RAPPORT DU PREMIER TRIMESTRE 2018

TABLE DES MATIÈRES

02 Message du président
04 Premier trimestre en chiffres
06 Examen des activités
14 Mobilité durable
22 Indicateurs clés de performance
24 Gouvernance et responsabilité
26 Commentaires et analyse de la direction
40 États financiers intermédiaires résumés

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Entre son 40e anniversaire, les annonces importantes, l'accroissement des revenus et l'achalandage, VIA Rail a de nombreuses raisons de célébrer en 2018. Au cours du premier trimestre, nous avons atteint nos objectifs puisque nos revenus totaux ont augmenté de 11,4 % comparativement à l'an dernier, et que notre achalandage s'est accru de 12,4 %.

La confiance que nous accordent les passagers s'est manifestée tôt en début de trimestre alors que des conditions météorologiques difficiles mettaient le pays à rude épreuve. De plus en plus de gens ont opté pour VIA Rail durant la période des Fêtes afin d'éviter le stress de la conduite hivernale : nous avons accueilli plus de 300 000 personnes à bord de nos trains dans l'ensemble du pays, ce qui représente une hausse de 10 % par rapport à la même période l'an dernier. En outre, pendant le long week-end de Pâques, VIA Rail a affiché son meilleur rendement en dix ans pour cette période. Bien que la croissance se poursuive, nous cherchons toujours de nouvelles façons de mieux servir notre clientèle.

Depuis déjà 40 ans, nous exploitons humblement le service ferroviaire passagers national et proposons à la population une expérience sécuritaire, confortable et inoubliable d'un océan à l'autre. Pour marquer cet anniversaire, nous avons habillé 41 rames de trains du logo et des couleurs emblématiques de VIA 40, et les a signées « L'avenir est à bord », qui reflète notre vision tournée vers des lendemains durables. À défaut d'avoir vu ces rames circuler sur les voies, vous trouverez une photo dans le présent rapport.

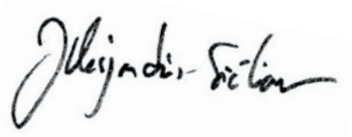
Dans son budget de 2018-2019, le gouvernement fédéral a annoncé l'octroi des fonds nécessaires à l'acquisition d'une nouvelle flotte moderne pour desservir le corridor entre Québec et Windsor. Cette bonne nouvelle est le fruit de la confiance qu'un nombre toujours grandissant de Canadiennes et Canadiens portent à VIA Rail chaque année. Le renouvellement de la flotte s'inscrit dans un vaste plan de modernisation proposé par VIA Rail pour amener la population canadienne vers un avenir plus durable. Ce plan comprend également trois autres initiatives que nous avons le plaisir d'annoncer. Quelle merveilleuse façon d'entamer notre 40e année d'existence !

Tout d'abord, dans le cadre de notre engagement à offrir aux voyageurs canadiens le service de transport national et intervilles de la plus grande qualité et le plus accessible qui soit, nous allons moderniser 17 voitures destinées à nos liaisons long parcours afin de les rendre totalement accessibles. Cette nouvelle génération de voitures favorisera l'inclusion sociale, accroîtra la mobilité pour tous et permettra d'offrir le même niveau de service exceptionnel à tous nos passagers en tenant compte de leurs besoins particuliers. En second lieu, nous rénoverons 25 voitures, elles aussi destinées à nos services long parcours, afin de prolonger leur vie utile de plusieurs décennies. Ces deux projets se greffent à la remise en état de 33 autres voitures pour notre service long parcours, amorcée l'année dernière. Ces trois projets représentent un investissement de plus de 138 M$.

Dans son budget de cette année, le gouvernement a aussi affecté des fonds pour l'achèvement des études sur notre projet de Train à Grande Fréquence afin d'éclairer une décision qui devrait être prise sous peu. Entre-temps, au mois de mars, ce projet a valu à VIA Rail le prix de la durabilité dans le cadre de la 11e édition du Global Infrastructure Leadership Forum.

Je tiens à remercier tous nos passagers de choisir une voie sensée et durable en voyageant en train, ainsi que nos employés dont la persévérance et le dévouement rendent toutes ces réalisations possibles.

En 2018, et plus que jamais au cours de sa récente histoire, l'avenir est à bord de VIA Rail !



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

PREMIER TRIMESTRE EN CHIFFRES

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

	T1 2018	T1 2017
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)		
Produits voyageurs [1]	**73,5**	65,7
Produits totaux [1]	**79,1**	**71,0**
Charges d'exploitation [1]	**(150,8)**	(137,5)
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	**(10,5)**	(9,3)
Charges d'exploitation totales [1]	**(161,3)**	**(146,9)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**82,2**	**75,9**
Dépenses en immobilisations	**18,3**	20,8
Financement total requis	**100,5**	**96,7**
Financement d'exploitation par le gouvernement	**82,2**	75,9
Financement en capital par le gouvernement	**18,3**	20,8
Financement total par le gouvernement	**100,5**	**96,7**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,0**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS [2]		
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**211**	191
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**394**	378
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**39.0**	39.7
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**33,9**	33,3
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 654**	1 627
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**9 200**	9 004
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**54**	51
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**128**	117
Ponctualité (%)	**73**	77
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 920**	2 721

(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'un audit

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, PREMIER TRIMESTRE DE 2018

Groupe de services	Produits voyageurs* (en milliers)	Passagers (en milliers)	Voyageurs-milles (en milliers)	Financement de l'État (par voyageur-milles)
Corridor Québec - Windsor	65 011 $	1 057,3	191 005	0,23 $
Long parcours Ouest	4 678 $	8,9	11 198	1,46 $
Long parcours Est	1 540 $	14,3	6 965	1,63 $
Liaisons régionales	415 $	9,0	1 883	5,45 $
Total	**71 644 $**	**1 089,5**	**211 051**	**0,39 $**

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, PREMIER TRIMESTRE DE 2017

Groupe de services	Produits voyageurs* (en milliers)	Passagers (en milliers)	Voyageurs-milles (en milliers)	Financement de l'État (par voyageur-milles)
Corridor Québec - Windsor	57 427 $	932,8	169 541	0,24 $
Long parcours Ouest	4 481 $	10,2	11 445	1,20 $
Long parcours Est	1 507 $	14,4	6 923	1,52 $
Liaisons régionales	748 $	11,8	3 079	3,45 $
Total	**64 163 $**	**969,2**	**190 988**	**0,40 $**

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

EXAMEN DES ACTIVITÉS

CÉLÉBRER LES 40 ANS DE VIA RAIL

En 2018, VIA Rail célèbre son 40e anniversaire en tant que société d'État canadienne autonome vouée au transport ferroviaire voyageurs. Poursuivant sur la lancée de Canada 150, VIA Rail met à profit son matériel roulant pour encourager les gens à découvrir le pays à bord du train. « L'avenir est à bord », tel qu'affiché sur nos rames de train sur des appliques aux couleurs et aux motifs attrayants, traduit notre vision d'un avenir plus durable pour le Canada. Depuis janvier, 41 rames de train arborent ces appliques avec les couleurs et le logo VIA 40.

LES PASSAGERS AVANT TOUT

UN MENU VARIÉ METTANT EN VEDETTE DES PRODUITS LOCAUX

Soucieuse de promouvoir et d'appuyer les produits locaux, VIA Rail a ajouté de nouvelles options à son menu ce trimestre. La carte des bières artisanales à bord de l'*Océan* inclut désormais les produits de Maybee Brew du Nouveau-Brunswick, et les passagers ont pu savourer différentes bières produites dans les provinces que traversent nos trains. En outre, le menu du *Canadien* a été actualisé et propose un petit déjeuner, un repas du midi et un souper supplémentaires disponibles en cas de changements imprévus à l'horaire.

Pour les amateurs de thé, on a simplifié la sélection sur le menu en proposant les cinq saveurs les plus populaires de la marque de thé Sloane de Toronto offertes en tout temps à nos passagers. Les voyageurs peuvent également consulter la description des repas du menu de la classe Affaires dans le corridor Québec – Windsor au moyen de l'application mobile de VIA Rail. Les passagers de la classe Économie peuvent aussi utiliser l'application pour se renseigner sur les menus à l'aide de leur numéro de réservation.

CONCOURS DE RECETTES

Les employés de VIA Rail ont une fois de plus enfilé leur chapeau de chef durant le concours « Ma recette en classe Affaires » afin de proposer un délectable mets de leur cru aux passagers dans le Corridor. Les deux recettes gagnantes sont le « saumon de l'Atlantique grillé sur lit de poireaux » de Michael McBride et la « poitrine de poulet à la chapelure de noix de coco avec sauce aux canneberges » de Danielle Werbrouck. Une carte-menu a été conçue pour accompagner ces deux plats gagnants qui sont maintenant servis en classe Affaires.

Michael McBride, Préposé principal aux services à Toronto

Danielle Werbrouck, Préposée principale aux services à Montréal

Annonces historiques

Des annonces importantes pour la société d'État ont eu lieu durant le premier trimestre. En février, le gouvernement fédéral a octroyé des fonds dans son budget 2018-2019 pour l'acquisition d'une nouvelle flotte destinée au corridor Québec–Windsor, qui remplacera la flotte existante presque arrivée à la fin de sa vie utile. Durant cette période, notre conseil d'administration a créé le Comité spécial sur l'approvisionnement de la nouvelle flotte qui sera chargé de superviser le programme de renouvellement de la flotte. De l'information sur ce projet est disponible sur le site Web de VIA Rail.

Le gouvernement a aussi affecté des fonds pour la conclusion des études de faisabilité sur notre projet de Train à Grande Fréquence, aussi connu sous l'acronyme TGF, afin d'éclairer une décision qui devrait être prise sous peu. Ces initiatives sont des composantes clés du plan de VIA Rail visant la transformation du service ferroviaire voyageurs des Canadiens par le contrôle et à l'exploitation de voies dédiées aux passagers, ainsi par l'acquisition d'une nouvelle flotte de trains modernes. Le TGF offrira aux collectivités du corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec des horaires améliorés, des services plus fréquents, des temps de déplacement réduits et une plus grande ponctualité.

L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, et Françoise Bertrand, présidente du conseil d'administration, au Centre de maintenance de Toronto lors de l'annonce pour la nouvelle flotte du corridor Québec-Windsor

AUDIO À BORD : BALADO ET STINGRAY MUSIQUE

En 2017, on a demandé à VIA Rail de prendre part à une nouvelle série de baladodiffusions allant à la rencontre de nos passagers. Cette série était menée par six chercheurs travaillant pour le compte de l'organisme médiatique sans but lucratif *Challenge for Change*. Les chercheurs ont passé l'été à voyager aux quatre coins du Canada et à discuter avec les passagers à bord de nos trains. Cela a donné lieu à des conversations inédites, touchantes et, parfois, délicates qui nous permettent de mieux saisir l'identité canadienne d'aujourd'hui. La série de baladodiffusions, intitulée *C4C Conversations*, est la première à être disponible sur notre système de divertissement à bord dans le corridor Québec – Windsor.

Les passagers du Corridor qui ont plutôt envie d'écouter de la musique peuvent maintenant se laisser emporter par la grande panoplie de mélodies offertes sur l'application de Stingray Musique, premier partenaire musical de VIA Rail. Il suffit de télécharger l'application à bord du train, qui est ensuite disponible gratuitement pendant une période maximale de six mois. Stingray Musique offre 50 canaux triés sur le volet pour les passagers de VIA Rail, ainsi que 2 000 autres canaux pour tous les goûts musicaux, du country francophone aux classiques populaires, du reggae à la musique canadienne indépendante. Stingray Musique met l'accent sur les musiciens locaux et propose sur son application les œuvres de 15 000 groupes et artistes canadiens.

PLAISIR HIVERNAL À QUÉBEC

À Québec, les visiteurs ont pu profiter à plein des joies de l'hiver durant le Carnaval de Québec annuel et, une fois de plus, VIA Rail était sur les lieux. Afin d'offrir aux festivaliers une expérience tout à fait mémorable, VIA Rail a créé la grande glissade où l'on pouvait voir défiler les bannières représentant les différentes villes desservies de Vancouver à Halifax. Plus de 20 000 visiteurs ont dévalé la glissade pendant les 17 jours du festival.

PERFORMANCE

EXCELLENTS RÉSULTATS PENDANT LES FÊTES ET LORS DES LONGUES FINS DE SEMAINE

De plus en plus de passagers ont adhéré à notre campagne « Déjouer l'hiver » en choisissant le train comme moyen de transport pendant les Fêtes. Entre le 18 décembre et le 7 janvier, nos trains ont pris à leur bord 308 000 personnes d'un bout à l'autre du pays, ce qui représente une hausse de 10 % par rapport à la même période l'année dernière.

Le train gagne également du terrain comme mode de transport pour les longs week-ends. VIA Rail a enregistré ses meilleurs résultats en dix ans pour le congé de Pâques. Entre le 29 mars et le 3 avril, la Société a transporté plus de 83 000 passagers dans le corridor Québec – Windsor, soit 18 % de plus qu'en 2017. Suivant une tendance amorcée en 2014, les revenus voyageurs se sont accrus de près de 20 % comparativement à l'année dernière.

PONCTUALITÉ

Malgré les efforts que nous déployons pour offrir un service fiable, certains facteurs externes sont indépendants de notre volonté. Des conditions météorologiques extrêmes ont causé des bris mécaniques tant chez VIA Rail que chez les propriétaires des voies ferrées. La congestion causée par les trains de marchandises, sur laquelle VIA Rail n'a aucun contrôle, ainsi que les délais dans les gares ont également contribué à notre faible ponctualité au cours du premier trimestre, notamment dans l'Ouest du Canada où la situation s'est détériorée au point où plus de 73 % des départs de soir de Toronto vers Vancouver ont dû être reportés au lendemain. Non seulement ces délais ont provoqué l'insatisfaction des clients mais ils ont entraîné des coûts additionnels pour le service de l'Ouest. Nous continuons à prendre plusieurs mesures de mitigation pour limiter l'impact sur l'expérience client et l'environnement de travail pour nos employés.

CONSOLIDER NOS ACTIFS

Les projets planifiés pour l'exercice 2018-2019 ont progressé, dont des travaux sur les voies détenues par VIA Rail, les ponts et la signalisation, auxquels la Société avait affecté 23,5 millions de dollars. VIA Rail a aussi investi 11,5 millions de dollars dans l'amélioration du réseau et d'autres projets, dont le doublement des voies ferroviaires à Ottawa pour lequel des travaux préliminaires ont déjà commencé. Parmi les autres projets, mentionnons :

GARE D'OTTAWA

Au cours du premier trimestre, des travaux de rénovation ont été entrepris pour accroître l'accessibilité et la sécurité de la gare. Ils comprennent entre autres des améliorations au toit et aux auvents afin d'augmenter l'isolation et accroître la durée de vie de la gare.

Rénovation des toits à la gare d'Ottawa

CENTRE DE MAINTENANCE DE TORONTO

On a doté l'aire de service d'un nouveau système de remplacement d'essieux montés. Ce nouveau système assurera une maintenance plus efficace des trains, en accroissant la capacité pour remplacer les essieux montés, en réduisant le temps de mise hors service des trains et en optimisant l'utilisation du matériel roulant.

Le nouveau système de remplacement des roues au CMT

MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable fait partie intégrante de notre identité et a toujours été au cœur de nos activités. Depuis la parution de notre premier rapport sur la mobilité durable faisant état de nos activités en 2015, nous ne cessons d'innover et de réinventer notre entreprise, en étant toujours axés sur la croissance. À nos yeux, la mobilité durable consiste à favoriser un réseau de transport plus vert au Canada en vue d'assurer la prospérité économique, d'améliorer la qualité de vie et d'offrir un plus grand nombre d'options de mobilité écoresponsables. Voici un aperçu de nos activités durant le trimestre qui s'arriment à nos piliers de la mobilité durable. Pour en savoir davantage à ce sujet, veuillez consulter le rapport intégral de 2017 sur la mobilité durable affiché sur notre site Web.

OFFRIR UNE EXPÉRIENCE CLIENT EXCEPTIONNELLE

MEILLEUR AFFICHAGE DANS LES GARES

Pour améliorer l'expérience client dans nos gares principales (Toronto, Ottawa, Kingston, Montréal et Québec), VIA Rail aménagera des installations d'affichage numérique aux portes d'embarquement pour remplacer les tours à affichage magnétique. Ces installations fourniront des informations détaillées telles que le numéro du train, la destination finale et les arrêts en cours de route. Elles afficheront également d'importantes informations, comme les rappels pour les vérifications spéciales de bagages ou des modifications à l'assignation des sièges. Entre les périodes d'embarquement, ces installations afficheront aussi des publicités afin de réduire les coûts d'impression. Nous avons également conclu une entente avec la Police provinciale de l'Ontario et la Sûreté du Québec pour afficher les alertes Amber sur les tours.

VIA : LE BLOGUE REJOINT UN AUDITOIRE PLUS LARGE

VIA Rail met en valeur le dynamisme des collectivités de tout le pays grâce à son blogue touristique. Au cours du premier trimestre, VIA : Le blogue s'est associé avec *Passion Passport*, une communauté d'influenceurs et de rédacteurs, photographes et vidéographes de voyage dont les récits et expériences incitent les gens à voyager. Les rédacteurs de *Passion Passport* voyageront par train dans les différentes villes desservies par VIA Rail, dont Ottawa, Halifax et Vancouver, et partageront leurs périples sur notre blogue.

Nouvelles affiches numériques à la gare d'Ottawa

Une visite au Musée des beaux-arts du Canada avec *Passion Passport*

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

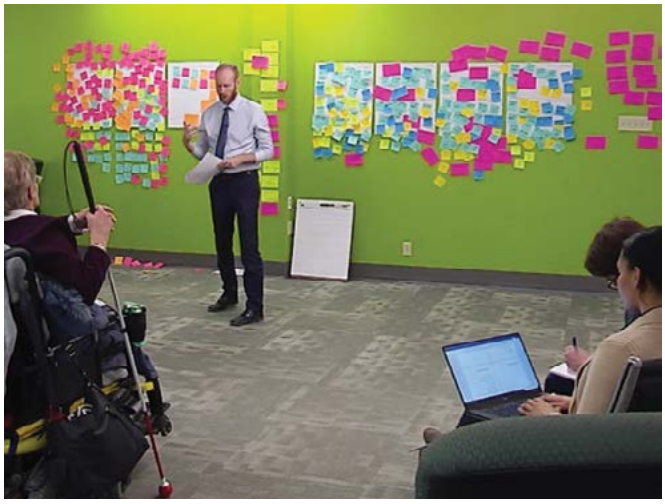
PROMOUVOIR L'ACCESSIBILITÉ POUR LES AVEUGLES ET LES PERSONNES PARTIELLEMENT VOYANTES

VIA Rail entretient un partenariat de longue date avec le Conseil canadien des aveugles (CCA). En février, la Société a reçu un certificat d'appréciation du CCA pour avoir commandité la Semaine de la canne blanche, une initiative de sensibilisation à l'égalité des personnes ayant un handicap visuel, ainsi que le tournoi de curling pour personnes malvoyantes.

Au cours du premier trimestre, de concert avec l'Institut national canadien pour les aveugles (INCA), le CCA et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), VIA Rail a entrepris des travaux préliminaires pour l'aménagement d'une gare sans embûches – *Clear Station* – une initiative exploratoire qui vise à rendre la gare d'Ottawa plus accessible aux personnes aveugles ou ayant une déficience visuelle afin qu'elles puissent voyager de façon plus autonome.

VIA Rail a invité les membres du CCA et de l'INCA à participer à une journée d'ateliers. Durant ces séances, on a demandé aux participants comment rendre l'expérience client plus agréable et faciliter leurs déplacements dans la gare. VIA Rail cherchait ainsi à mieux comprendre la réalité des personnes aveugles et malvoyantes qui doivent voyager en obtenant des commentaires directement des personnes qui bénéficieront de ces services. Un prototype de solution sera mis à l'essai au milieu de l'été.

De tels partenariats nous permettent d'optimiser nos programmes liés à l'accessibilité des gares, des trains, du matériel et des services connexes.



Sean Schofield de VIA Rail durant la journée d'ateliers pour l'initiative *Clear Station*

Pamela O'Leary reçoit au nom de VIA Rail, une certification d'appréciation de Louise Gillis, présidente nationale de la CCA

SOUTENIR LE MOIS DE L'HISTOIRE DES NOIRS

En février, VIA Rail a transporté plus de 200 jeunes Canadiens du Club des petits déjeuners de Toronto jusqu'à Ottawa dans le cadre du Mois de l'histoire des Noirs. Pour l'occasion, les participants ont visité la Colline du Parlement, rencontré des parlementaires et enrichi leurs connaissances sur le Mois de l'histoire des Noirs et les personnes noires illustres qui ont joué un rôle clé dans notre gouvernement et l'histoire de notre pays.

Des membres du Club des petits déjeuners de Toronto durant une visite à la Colline du Parlement

RENFORCER LES LIENS AVEC LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Le début de l'année 2018 a été un trimestre charnière dans l'établissement de nouveaux rapports entre VIA Rail et les communautés autochtones du pays. Des consultations initiales ont ouvert la voie à des discussions constructives avec les représentants des nations iroquoises et algonquines de l'Ontario.

Grâce à notre collaboration avec le Conseil canadien pour le commerce autochtone (CCCA), nous poursuivons nos efforts en vue d'obtenir le premier niveau de la certification Relations progressistes avec les Autochtones. Pour que notre candidature soit prise en compte, nous devons démontrer que nous faisons preuve de leadership, que nous avons des programmes d'équité d'emploi, que nous créons des liens d'affaires avec des entreprises appartenant à des Autochtones et que nous établissons et maintenons de bonnes relations communautaires. VIA Rail a aussi participé à des tables rondes codirigées par *Indigenous Works* et la Chambre de commerce du Canada afin d'encourager l'inclusion des peuples autochtones dans l'économie canadienne.

VIA Rail a également commandité l'édition 2018 de la Conférence Essor qui s'est tenue à Winnipeg grâce à *Indspire*, un organisme dont la mission est d'habiliter et de soutenir la jeunesse autochtone en lui offrant des ressources pédagogiques. VIA Rail était présente sur les lieux pour parler de l'entreprise, et un employé de descendance autochtone a témoigné de son expérience chez VIA Rail.

VIA Rail à Winnipeg pour la Conférence Essor 2018

ÊTRE UN EMPLOYEUR ATTRAYANT

La soirée Distinction de Montréal

RECONNAÎTRE L'EXCELLENCE CHEZ NOS EMPLOYÉS

Chaque année, la Société remet les prix Distinction qui incitent les employés de l'entreprise à mettre à l'honneur leurs pairs dans quatre catégories : Service 5 étoiles, Excellence en maintenance, Modèle de réussite et Esprit d'équipe. En 2017, nous avons reçu un nombre record de 215 candidatures, une augmentation de 162 % par rapport à l'année précédente. Composés de membres syndiqués et non syndiqués de la Société, les comités de sélection régionaux ont choisi quatre gagnants dans chacune des régions. Des soirées Distinction ont été organisées en janvier et février cette année pour souligner le travail des gagnants et pour célébrer les employés qui atteignent des années charnières de service, ainsi que ceux qui prennent leur retraite.

PROMOUVOIR LA DIVERSITÉ

En février, notre président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano, a représenté VIA Rail sur la scène internationale au sommet sur la diversité qui s'est tenu à Milan, en Italie. Après avoir prononcé un discours au GS11 (Gender Summit) de Montréal, M. Desjardins-Siciliano a été invité en Italie en raison de ses efforts et de son engagement à promouvoir la diversité et l'inclusion au sein de la main-d'œuvre. Ce sommet est une excellente tribune pour ouvrir le dialogue et sensibiliser les dirigeants mondiaux aux retombées positives de la diversité en milieu de travail.

MENER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON RESPONSABLE

ÉTABLIR DES LIENS AVEC LES COLLECTIVITÉS

VIA Rail est résolue à collaborer avec les collectivités pour mieux saisir les besoins des voyageurs et mettre en œuvre des plans visant l'amélioration de ses services. Au cours du premier trimestre, le président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano, s'est rendu à Drummondville, au Québec, pour rencontrer le maire Alexandre Cusson, aussi président de l'Union des municipalités du Québec. L'occasion se prêtait à merveille aux discussions sur les plans actuels et futurs de VIA Rail ainsi que sur les options de transport plus durable que son projet de Train à Grande Fréquence pourrait offrir aux résidents des petites, moyennes et grandes collectivités du Québec.

UN GRAND MERCI, SPY HILL

En janvier, le président et chef de la direction de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, la chef des communications, Ann Bouthillier, le chef des affaires commerciales, Martin R. Landry, et le chef de la maintenance et de la mécanique, Mario Bergeron, sont allés à Spy Hill, en Saskatchewan, remercier la petite communauté pour son élan de solidarité lors d'une situation fâcheuse. Le jour de Noël, des conditions météorologiques dangereuses qui auraient pu menacer la sécurité des passagers et du personnel à bord ont forcé un train à s'arrêter dans le village de Spy Hill. Les membres de cette petite communauté ont accueilli à bras ouverts nos employés et les passagers et leur ont préparé un repas des Fêtes, épaulés par notre personnel.

Yves Desjardins-Siciliano avec Alexandre Cusson, maire de Drummondville

DE GAUCHE À DROITE : Mario Bergeron, Ann Bouthillier, Martin R. Landry et Yves Desjardins-Siciliano à Spy Hill, Saskatchewan

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE

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 ».

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE		Trimestres terminés le 31 mars		
INDICATEUR	**UNITÉ**	**2018**	**2017**	**Vs 2017**
CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS) Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO)	SMO	394	378	4,3%
REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	20,07	18,77	■
DÉPENSES TOTALES (1) / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisées par le total des sièges-milles offerts	cents	39,73	37,81	■
RSMO / CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisés par les coûts par siège-mille offerts	%	50,5%	49,6%	■
PONCTUALITÉ La ponctualité des trains de VIA Rail	%	73%	77%	■
PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA RAIL La ponctualité des trains de VIA Rail sur la portion d'infrastructure dont VIA Rail est propriétaire	%	95%	94%	■
INCIDENTS DE TRAIN Comprennent les déraillements, toute violation des règles cardinales, les excès de vitesse critiques ou les violations des règles critiques entraînant des blessures aux passagers et/ou employés, ou des dommages au matériel roulant ou aux infrastructures d'une valeur de 25 000 dollars ou plus.	Nbre	3	2	■
ASSIDUITÉ DES EMPLOYÉS Les heures totales travaillées par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois.	%	94%	94%	■

(2) Les dépenses totales incluent les charges de retraite pour services courants mais excluent les charges de retraite pour services passés.

■ Performance égale ou supérieure au résultat de l'année dernière.
■ Performance légèrement inférieure au résultat de l'année dernière (moins de 10 %).
■ Performance inférieure au résultat de l'année dernière (10 % ou plus).

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au 31 mars 2018, le conseil d'administration est composé de la présidente du conseil, du président et chef de la direction et de dix autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. De ces onze administrateurs (hormis le président et chef de la direction), six sont des femmes et cinq sont des hommes. Chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de la Société, le conseil rend compte des activités de VIA Rail auprès du Parlement par l'entremise de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

Le conseil d'administration a confié au Comité spécial sur l'approvisionnement de la nouvelle flotte le rôle de superviser le processus d'approvisionnement du projet de remplacement des rames de train du corridor Windsor – Québec, qui a été approuvé dans le cadre du budget fédéral de 2018. Le Comité aura comme mission de recevoir directement les fréquents rapports de la direction afin d'aider le CA dans l'examen pointu des activités de ce projet.

Quatre réunions du conseil d'administration ont eu lieu au cours du premier trimestre de 2018. De plus, huit réunions de l'un ou l'autre des cinq comités du conseil ont été tenues. Le taux d'assiduité des administrateurs aux réunions de ce trimestre a été de 95 %. Un total de 47 747 $ a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration durant cette période.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence sont essentielles à l'établissement d'une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public. VIA Rail est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels* depuis 2007. Depuis, nous n'avons cessé de progresser afin de communiquer nos informations pour répondre aux questions légitimes du public, des médias et de tous ceux et celles qui s'intéressent au fonctionnement de VIA Rail Canada. Au cours de ce premier trimestre, VIA Rail a reçu sept demandes de renseignements.

PROMOUVOIR NOS LANGUES OFFICIELLES

VIA Rail se conforme à la Loi sur les langues officielles et est fière d'offrir ses services en français et en anglais. Près de 1,1 million de passagers sont montés à bord de nos trains durant le premier trimestre et aucun ne s'est plaint du service qu'il a reçu dans la langue de son choix. Cela témoigne de notre engagement à offrir un service bilingue d'un bout à l'autre du pays, dans nos gares, à bord de nos trains et dans nos centres de service à la clientèle. Durant le trimestre, la Société a fait la promotion des langues officielles du pays en s'associant avec la Fondation canadienne pour le dialogue des cultures dans le cadre de la 20e édition du Rendez-vous de la Francophonie 2018.

FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES DÉPENSES SUIVANTES ONT ÉTÉ SOUMISES AU PREMIER TRIMESTRE 2018 AU TITRE DES DÉPLACEMENTS, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES	
Françoise Bertrand Présidente du conseil d'administration	1 023 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	15 994 $
Membres de la haute direction (9 membres)	40 284 $
Conseil d'administration (10 membres)	11 545 $
Total pour les membres de la direction de VIA Rail (y compris les dépenses susmentionnées)	**275 408 $**

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

1. INTRODUCTION

Le rapport de commentaires et d'analyse de la direction présente les résultats financiers de VIA Rail pour le trimestre terminé le 31 mars 2018 comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2017. Ce document doit être lu parallèlement aux états financiers intermédiaires résumés et aux notes afférentes.

IMPORTANCE RELATIVE

En évaluant quelle information devrait être présentée dans le présent rapport, la direction utilise le principe d'importance relative. La direction considère une information importante s'il est probable que son omission ou son inexactitude pourrait influencer les décisions que les utilisateurs de VIA Rail prennent sur la base de cette information financière.

2. VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

VIA Rail est une société d'État non mandataire qui exploite le service ferroviaire de passagers au niveau national au nom du gouvernement du Canada. Les objectifs de la Société sont de fournir un service sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement afin de répondre au besoin des voyageurs canadiens au Canada.

Le gouvernement du Canada détermine le rôle de VIA Rail dans la structure globale et les services fournis par le gouvernement fédéral et fournit des crédits pour subventionner les services ferroviaires de passagers.

3. INDICATEURS DES RÉSULTATS FINANCIERS ET STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS POUR LE TRIMESTRE

	Trimestres terminés le 31 mars			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2018**	2017	Var $	Var %
PERFORMANCE FINANCIÈRE				
Produits voyageurs (SECTION 4.2)	**73,5**	65,3	8,2	12,6%
Autres produits	**5,6**	5,2	0,4	7,7%
Total des produits	**79,1**	70,5	8,6	12,2%
Charges d'exploitation (SECTION 4.3)	**187,7**	173,5	14,2	8,2%
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat (SECTION 4.1)	**(108,6)**	(103,0)	(5,6)	(5,4%)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (SECTION 4.1)	**82,2**	75,9	6,3	8,3%
Amortissement du financement en capital reporté	**24,9**	23,0	1,9	8,3%
Résultat net de la période	**(1,5)**	(4,2)	2,7	64,3%
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite	**26,8**	(16,6)	43,4	261,4%
Résultat global de la période	**25,3**	(20,8)	46,1	221,6%
SITUATION FINANCIÈRE ET FLUX DE TRÉSORERIE				
Total des actifs (SECTION 4.4)	**1 348,5**	1 356,7	(8,2)	(0,6%)
Total des passifs (SECTION 4.4)	**1 436,7**	1 513,5	(76,8)	(5,1%)
Trésorerie (SECTION 4.5)	**10,0**	12,2	(2,2)	(18,0%)
Fonds nets générés par les activités d'exploitation (SECTION 4.5)	**4,0**	4,7	(0,7)	(14,9%)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement (SECTION 4.5)	**2,8**	(3,4)	6,2	182,4%
Financement en capital (SECTION 4.5)	**18,3**	20,8	(2,5)	(12,0%)
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS				
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 654**	1 627	27	1,7%
Sièges-milles (EN MILLIONS)	**394**	378	16	4,2%
Voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**211**	191	20	10,5%
Coefficient d'occupation moyen (%)	**54**	51	3	5,9%
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**39,0**	39,7	(0,7)	(1,8%)

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

- VIA Rail a enregistré une augmentation de 12,6 pour cent ses produits.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 8,2 pour cent.
- La perte d'exploitation a augmenté de 5,4 pour cent.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 8,3 pour cent.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de 25,3 millions de dollars comparativement à une perte de 20,7 millions de dollars en 2017. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite.

4. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

4.1 COMPARAISON DES RÉSULTATS SELON LES IFRS ET DES RÉSULTATS FINANCÉS

	Trimestres terminés le 31 mars			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	Var $	Var %
Perte d'exploitation financée	**(82,2)**	**(75,9)**	**(6,3)**	**(8,3%)**
AJUSTEMENTS DES PRODUITS NON FINANCÉS				
Ajustement pour les points VIA Préférence	**0,0**	(0,5)	0,5	100,0%
AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCÉES				
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	**0,4**	0,3	0,1	33,3%
Amortissement et pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(25,2)**	(23,4)	(1,8)	(7,7%)
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	**(1,6)**	(3,5)	1,9	54,3%
Total des ajustements des charges non financées	**(26,4)**	(26,6)	0,2	0,8%
Postes (ne générant) ne nécessitant pas des fonds d'exploitation	**(26,4)**	**(27,1)**	**0,7**	**2,6%**
Perte d'exploitation selon les IFRS	**(108,6)**	**(103,0)**	**(5,6)**	**(5,4%)**
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**82,2**	75,9	6,3	8,3%
Amortissement du financement en capital reporté	**24,9**	23,0	1,9	8,3%
Perte nette avant impôts sur le revenu	**(1,5)**	**(4,1)**	**2,6**	**63,4%**
Charge d'impôts	**0,0**	(0,1)	0,1	100,0%
Perte nette selon les IFRS pour la période	**(1,5)**	**(4,2)**	**2,7**	**64,3%**
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite	**26,8**	(16,6)	43,4	261,4%
Résultat global (perte) pour la période	**25,3**	**(20,8)**	**46,1**	**221,6%**

Résultat net selon les IFRS :

Pour le trimestre, une perte de 1,5 millions de dollars comparativement à une perte de 4,2 millions de dollars soit une amélioration de 2,7 millions principalement attribuable à :

- Une augmentation de la perte d'exploitation (5,6 millions de dollars) qui s'explique par une augmentation des produits de 8,1 millions de dollars et une augmentation des charges de 14,2 millions de dollars;
- Une augmentation du financement d'exploitation reçu par le gouvernement durant le trimestre (augmentation de 6,3 millions de dollars);
- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté de 1,9 millions de dollars.

Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite :

RÉSULTAT GLOBAL DE 26,8 MILLIONS DE DOLLARS POUR LE PREMIER TRIMESTRE DE 2018 :

Au 31 mars 2018, le taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies était de 3,50 pour cent comparativement à 3,40 pour cent au 31 décembre 2017, ce qui représente une augmentation du résultat global de 27,3 millions de dollars. Le rendement des actifs des régimes pour le premier trimestre 2018 était de – 0,5 million de dollars (rendement des actifs plus bas qu'attendu).

RÉSULTAT GLOBAL (PERTE) DE 16,6 MILLIONS DE DOLLARS POUR LE PREMIER TRIMESTRE DE 2017 :

Au 31 mars 2017, le taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies était de 3,60 pour cent comparativement à 3,80 pour cent au 31 décembre 2016, ce qui représente une perte de 59,2 millions de dollars pour le premier trimestre de 2017. Le rendement des actifs des régimes généré pour le premier trimestre de 2016 a été de 42,6 millions de dollars.

4.2 PRODUITS

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 31 mars			
	2018	2017	Var $	Var %
Produits voyageurs				
Corridor Est	**52,8**	46,9	5,9	12,6 %
Sud-Ouest Ontario	**12,2**	10,5	1,7	16,2 %
Corridor Québec - Windsor	**65,0**	**57,4**	**7,6**	**13,2 %**
Océan	**1,5**	1,5	0,0	0,0 %
Canadien	**4,8**	4,5	0,3	6,7 %
Liaisons régionales	**0,3**	0,7	(0,4)	(57,1 %)
Hors Corridor	**6,6**	**6,7**	**(0,1)**	**(1,5 %)**
Autres	**1,9**	1,2	0,7	58,3 %
Total produits voyageurs selon les IFRS	**73,5**	**65,3**	**8,2**	**12,6 %**
Autres produits	**5,6**	5,2	0,4	7,7 %
Total produits selon les IFRS	**79,1**	**70,5**	**8,6**	**12,2 %**
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés)	**0,0**	0,5	(0,5)	(100,0 %)
TOTAL PRODUITS FINANCÉS	**79,1**	**71,0**	**8,1**	**11,4 %**

VOYAGEURS

(EN MILLIERS)	Trimestres terminés le 31 mars			
	2018	2017	Var $	Var %
Voyageurs				
Corridor Est	**787,9**	696,9	91,0	13,1 %
Sud-Ouest Ontario	**269,4**	235,9	33,5	14,2 %
Corridor Québec - Windsor	**1 057,3**	**932,8**	**124,5**	**13,3 %**
Océan	**14,3**	14,4	(0,1)	(0,7 %)
Canadien	**8,9**	10,2	(1,3)	(12,7 %)
Liaisons régionales	**9,0**	11,8	(2,8)	(23,7 %)
Hors Corridor	**32,2**	**36,4**	**(4,2)**	**(11,5 %)**
TOTAL VOYAGEURS	**1 089,5**	**969,2**	**120,3**	**12,4 %**

PRODUITS VOYAGEURS :

Les produits voyageurs ont augmenté de 8,2 millions de dollars (12,6 pour cent). Cette augmentation est principalement attribuable à une hausse de l'achalandage (12,4 pour cent).

CORRIDOR EST :

Les produits générés par le Corridor Est ont augmenté de 5,9 millions de dollars (12,6 pour cent) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient d'une hausse de l'achalandage (13,1 pour cent) découlant notamment de l'augmentation de la capacité offerte. Cette augmentation est contrebalancée en partie par la baisse des produits moyens (-0,4 pour cent).

SUD-OUEST DE L'ONTARIO :

Les produits générés dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 1,7 millions de dollars (16,2 pour cent) grâce à l'augmentation du nombre de voyageurs (14,2 pour cent) et des produits moyens (1,8 pour cent).

OCÉAN :

Les produits de l'*Océan* sont demeurés stables ayant connu une légère diminution de l'achalandage (-0,7 pour cent) contrebalancée par une augmentation des produits moyens.

CANADIEN :

Les produits du *Canadien* ont augmenté de 0,3 million de dollars (6,7 pour cent). Cette augmentation est attribuable à une augmentation de produits moyens (22 pour cent) principalement dans la classe Prestige. Cette augmentation est partiellement contrebalancée par une diminution du nombre de voyageurs en classe Économie résultant de la diminution de la ponctualité, qui a un impact significatif sur les voyageurs en classe Économie qui ne voyagent que sur des segments spécifiques du trajet.

LIAISONS RÉGIONALES :

Les produits générés des liaisons régionales ont totalisé 0,4 million de dollars (57,1 pour cent) en diminution par rapport à l'exercice précédent. Cette diminution s'explique par la fermeture du service sur le tronçon Gillam-Churchill de la liaison Winnipeg-Churchill. Le service a été interrompu en mai 2017 à la suite d'importantes inondations ayant endommagées les infrastructures. La date à laquelle le service reprendra n'a pas encore été déterminée.

AJUSTEMENT POINTS VIA PRÉFÉRENCE :

L'ajustement de 2017 découle d'un changement d'estimation des probabilités que les points octroyés soient échangés en billets. L'impact de ce changement d'estimation a engendré la comptabilisation de 0,5 million de produits.

AUTRES PRODUITS :

Les autres produits ont augmenté de 0,4 million de dollars (7,7 pour cent). Cette augmentation est attribuable aux revenus provenant des gares incluant les revenus de location et stationnement.

4.3 CHARGES D'EXPLOITATION

	Trimestres terminés le 31 mars			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	Var $	Var %
Rémunération et avantages du personnel	**78,0**	67,5	10,5	15,6%
Exploitation des trains et carburant	**36,8**	31,4	5,4	17,2%
Gares et autres biens	**12,0**	11,6	0,4	3,4%
Marketing et ventes	**7,4**	8,3	(0,9)	(10,8%)
Matériel de maintenance	**9,9**	9,2	0,7	7,6%
Honoraires professionnels	**5,1**	4,1	1,0	24,4%
Télécommunications	**4,6**	4,5	0,1	2,2%
Amortissements	**23,8**	22,9	0,9	3,9%
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1,4**	0,5	0,9	180,0%
Perte nette (gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(2,0)**	2,7	(4,7)	(174,1%)
Autres	**10,7**	10,8	(0,1)	(0,9%)
Total des charges d'exploitation selon les IFRS	**187,7**	**173,5**	**14,2**	**8,2%**
Ajustements non financés (SECTION 4.1)	**(26,4)**	(26,6)	0,2	(0,8%)
Total des charges financées	**161,3**	**146,9**	**14,4**	**9,8%**

Les charges d'exploitation ont augmenté de 14,2 million de dollars (8,2 pour cent) et les principales variations sont :

RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES DU PERSONNEL :

L'augmentation de 10,5 millions de dollars (15,6 pour cent) découle principalement d'une augmentation du nombre d'employés (en partie causée par l'ajout de capacité), les augmentations salariales annuelles et l'augmentation des coûts (temps supplémentaire et ajout de personnels) engendrés par les problèmes de ponctualité du *Canadien*.

EXPLOITATION DES TRAINS ET CARBURANT :

L'augmentation de 5,4 millions de dollars (17,2 pour cent) est attribuable à une augmentation des coûts pour l'utilisation des infrastructures et du carburant résultant de l'ajout de capacité (nouvelles fréquences introduites à l'automne 2017), ainsi qu'à l'augmentation contractuelle annuelle des coûts (7 pour cent) pour l'utilisation de l'infrastructure payée aux propriétaires.

4.4 SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2018	31 déc. 2017	Var $	Var %
ACTIFS				
Actifs courants	**92,5**	92,5	0,0	0,0%
Immobilisations corporelles	**881,1**	883,8	(2,7)	(0,3%)
Immobilisations incorporelles	**365,2**	369,5	(4,3)	(1,2%)
Fonds de renouvellement des actifs	**9,7**	5,4	4,3	79,6%
Total des actifs	**1 348,5**	**1 351,2**	**(2,7)**	**(0,2%)**
PASSIFS				
Passifs courants	**161,2**	159,6	1,6	1,0%
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	**42,6**	65,6	(23,0)	(35,1%)
Total des passifs	**203,8**	**225,2**	**(21,4)**	**(9,5%)**
Financement en capital reporté	**1 232,9**	1 239,5	(6,6)	(0,5%)
Capital-actions	**9,3**	9,3	0,0	0,0%
Déficit accumulé, début de la période	**(122,8)**	(145,3)	22,5	15,5%
Résultat net	**(1,5)**	12,9	(14,4)	(111,6%)
Autres éléments du résultat global	**26,8**	9,6	17,2	179,2%
Déficit accumulé, fin de la période	**(97,5)**	**(122,8)**	**25,3**	**(20,6%)**
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 348,5**	**1 351,2**	**(2,7)**	**(0,2%)**

Les principaux changements dans la situation financière sont attribuables aux éléments suivants:

ACTIFS

L'actif total a diminué de 2,7 millions de dollars en raison principalement de la diminution de la valeur des immobilisations corporelles et incorporelles expliquée par la dépréciation, l'amortissement et la perte sur cession (total de 25,2 millions de dollars), partiellement compensée par des investissements en immobilisations de 18,3 millions de dollars.

PASSIFS

Les avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel ont diminué en raison de l'augmentation des taux d'actualisation, tel qu'expliqué à la section 4.1 du présent document.

Le financement en capital reporté a diminué en raison de l'amortissement du financement en capital de 24,9 millions de dollars et d'un financement en capital de 18,3 millions de dollars.

AUTRE ÉLÉMENT DU RÉSULTAT GLOBAL

Les autres éléments du résultat global ont augmenté en raison de l'augmentation des taux d'actualisation affectant le passif des régimes de retraite, tel qu'expliqué à la section 4.1 du présent document.

4.5 LIQUIDITÉ, FLUX DE TRÉSORERIE ET INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

LIQUIDITÉ ET FLUX DE TRÉSORIE

	Trimestres terminés le 31 mars			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	Var $	Var %
Solde au début de la période	**3,2**	10,9	(7,7)	(70,6 %)
Fonds nets générés par les activités d'exploitation	**4,0**	4,7	(0,7)	(14,9 %)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement	**2,8**	(3,4)	6,2	182,4 %
Solde à la fin de la période	**10,0**	**12,2**	**(2,2)**	**(18,0 %)**

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION :

Les fonds nets générés par les activités d'exploitation ont diminué de 0,7 million de dollars (14,9 pour cent). Cette diminution est principalement attribuable à la hausse des cotisations de l'employeur pour les avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel (1,2 millions de dollars), en partie contrebalancée par la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement.

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT :

La variation des fonds nets générés par les activités d'investissement est principalement attribuable à un retrait de 4,7 millions de dollars du Fonds de renouvellement des actifs.

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles et incorporelles se sont chiffrées à 1 246,4 millions de dollars au 31 mars 2018, ce qui représente une diminution de 6.9 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2017.

Les investissements en immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 18,3 millions de dollars pour le trimestre et sont composés principalement des éléments suivants :

	Trimestres terminés le 31 mars			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	Var $	Var %
Équipements	**5,7**	5,0	0,7	14,0 %
Infrastructure	**3,2**	9,1	(5,9)	(64,8 %)
Technologie de l'information	**4,5**	2,6	1,9	73,1 %
Gares	**3,3**	1,8	1,5	83,3 %
Autres	**1,6**	2,3	(0,7)	(30,4 %)
Total	**18,3**	**20,8**	**(2,5)**	**(12,0 %)**

Les investissements les plus importants réalisés au cours du trimestre ont été faits pour la réhabilitation de mi-vie des locomotives, les projets de plate-forme surélevée, de toit du hall principal ainsi que de la salle électrique à la gare d'Ottawa et divers travaux sur les ponts de l'infrastructure de VIA Rail.

5. ANALYSE DES RISQUES

Cette section présente les principaux risques auxquels VIA Rail est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers, et présente la tendance actuelle par rapport au 31 décembre 2017.

Cette section doit être lue conjointement avec la section des risques des commentaires et analyse de la direction au 31 décembre 2017, incluse dans le rapport annuel 2017.

Le seul risque ayant varié depuis le 31 décembre 2017 est le suivant :

DISPONIBILITÉ, FIABILITÉ ET QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE

RISQUE :

Les services offerts par des sociétés ferroviaires hôtes se détériorent, ce qui nuit à la ponctualité des trains, fait augmenter les coûts d'exploitation et pourrait entraîner une diminution de la satisfaction de la clientèle et des produits voyageurs.

CHANGEMENTS DEPUIS DÉCEMBRE 2017 :

La ponctualité des trains s'est encore détériorée pour le *Canadien*, et a chuté à 3 pour cent au cours du premier trimestre, avec des retards de plus en plus longs.

Ces retards ont entraîné des coûts additionnels et ont eu un impact négatif sur l'achalandage en classe économique.

Les répercussions négatives du maintien des retards pendant la saison estivale de pointe pourraient être beaucoup plus importantes en termes de coûts supplémentaires et des pertes de revenus potentielles, puisque les fréquences hebdomadaires augmenteront de 2 à 3 fois par semaine et que plus de passagers voyagerons à bord des trains.

De plus, Les ententes entre VIA Rail et les principales sociétés ferroviaires hôtes dont VIA Rail utilise les infrastructures arriveront à échéance à la fin 2018. Elles pourraient être renouvelées, mais les modalités ne sont pas connues à l'heure actuelle.

LES AUTRES RISQUES POUR LESQUELS IL N'Y A PAS DE CHANGEMENT DEPUIS DÉCEMBRE 2017 SONT LES SUIVANTS :

- Sécurité des voyageurs, des employés et du public
- Gouvernement et stratégie
- Contribution des employés
- Génération de produits
- Coûts assujettis à des facteurs externes
- Qualité, disponibilité et fiabilité du matériel roulant
- Technologie de l'information

6. PERSPECTIVES

Les résultats du premier trimestre de 2018 sont positifs en termes de revenus et d'achalandage, en particulier pour le Corridor. La faible performance du *Canadien* quant à la ponctualité est cependant un problème, et si elle se maintient pendant la période estivale de pointe, elle pourrait entraîner des coûts supplémentaires et des pertes de revenus importants.

La direction a mis en place un plan d'atténuation afin de réduire au minimum l'impact de ces retards sur les voyageurs et continue de travailler avec les sociétés ferroviaires hôtes pour trouver des moyens de minimiser les retards.

En ce qui a trait aux résultats financiers pour l'année, les charges d'exploitation seront en hausse par rapport à celles de l'année dernière. Cette hausse s'explique par l'ajout de capacité, par les coûts supplémentaires associés aux problèmes de ponctualité, ainsi que par les diverses initiatives que la direction met en place afin de réaliser la transformation de VIA Rail et préparer la société pour l'avenir.

Ces initiatives avaient été planifiées, de sorte que la société prévoit respecter les niveaux de financement autorisés pour l'année.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

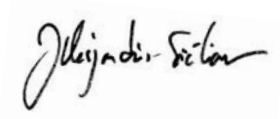
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 31 MARS 2018

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 audités 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.



Yves Desjardins-Siciliano
Le président et chef de la direction

Patricia Jasmin, CPA, CA
La chef, Services financiers

Montréal, Canada
29 mai 2018

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2018	31 décembre 2017
ACTIFS COURANTS	*(non audités)*	*(audités)*
Trésorerie	**9 968 $**	3 195 $
Clients et autres débiteurs	**12 616**	11 264
À recevoir du gouvernement du Canada	**31 186**	37 215
Autres actifs courants	**4 247**	4 059
Instruments financiers dérivés (NOTE 9)	**4 721**	3 476
Stocks	**26 632**	25 465
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 10)	**3 096**	7 780
	92 466	92 454
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 11)	**881 157**	883 847
Immobilisations incorporelles (NOTE 12)	**365 197**	369 477
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 10)	**873**	873
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 16)	**8 804**	4 566
	1 256 031	1 258 763
Total des actifs	**1 348 497 $**	1 351 217 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 13)	**104 382 $**	113 791 $
Provisions (NOTE 14)	**8 543**	8 872
Instruments financiers dérivés (NOTE 9)	**1 515**	2 292
Produits reportés (NOTE 15)	**46 799**	34 613
	161 239	159 568
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 16)	**42 629**	65 620
	42 629	65 620
Financement en capital reporté (NOTE 17)	**1 232 867**	1 239 544
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Déficit accumulé	**(97 538)**	(122 815)
	(88 238)	(113 515)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 348 497 $**	1 351 217 $

Engagements (Note 20)

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Trimestres terminés le 31 mars (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	**2018**	2017
PRODUITS		
Voyageurs (NOTE 7)	**73 503 $**	65 267 $
Autres (NOTE 7)	**5 582**	5 219
	79 085	70 486
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	**77 974**	67 465
Exploitation des trains et carburant	**36 772**	31 431
Gares et autres biens	**11 971**	11 604
Marketing et ventes	**7 444**	8 311
Matériel de maintenance	**9 882**	9 228
Coûts des fournitures à bord des trains	**4 722**	4,109
Taxes d'exploitation	**2 987**	2 469
Honoraires professionnels	**5 055**	4 058
Télécommunications	**4 647**	4 525
Amortissements (NOTES 11 ET 12)	**23 822**	22 922
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 11 ET 12)	**1 384**	451
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(2 022)**	2 746
Perte nette (gain net) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(153)**	1 145
Autres	**3 206**	3 049
	187 691	173 513
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**108 606**	103 027
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 8)	**82 235**	75 850
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 17)	**24 913**	23 079
Résultat net avant impôts sur le résultat	**(1 458)**	(4 098)
Charge d'impôts	**77**	68
RÉSULTAT NET DE LA PÉRIODE	**(1 535)**	(4 166)
Autres éléments du résultat global		
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au résultat net (déduction faite des impôts) :		
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite (NOTE 16)	**26 812**	(16 624)
	26 812	(16 624)
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**25 277 $**	(20 790) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DU DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE

Trimestres terminés le 31 mars (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	**2018**	2017
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $
Déficit accumulé		
Solde au début de la période	**(122 815)**	(145 334)
Résultat net de la période	**(1 535)**	(4 166)
Autres éléments du résultat global de la période	**26 812**	(16 624)
Solde à la fin de la période	**(97 538)**	(166 124)
Total du déficit de l'actionnaire	**(88 238) $**	(156 824) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Trimestres terminés le 31 mars (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	**2018**	2017
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de la période	**(1 535) $**	(4 166) $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :		
Amortissements (NOTES 11 ET 12)	**23 822**	22 922
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 11 ET 12)	**1 384**	451
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 17)	**(24 913)**	(23 079)
Revenu d'intérêts	**(102)**	(85)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(2 022)**	2 746
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 16)	**10 043**	8 996
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 16)	**(10 460)**	(9 271)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 18)	**7 727**	6 194
Fonds nets générés par les activités d'exploitation	**3 944**	4 708
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital (NOTE 17)	**18 236**	20 844
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**8 764**	656
Retraits effectués du Fonds de renouvellement des actifs	**4 684**	-
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**(10 721)**	(4 114)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 11, 12 ET 13)	**(18 236)**	(20 844)
Intérêts reçus	**102**	85
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'investissement	**2 829**	(3 373)
TRÉSORERIE		
Augmentation de la période	**6 773**	1 335
Solde au début de la période	**3 195**	10 861
Solde à la fin de la période	**9 968 $**	12 196 $
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	**9 968 $**	12 196 $
	9 968 $	12 196 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

POUR LA PÉRIODE TERMINÉE LE 31 MARS 2018 (NON AUDITÉS)

1. AUTORISATION 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 être une voie sensée pour les voyageurs avec une mission de placer les passagers avant tout et de se dépasser constamment pour leur offrir une expérience de voyage plus sensée et plus sécuritaire à travers le Canada. 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 est assujettie à une instruction (C.P. 2013-1354) qui a été émise le 9 décembre 2013 et à une instruction connexe (C.P. 2016-443) émise le 3 juin 2016, en vertu des articles 89.8 et 89.9 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Selon ces instructions, la Société doit obtenir l'approbation du Conseil du Trésor avant de fixer les conditions d'emploi de ses employés non syndiqués qui ne sont pas nommés par le gouverneur en conseil. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de ces instructions.

En juillet 2015, la Société a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de l'instruction.

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

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

Ces états financiers ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 29 mai 2018.

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 1er 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 2017 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. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES ADOPTÉES DANS LA PÉRIODE

IFRS 9 - *Instruments financiers*

Au cours de la période se terminant le 31 mars 2018, la Société a appliqué IFRS 9, *Instruments financiers* (telle que révisée en juillet 2014). IFRS 9 établit de nouvelles exigences relativement 1) au classement et à l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers; 2) à la dépréciation d'actifs financiers et 3) à la comptabilité de couverture. Le détail de ces nouvelles exigences ainsi que leur incidence sur les états financiers de la Société sont présentés ci-dessous.

a) Actifs financiers – Classement et évaluation

IFRS 9 remplace les modèles de classement et d'évaluation d'IAS 39 - *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*, par un seul modèle selon lequel les actifs financiers doivent être classés et évalués au coût amorti, à leur juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN) ou à leur juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global (JVBRG). Ce classement est basé sur le modèle économique selon lequel un actif financier est géré et sur les caractéristiques de ses flux de trésorerie contractuels et élimine les catégories d'IAS 39 de « placements détenus jusqu'à leur échéance », « prêts et créances » et « disponibles à la vente ». L'adoption d'IFRS 9 n'a eu aucune incidence sur l'évaluation des actifs financiers de la Société.

Le tableau ci-dessous illustre le classement des actifs financiers selon IFRS 9 et IAS 39 à la date de première application, 1er janvier 2017 et au 31 décembre 2017 :

Instruments financiers	Classe d'évaluation initiale selon IAS 39	Nouvelle classe d'évaluation selon IFRS 9
Trésorerie	**Prêts et créances**	Coût amorti
Clients et autres débiteurs	**Prêts et créances**	Coût amorti
Instruments financiers dérivés	**JVBRN**	JVBRN
Fonds de renouvellement des actifs	**JVBRN**	JVBRN

3. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES ADOPTÉES DANS LA PÉRIODE (SUITE)

La dépréciation des actifs financiers conformément à IFRS 9 est basée sur le modèle des pertes de crédit attendues plutôt que sur le modèle des pertes de crédit subies d'IAS 39. IFRS 9 s'applique aux actifs financiers évalués au coût amorti et aux actifs sur contrats et exige que la Société tienne compte de facteurs comme les informations historiques, actuelles et prospectives lorsqu'elle évalue les pertes de crédit attendues. La Société utilise la méthode simplifiée pour évaluer les pertes en fonction des pertes de crédit attendues pour la durée de vie pour ses créances clients et autres débiteurs. Les montants considérés comme irrécouvrables sont radiés et comptabilisés au poste « autres » dans l'état du résultat global.

La Société a conclu qu'aucune dépréciation n'est requise suite à l'application d'IFRS 9.

b) Passifs financiers – Classement et évaluation

Un des changements les plus importants apportés à IFRS 9 sur le plan du classement et de l'évaluation des passifs financiers concerne la comptabilisation des variations de la juste valeur d'un passif financier désigné comme étant à la JVBRN imputables aux variations du risque de crédit de l'émetteur.

Plus précisément, IFRS 9 exige que le montant de la variation de la juste valeur du passif financier qui est imputable aux variations du risque de crédit de ce passif soit comptabilisé dans les autres éléments du résultat global, sauf si la comptabilisation de l'incidence des variations du risque de crédit du passif dans les autres éléments du résultat global crée ou accroît une incohérence comptable dans le résultat net. Les variations de la juste valeur imputables au risque de crédit d'un passif financier ne sont pas reclassées ultérieurement en résultat net, elles sont plutôt transférées aux résultats non distribués au moment de la décomptabilisation du passif financier. Auparavant, selon IAS 39, l'intégralité du montant de la variation de la juste valeur du passif désigné comme étant à la JVBRN était comptabilisée en résultat net.

L'application d'IFRS 9 n'a aucune autre incidence sur le classement et l'évaluation des passifs financiers de la Société.

Le tableau ci-dessous illustre le classement des passifs financiers selon IFRS 9 et IAS 39 à la date de première application, 1er janvier 2017 et au 31 décembre 2017 :

Instruments financiers	Classe d'évaluation initiale selon IAS 39	Nouvelle classe d'évaluation selon IFRS 9
Comptes fournisseurs et charges à payer	**Autres passifs financiers**	Coût amorti
Instruments financiers dérivés	**JVBRN**	JVBRN

c) Instruments financiers dérivés

Les exigences de comptabilité de couverture d'IFRS 9 conservent les trois types de mécanismes de comptabilité de couverture d'IAS 39. Cependant, une plus grande flexibilité a été introduite dans les types d'opérations éligibles à la comptabilité de couverture, notamment en élargissant les types d'instruments de couverture et les types de composantes de risque des éléments non financiers qui sont admissibles à la comptabilité de couverture. De plus, le test d'efficacité a été révisé et remplacé par le principe de «relation économique». L'évaluation rétrospective de l'efficacité de la couverture n'est plus requise. Davantage d'obligations d'information sur les activités de gestion des risques d'une entité ont été introduites.

L'application de l'IFRS 9 n'a aucune incidence sur les instruments financiers dérivés de la Société, tels que les swaps sur marchandises et les contrats à terme.

Ces instruments financiers dérivés ne sont pas désignés comme instruments de couverture.

IFRS 15 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*

Au cours de la période, la Société a appliqué IFRS 15 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients* (modifiée en avril 2016). La norme énonce comment et quand les produits doivent être comptabilisés et exige des sociétés qu'elles présentent davantage d'informations pertinentes pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 – *Produits des activités ordinaires*, IAS 11 – *Contrats de construction,* et d'autres interprétations connexes, s'applique à pratiquement tous les contrats avec les clients, à l'exception des contrats qui sont couverts par d'autres IFRS, notamment IAS 17 – *Contrats de location*.

IFRS 15 introduit une approche en cinq étapes pour la comptabilisation des produits. Beaucoup d'indications ont été ajoutées dans IFRS 15 pour traiter des scénarios spécifiques. Les détails de ces nouvelles exigences ainsi que leur incidence sur les états financiers de la Société sont décrits ci-dessous.

La Société a appliqué IFRS 15 conformément à l'approche transitoire entièrement rétrospective.

Les conventions comptables de la Société concernant ses produits sont présentées en détail à la Note 5 ci-dessous. En plus de fournir des informations plus détaillées sur les revenus de la Société, l'application d'IFRS 15 n'a pas eu d'incidence importante sur la situation financière et / ou le rendement financier de la Société.

Selon le principe de base d'IFRS 15, une société doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à refléter quand les biens ou services promis aux clients sont fournis, et à quel montant de contrepartie l'entité s'attend à avoir le droit d'échanger ces biens ou services. Plus particulièrement, la norme propose un modèle en cinq étapes pour comptabiliser les produits des activités ordinaires, soit l'identification des contrats avec le client, l'identification des obligations de prestation prévues au contrat, la détermination du prix de transaction, la répartition du prix de transaction entre les différentes obligations de prestation prévues au contrat et la comptabilisation des produits des activités ordinaires lorsque l'entité a rempli (ou à mesure qu'elle remplit) une obligation de prestation.

Selon l'IFRS 15, une société comptabilise des produits lorsqu'une obligation au titre des prestations est remplie (ou satisfaite), c'est-à-dire lorsque le contrôle des biens ou services sous-jacents pris en considération par cette obligation de service est transféré au client.

3. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES ADOPTÉES DANS LA PÉRIODE (SUITE)

La norme IFRS 15 n'a pas d'impact significatif sur la comptabilisation des produits voyageurs et des autres produits. Même si l'obligation de prestation de service est satisfaite au fil du temps, les déplacements des voyageurs ont lieu la plupart du temps dans la même journée, et sont comptabilisés à la date de départ. Les autres produits sont comptabilisés au fil du temps parce que la Société remplit progressivement son obligation de prestation.

IFRS 15 n'a aucune incidence sur les produits reportés, tel que les ventes de billets à l'avance et les cartes cadeaux, mais a une incidence sur les produits reportés liés au programme de fidélisation. Au cours des périodes précédentes, la contrepartie reçue de la vente des billets de train était allouée aux points selon la méthode résiduelle. Selon cette méthode, une partie de la contrepartie égale à la juste valeur des points était allouée aux points. La partie résiduelle de la contrepartie était allouée au billet de train. Selon IFRS 15, la contrepartie totale doit être allouée aux points en fonction des prix de vente spécifiques. L'application de cette nouvelle norme n'a aucune incidence sur les états financiers de la Société.

Tel que requis pour les états financiers intermédiaires résumés, la Société a ventilé les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients en catégories selon la nature des services rendus. Se reporter à la Note 7 pour l'information sur les produits ventilés par catégorie.

4. IFRS NOUVELLES ET RÉVISÉES, PUBLIÉES MAIS NON ENCORE EN VIGUEUR

IFRS 16 - Contrats de location – En janvier 2016, l'IASB a publié une nouvelle norme pour remplacer la précédente norme IAS 17 - *Contrats de location*. La nouvelle norme exige que les contrats de location soient enregistrés au bilan d'un preneur comme actifs et passifs, fournit plus de transparence et améliore la comparabilité entre les sociétés. La comptabilisation par le bailleur demeure similaire à la comptabilisation actuelle, c'est-à-dire les bailleurs continuent de classer les contrats de location comme des contrats de location-financement et location simple.

La norme est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2019 et l'application anticipée est permise pour les sociétés qui appliqueront également IFRS 15 – P*roduits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La Société n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée IFRS 16. La Société évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers. Une évaluation initiale a permis d'identifier environ 50 contrats qui devront être analysés. La Société a débuté l'analyse de ces baux et poursuivra ce processus au cours de l'année 2018.

IFRIC 23 - Incertitude relative aux traitements fiscaux – En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23 - *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. Cette interprétation IFRIC vise à réduire la diversité dans la façon dont les sociétés reconnaissent et mesurent un passif d'impôt ou un actif d'impôt en cas d'incertitude sur les traitements fiscaux. La norme est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2019 et l'application anticipée est permise. Une application rétrospective complète est permise si elle est possible sans le recours à des informations a posteriori. La Société n'a pas encore déterminé l'incidence d'IFRIC 23 et n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée IFRIC 23.

5. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés sont présentées dans la Note 5 afférente aux états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2017.

Seules les conventions comptables importantes ont été modifiées depuis le 31 décembre 2017 :

Constatation des produits

i) Produits voyageurs

Les produits relatifs aux services de train sont comptabilisés à titre de produits reportés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni. Le service est rendu au client lors du voyage en train. L'obligation de performance est satisfaite au fil du temps.

La Société offre à ses clients la possibilité d'accumuler des points dans un programme de fidélisation. Ce programme permet aux clients d'acquérir des services supplémentaires, soit des billets de trains dans le futur à même les points VIA Préférence accumulés. La Société considère que l'octroi de points donne naissance à une obligation de prestation distincte de l'achat du billet de train, puisque ceux-ci confèrent au client un droit significatif auquel il n'aurait pas eu droit s'il n'avait pas acheté de billet de train. Le client paie d'avance pour des services à venir. La contrepartie reçue relativement à la vente de billets est répartie entre les points attribués en vertu du programme de fidélisation VIA Préférence et les services de transport des voyageurs. Le montant alloué au programme de fidélisation est basé sur le taux d'échange prévu des points estimé par la direction et sur leur juste valeur. Les produits relatifs aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés à titre de produits reportés jusqu'à ce que ceux-ci soient échangés contre des billets de train. Lorsque les points sont échangés, les produits sont déterminés en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre des billets de train.

ii) Autres produits

Les autres produits incluant les produits provenant de tiers et les revenus de placements sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers, qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés, est comptabilisée dans les autres produits.

6. SOURCES PRINCIPALES D'INCERTITUDE RELATIVES AUX ESTIMATIONS ET JUGEMENTS IMPORTANTS

En appliquant les conventions comptables, la direction doit établir 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 passifs éventuels à la date des états financiers.

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 ainsi que dans les périodes futures. L'incertitude reliée à ces jugements, estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements significatifs à la valeur comptable dans les exercices futurs pour les actifs et passifs correspondants. Les principales sources d'incertitude relative aux estimations et les hypothèses sont présentées dans la Note 6 des états financiers annuels de l'exercice terminé le 31 décembre 2017.

7. PRODUITS

Le tableau suivant détaille les produits par principales sources :

	Trimestres terminés le 31 mars	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2018**	2017
PRODUITS		
Transport et accommodation	**71,2**	63,3
Nourritures et breuvages à bord des trains et autres	**2,3**	2,0
Produits voyageurs	**73,5**	65,3
Revenus d'intérêts	**0,1**	0,1
Revenus de tiers	**2,1**	2,0
Revenus de location et sous-location	**3,4**	3,1
Autres produits	**5,6**	5,2
Total	**79,1**	70,5

8. RAPPROCHEMENT DE LA PERTE D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état 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 le financement par le gouvernement différente 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 :

	Trimestres terminés le 31 mars	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2018**	2017
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	**108,6**	103,0
Postes nécessitant des fonds d'exploitation :		
Charge d'impôts sur le résultat	**0,1**	0,1
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation:		
Amortissements	**(23,8)**	(22,9)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(1,4)**	(0,5)
Excédent des cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**0,4**	0,3
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**2,0**	(2,7)
Ajustement pour les courus de rémunération	**(3,7)**	(0,9)
Ajustement pour VIA Préférence	**-**	(0,5)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**82,2**	75,9

9. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swaps de marchandises dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (i.e. huile à chauffage) par rapport au prix sur lequel nous nous sommes entendus. La Société utilise aussi des contrats de change à terme qui constituent des ententes contractuelles visant à acheter des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié. Ces ententes sont liées aux swaps de marchandises.

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

	31 mars 2018		31 décembre 2017	
SWAPS DE MARCHANDISES	**Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)**	**Juste valeur en $ CAN (millions)**	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Actifs	**14 994**	**4,5**	14 112	3,3
Passifs	**2 352**	**0,9**	4 032	1,3

Au 31 mars 2018, les swaps de marchandises libellés en dollars américains ont un prix fixe par gallon américain entre 1,840 et 2,655 dollars américains et les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 1,950 et 2,431 en dollars canadiens (31 décembre 2017 : entre 1,840 et 2,655 en dollars américains et entre 1,950 et 2,431 en dollars canadiens). Les dates de maturité varient pour les deux devises de 2018 à 2019 (31 décembre 2017 : 2018 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

	31 mars 2018		31 décembre 2017	
CONTRATS DE CHANGE À TERME	**Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)**	**Juste valeur en $ CAN (millions)**	Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Actifs	**1,8**	**0,2**	1,8	0,2
Passifs	**6,6**	**0,6**	8,2	1,0

Au 31 mars 2018, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,156 et 1,374 en dollars américains (31 décembre 2017: entre 1,156 et 1,374 en dollars américains) et les dates de maturité sont de 2018 à 2019 (31 décembre 2017 : 2018 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	31 mars 2018	31 décembre 2017
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total Actifs	**4,7**	3,5
Total Passifs	**1,5**	2,3

10. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

a) Fonds de renouvellement des actifs

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

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 3,1 millions de dollars (31 décembre 2017 : 7,8 millions de dollars) de son Fonds de renouvellement des actifs. Ce montant figure dans la portion courante du Fonds de renouvellement des actifs. Le solde de 0,9 million de dollars (31 décembre 2017: 0,9 million de dollars) a été présenté dans la portion non courante du Fonds de renouvellement des actifs.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans un compte de banque portant intérêts.

Les liquidités du Fonds de renouvellement des actifs ne sont pas considérées comme de la trésorerie aux fins de l'état des flux de trésorerie, car elles ne peuvent être utilisées qu'à des fins spécifiques et ne peuvent pas être utilisées dans le cadre des opérations courantes de la Société.

b) Changements liés au Fonds de renouvellement des actifs

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2018	31 décembre 2017
Solde au début de la période	**8,7**	8,7
Moins : Retraits effectués pendant la période (NOTE 1)	**(4,7)**	-
Solde à la fin de la période	**4,0**	8,7

Note 1: Les retraits autorisés ont été utilisés pour financer des projets d'immobilisations.

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2018	Additions	Dispositions	Transferts	31 mars 2018
Coût :					
Terrains	17,0	-	-	-	**17,0**
Matériel roulant	942,4	-	(2,8)	3,4	**943,0**
Bâtiments de maintenance	167,8	-	-	0,1	**167,9**
Gares et installations	133,8	-	(0,4)	-	**133,4**
Infrastructures (propriété de la Société)	269,5	-	(0,7)	0,5	**269,3**
Améliorations locatives	90,6	-	(0,3)	0,2	**90,5**
Machinerie et équipement	26,0	-	-	-	**26,0**
Matériel informatique	38,0	-	-	0,9	**38,9**
Autres immobilisations corporelles	7,2	-	-	-	**7,2**
Projets en cours de réalisation	32,3	15,7	-	(5,1)	**42,9**
Coût total	1 724,6	15,7	(4,2)	-	**1 736,1**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Matériel roulant	497,7	10,5	(1,5)	-	**506,7**
Bâtiments de maintenance	112,8	0,5	-	-	**113,3**
Gares et installations	46,0	1,2	(0,3)	-	**46,9**
Infrastructures (propriété de la Société)	89,7	2,1	(0,7)	-	**91,1**
Améliorations locatives	47,7	0,9	(0,3)	-	**48,3**
Machinerie et équipement	17,9	0,3	-	-	**18,2**
Matériel informatique	26,4	1,3	-	-	**27,7**
Autres immobilisations corporelles	2,6	0,1	-	-	**2,7**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	840,8	16,9	(2,8)	-	**854,9**
Valeur nette comptable	883,8	(1,2)	(1,4)	-	**881,2**

12. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2018	Additions	Dispositions	Transferts	31 mars 2018
Coût :					
Logiciels (NOTE 1)	114,0	-	-	0,5	**114,5**
Droits d'accès aux infrastructures	430,4	-	-	-	**430,4**
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	-	**4,4**
Projets en cours de réalisation	3,5	2,5	-	(0,5)	**5,5**
Coût total	552,3	2,5	-	-	**554,8**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Logiciels	78,5	3,9	-	-	**82,4**
Droits d'accès aux infrastructures	102,3	2,8	-	-	**105,1**
Autres actifs intangibles	2,0	0,1	-	-	**2,1**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	182,8	6,8	-	-	**189,6**
Valeur nette comptable	369,5	(4,3)	-	-	**365,2**

Note 1 : Représentent principalement des logiciels développés à l'interne.

13. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2018	31 décembre 2017
Salaires à payer et courus	**46,6**	40,7
Comptes fournisseurs et charges à payer - Immobilisations	**12,3**	23,1
Comptes fournisseurs et charges à payer - Autres	**35,8**	40,5
Fournisseurs et charges à payer classés au coût amorti	**94,7**	104,3
Impôts sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	**6,2**	5,8
Déductions à la source	**3,5**	3,7
Total fournisseurs et charges à payer	**104,4**	113,8

14. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2018	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	31 mars 2018
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	-	(0,1)	**0,2**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	8,6	0,9	(1,2)	**8,3**
Total provisions	8,9	0,9	(1,3)	**8,5**

a) Coûts environnementaux

La Société a enregistré une provision de 0,2 million de dollars (31 décembre 2017 : 0,3 million de dollars) reliée à des déversements de carburant.

b) Litiges et réparations d'équipement

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires. Le moment du règlement de ces réclamations dépend, dans une large mesure, du rythme de la négociation avec les différentes contreparties et les autorités judiciaires. La Société ne peut estimer de façon fiable le moment du règlement de ces réclamations.

Également, la Société doit assumer des frais de réparations d'équipement suite à des accidents ou autres incidents causant des dommages aux locomotives ou aux voitures de train. La plupart de ces réclamations de réparations d'équipement sont réglées dans un délai de 3 à 18 mois à compter de la date d'initiation, en fonction des procédures utilisées pour régler ces réclamations.

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.

15. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2018	31 décembre 2017
Ventes de billets à l'avance	**32,1**	19,6
Cartes cadeaux	**1,4**	1,5
Transactions non monétaires	**2,0**	2,2
VIA Préférence (NOTE 1)	**10,8**	10,8
Autres	**0,5**	0,5
Total produits reportés	**46,8**	34,6

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

La Société offre des régimes de retraite ayant une composante à prestations définies (capitalisée) et une composante à cotisations définies. La Société offre également des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés, incluant des assurances médicales et vie à la retraite et 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.

Régimes de retraite

Les régimes de retraite de la Société sont administrés conformément aux lois fédérales applicables, comme la *Loi sur les normes de prestations de pension* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les régimes de retraite relèvent de la compétence du Bureau du surintendant des institutions financières Canada.

Tous les participants à des régimes de retraite ont droit au régime à prestations définies. Les dispositions de retraite varient pour un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014.

Employés, autres que certains employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014

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

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

Les participants cotisent un pourcentage fixe de leurs revenus au régime de retraite, tandis que la Société fournit le montant nécessaire pour maintenir un niveau de financement adéquat, comme dicté par la réglementation en vigueur. Les régimes de retraite peuvent devoir prendre des mesures pour compenser tout déficit de financement et de solvabilité en modifiant le taux de cotisation de la Société et des participants. De plus, des cotisations supplémentaires de la part de la Société peuvent être requises si ces règles ne sont pas respectées. Le Comité de vérification et des placements des régimes de retraite est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

16. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Certains employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014

i) Composante à prestations définies

Les prestations définies selon la formule réduite sont fondées sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière. Chaque 1er avril suivant le troisième anniversaire de la date de départ à la retraite, les prestations de retraite seront indexées à un taux correspondant à 50 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation, jusqu'à concurrence de 3 pour cent, mais uniquement si le régime est en situation de surplus.

Les cotisations nécessaires pour maintenir un niveau de financement adéquat de la composante à prestations définies sont entièrement versées par la Société. Les cotisations de la Société varient selon la situation financière du régime, tel que déterminé par l'actuaire du régime et en conformité avec les exigences réglementaires en matière de financement des régimes de retraite.

Le Comité de vérification et de placements des régimes de retraite est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

ii) Composante à cotisations définies

Les cotisations des participants à la composante à cotisations définies sont obligatoires et représentent 4 pour cent de leur salaire. Des cotisations facultatives à la composante à cotisations définies peuvent être faites par les participants jusqu'à un maximum de 3 pour cent de leur salaire. La cotisation de la Société est égale à 50 pour cent des cotisations facultatives des participants et ne peut pas dépasser les maximums calculés basés sur la somme de l'âge du participant et ses années de service.

La prestation de retraite est basée sur l'accumulation de fonds dans le compte individuel d'épargne-retraite de la composante à cotisations définies.

Les participants ont le contrôle sur les décisions d'investissement et assument le risque d'investissement.

a) Composante à prestations définies des 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 mêmes que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies qui a été augmenté à 3,50 pour cent (31 décembre 2017: 3,40 pour cent) ainsi que le taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été diminué à 3,40 pour cent (31 décembre 2017 : 3,80 pour cent).

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de prestations postérieurs à l'emploi sont les mêmes que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été diminué à 3,40 pour cent (31 décembre 2017: 3,90 pour cent). Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi demeure inchangé.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 mars, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 mars 2018	31 décembre 2017	**31 mars 2018**	31 décembre 2017
OBLIGATION AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de la période	**2 409,0**	2 298,1	**23,8**	21,7
Coût des services	**8,0**	27,9	**0,1**	0,3
Coût des services passés	**-**	(0,1)	**-**	-
Charge d'intérêts	**21,0**	86,3	**0,2**	0,8
Cotisations des salariés	**3,5**	14,3	**-**	-
Prestations versées	**(34,7)**	(135,0)	**(0,2)**	(0,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	(0,1)	**-**	-
Effet des changements aux hypothèses financières	**(27,3)**	118,4	**-**	1,8
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	(0,8)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 379,5**	2 409,0	**23,9**	23,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 390,5**	2 267,2	**-**	-
Revenu d'intérêts	**20,8**	84,4	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	**(0,5)**	128,9	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**9,1**	33,4	**0,2**	0,8
Cotisations des salariés	**3,5**	14,3	**-**	-
Prestations versées	**(34,7)**	(135,0)	**(0,2)**	(0,8)
Charges administratives	**(0,4)**	(2,7)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 388,3**	2 390,5	**-**	-
Passif net (actif net) au titre des prestations définies	**(8,8)**	18,5	**23,9**	23,8

b) Avantages du personnel à long terme

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des avantages du personnel à long terme sont les mêmes que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations qui a augmenté à 3,40 pour cent (31 décembre 2017: 3,30 pour cent). Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi demeure inchangé.

16. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 mars, 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 CANADIENS)	31 mars 2018	31 décembre 2017
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**18,2**	18,5
Coût des services	**0,8**	3,1
Charge d'intérêts	**0,2**	0,6
Prestations versées	**(1,0)**	(3,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	(0,2)
Solde à la fin de la période	**18,2**	18,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**1,0**	3,8
Prestations versées	**(1,0)**	(3,8)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**18,2**	18,2

c) Autres avantages du personnel à long terme

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

Les variations des autres avantages du personnel à long terme sont expliquées ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2018	31 décembre 2017
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**0,5**	0,6
Coût des services	**0,2**	0,4
Prestations versées	**(0,2)**	(0,5)
Solde à la fin de la période	**0,5**	0,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,2**	0,5
Prestations versées	**(0,2)**	(0,5)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	**0,5**	0,5

d) Sommaire des régimes de retraite, des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel à long terme comptabilisés aux états financiers

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2018	31 décembre 2017
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**8,8**	4,6
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**-**	23,1
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**23,9**	23,8
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**18,2**	18,2
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,5**	0,5
Total passifs	**42,6**	65,6

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

	Trimestres terminés le 31 mars	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017
Charges d'exploitation :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**8,6**	7,6
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,3**	0,3
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,0**	0,9
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,2**	0,2
Total	**10,1**	9,0

Ces charges d'exploitation sont incluses au poste « Rémunération et avantages du personnel » dans l'état du résultat global.

	Trimestres terminés le 31 mars	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017
Autres éléments du résultat global :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**26,8**	(16,6)
Total	**26,8**	(16,6)

17. 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 CANADIENS)	31 mars 2018	31 décembre 2017
Solde au début de la période	**1 239,5**	1 247,2
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**18,3**	88,4
Amortissement du financement en capital reporté	**(24,9)**	(96,1)
Solde à la fin de la période	**1 232,9**	1 239,5

18. VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT

	Trimestres terminés le 31 mars	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017
Clients et autres débiteurs	**(1,4)**	(2,5)
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada	**(2,7)**	(7,1)
Autres actifs courants	**(0,2)**	(1,1)
Stocks	**(1,2)**	0,5
Comptes fournisseurs et charges à payer	**1,3**	(1,2)
Provisions	**(0,3)**	(0,2)
Produits reportés	**12,2**	17,8
Total	**7,7**	6,2

19. RISQUES FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont exposés aux mêmes risques qui ont été présentés dans les états financiers annuels pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017.

20. ENGAGEMENTS

Le tableau suivant présente les engagements contractuels de la Société qui ne sont pas inclus dans l'état de la situation financière :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2018				31 décembre 2017
	Total des engagements	**À moins d'un an**	**De un à cinq ans**	**Plus de cinq ans**	Total des engagements
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux opérationnels non résiliables (NOTE A) :					
Preneur	**23,1**	3,6	15,2	4,3	24,0
Total	**23,1**	3,6	15,2	4,3	24,0
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :					
Matériel roulant	**1,3**	1,3	-	-	5,2
Bâtiments de maintenance	**0,7**	0,7	-	-	0,7
Gares et installations	**2,4**	2,4	-	-	2,4
Infrastructure	**6,6**	3,8	2,3	0,5	4,5
Matériel informatique	**0,5**	0,5	-	-	0,7
Total	**11,5**	8,7	2,3	0,5	13,5
Total des engagements	**34,6**	12,3	17,5	4,8	37,5

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations et aux espaces de bureaux. Les plus importants contrats de location sont des contrats de location résiliables pour les gares de Montréal et de Toronto assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement ainsi qu'un contrat de location non résiliable d'une durée de 10 ans assorti d'une option de renouvellement pour le siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.

En 2018, un montant de 4,2 millions de dollars (31 mars 2017: 4,1 millions de dollars) a été comptabilisé en charge en lien avec les contrats de location d'immeuble.

b) 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. Aucun montant n'est inclut dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagement fluctuent en fonction de l'utilisation annuelle des voies.

c) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 22,1 millions de dollars (31 décembre 2017 : 22,8 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

VIARAIL.CA