultat global :				
Régimes de retraite	**18,6**	(68,3)	**81,5**	(266,9)
Total	**18,6**	(68,3)	**81,5**	(266,9)

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 septembre 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)	**53,1**	90,8
Amortissement du financement en capital reporté	**(55,3)**	(82,4)
Solde à la fin de la période	**1 235,2**	1 237,4

14. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés sont composés des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	30 septembre 2014	31 décembre 2013
Ventes de billets perçues d'avance	**15,1**	11,1
Cartes cadeaux	**2,7**	2,7
Transaction non-monétaires	**2,5**	2,3
VIA Préférence	**14,4**	14,0
Autres	**1,6**	0,7
Total des produits reportés	**36,3**	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 10 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 2014, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 41,1 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 30,4 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.