VIA Rail Canada

40 ANS

RAPPORT DU DEUXIÈME TRIMESTRE 2018

TABLE DES MATIÈRES

02 Message du président
04 Deuxième 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

Quel trimestre mouvementé pour VIA Rail! Nous avons poursuivi les célébrations entourant notre 40e anniversaire avec le lancement de notre initiative *40 gestes durables pour notre 40e anniversaire*; nous avons reçu un nombre record de questions du public lors de notre Assemblée publique annuelle; nos revenus et l'achalandage ont continué de croître, incluant une hausse importante de notre achalandage durant la longue fin de semaine de mai. Cela dit, nous avons également dû composer avec de nouveaux défis.

Commençons avec nos résultats généraux, qui demeurent solides : l'achalandage a augmenté de 10 %, et les revenus, de 8,4 % comparativement au même trimestre l'an dernier. Nous avons également enregistré une hausse de l'achalandage de 11,5 % dans le corridor Québec – Windsor comparativement à 2017. Enfin, durant la longue fin de semaine du mois de mai, nous avons connu une augmentation de près de 10 % des produits voyageurs par rapport à 2017.

Ce trimestre, nous avons progressé dans le dossier du remplacement de notre flotte par des rames de train neuves dans le corridor Québec – Windsor, alors que nous avons dévoilé les noms des fabricants de trains ferroviaires présélectionnés participant à l'appel d'offres. Nous avons de plus fait d'importantes annonces concernant la remise à neuf de plusieurs voitures en acier inoxydable de la flotte Héritage. La section Annonces historiques du rapport vous informera davantage sur ces projets majeurs.

Toutefois, malgré nos efforts soutenus pour offrir un service fiable, nous avons été confrontés à une impasse en mai : nous avons dû annuler deux départs de notre service le *Canadien* en raison de retards exceptionnels. Outre la frustration des voyageurs dont les plans de déplacement ont été modifiés, ces retards ont augmenté considérablement les coûts d'exploitation du *Canadien* et réduit ses revenus. Soulignons toutefois le professionnalisme et la résilience dont ont si admirablement fait preuve nos employés pour assurer la sécurité et le confort des passagers. VIA Rail a offert des repas et de l'hébergement aux voyageurs pour aider à apaiser les effets de ces retards. Pendant ce temps, la notoriété publique des problèmes de ponctualité a motivé un bon nombre de passagers à annuler leurs voyages, en plus de provoquer un ralentissement des réservations.

Pour résoudre le problème, VIA Rail et le CN, son partenaire d'infrastructure, ont élaboré un nouvel horaire pour le *Canadien*, lequel est entré en vigueur le 26 juillet 2018. Bien que le temps de déplacement soit plus long, le but est d'offrir une expérience de voyage plus prévisible, au départ, comme à l'arrivée. L'introduction du nouvel horaire a également été guidée par le désir de permettre

aux voyageurs, d'apprécier la beauté des paysages au passage du train près des Rocheuses à la lumière du jour. De plus, le train s'arrête désormais dans toutes les grandes villes (sauf Saskatoon malheureusement) entre 6 h et 23 h.

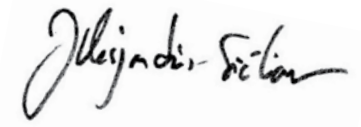
En mai, nous avons à nouveau marqué notre 40e anniversaire par l'organisation du concours VIA40, dont les heureux gagnants ont remporté le voyage de leur vie d'un océan à l'autre. De plus, nous avons lancé une nouvelle initiative communautaire s'inscrivant dans le cadre de nos piliers de la durabilité : pour chacune de nos 40 années de service, nous collaborerons à un projet dans des communautés de l'ensemble du Canada, en vue de créer un avenir plus durable.

Ce trimestre, dans le cadre de nos efforts de communication continus avec le public, nous avons de nouveau diffusé notre Assemblée publique annuelle sur le Web pour qu'un maximum de personnes y participe. Nous avons d'ailleurs reçu un nombre record de 1 500 questions. Nous avons compilé les questions les plus fréquemment posées et les avons soumises à un vote, puis nous avons répondu aux 10 principales questions en direct durant la webdiffusion. Merci pour votre soutien, votre curiosité et votre enthousiasme! Vous pouvez visionner la présentation en ligne (ici) ou consulter les questions publiées dans la section Assemblée publique annuelle de notre site Web.

Sur une note plus personnelle, j'ai eu l'honneur d'être nommé président du Conseil de liaison des Forces canadiennes pour le Québec. VIA Rail est fière de sa relation avec les Forces armées canadiennes, qui représente une source inestimable d'employés et de passagers. Ce mandat vise à renforcer les liens entre les communautés militaire et civile.

Au moment d'écrire ces lignes, nous sommes au pic de la haute saison estivale qui bat son plein, et j'aimerais prendre un moment, comme toujours, pour remercier tout notre personnel, qu'il soit à bord des trains, dans les gares, dans nos centres d'appels, nos centres de maintenance ou nos bureaux. C'est grâce à votre dévouement et à votre dynamisme que nous pouvons continuer à offrir à nos passagers le service de grande qualité qui fait notre renommée.

Grâce à vous et à nos loyaux passagers, nous pouvons affirmer avec confiance que l'avenir est à bord!



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

DEUXIÈME 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.

	T2 2018	T2 2017	Cumul 2018	Cumul 2017
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs [1]	**90,1**	83,1	**163,6**	148,8
Produits totaux [1]	**96,4**	**88,9**	**175,5**	**159,9**
Charges d'exploitation [1]	**(160,7)**	(150,2)	**(311,6)**	(287,8)
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	**(9,3)**	(10,1)	**(19,7)**	(19,4)
Charges d'exploitation totales [1]	**(170,0)**	**(160,3)**	**(331,3)**	**(307,2)**
Perte d'exploitation	**73,6**	**71,4**	**155,8**	**147,3**
Dépenses en immobilisations	**26,2**	16,2	**44,5**	37,0
Financement total requis	**99,8**	**87,6**	**200,3**	**(184,3)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	**73,6**	71,4	**155,8**	147,3
Financement en capital par le gouvernement	**26,2**	16,2	**44,5**	37,0
Financement total par le gouvernement	**99,8**	**87,6**	**200,3**	**184,3**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS [2]				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**240**	226	**451**	417
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**439**	418	**833**	796
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**30,7**	31,6	**34,5**	35,4
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**36,6**	35,9	**35,4**	34,8
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 726**	1 692	**3 380**	3 319
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**11 850**	11 399	**21 050**	20 403
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**55**	54	**54**	52
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**139**	133	**133**	126
Ponctualité (%)	**74**	75	**74**	76
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**3 186**	2 888	**3 082**	2 836

(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, DEUXIÈME 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	68 383 $	1 079	200 349	0,21 $
Long parcours Ouest	16 393 $	21	27 734	0,46 $
Long parcours Est	2 348 $	17	8 913	1,17 $
Liaisons régionales	702 $	14	2 750	3,39 $
Total	**87 826 $**	**1 131**	**239 746**	**0,31 $**

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, DEUXIÈME 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	60 142 $	968	180 951	0,22 $
Long parcours Ouest	17 502 $	26	31 586	0,31 $
Long parcours Est	2 325 $	18	9 350	1,15 $
Liaisons régionales	972 $	16	3 716	2,89 $
Total	**80 941 $**	**1 028**	**225 603**	**0,32 $**

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

EXAMEN DES ACTIVITÉS

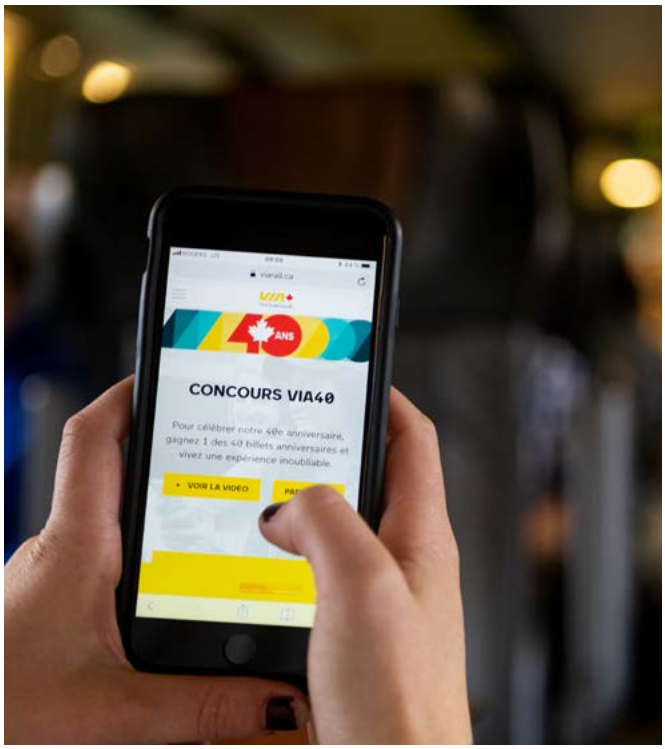
LES PASSAGERS AVANT TOUT

CÉLÉBRER LES 40 ANS DE VIA RAIL

Durant le deuxième trimestre, VIA Rail a continuer de marquer son 40e anniversaire par le lancement d'un concours spécial destiné aux Canadiens. Du 17 mai au 17 juin, près de 275 000 personnes se sont inscrites en ligne au tirage de 40 billets anniversaires commémoratifs en acier, forgés à partir d'une voiture de train retirée de la circulation et ayant parcouru plus de six millions de kilomètres, soit l'équivalent de 1 000 traversées du Canada. Les gagnants ont remporté un voyage aller-retour pour deux personnes, d'un bout à l'autre du pays ou pour toute autre destination desservie par VIA Rail.

NOUVEAUX ARRIVAGES DE BIÈRES ET DE VINS CANADIENS

Dans une optique de promotion des produits locaux, VIA Rail a continué à proposer divers vins et bières artisanales dans le corridor Québec – Windsor ce trimestre. La sélection change tous les six mois afin de permettre aux passagers de déguster des boissons des quatre coins du pays. Ce trimestre, nous avons intégré à la carte des vins de Palatine Hills Estate Winery de Niagara-on-the-Lake et un choix de bières de la brasserie torontoise Steam Whistle.



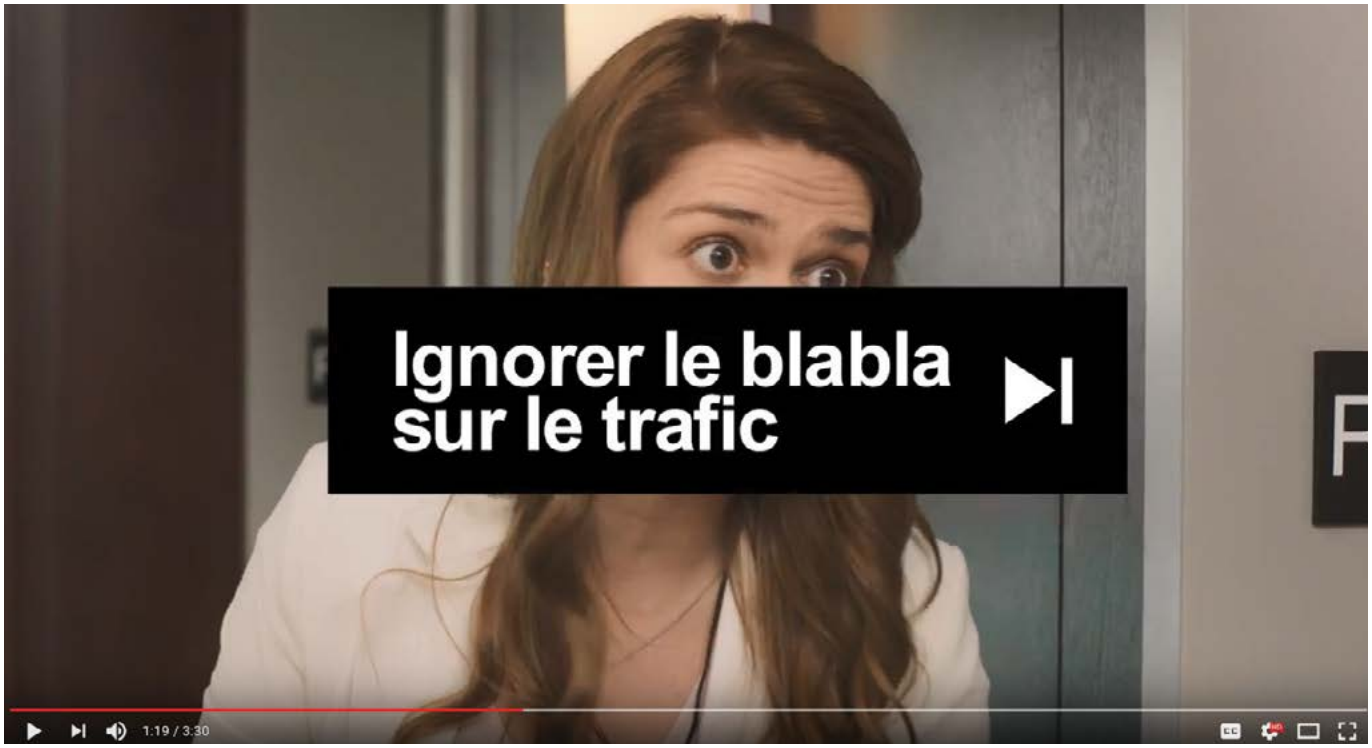
Près de 275 000 personnes se sont inscrites en ligne au concours VIA40.

Nouveaux arrivages de bières et de vins canadiens.

ÉLARGIR NOTRE CLIENTÈLE

NOUVELLE CAMPAGNE PUBLICITAIRE ANTI-TRAFIC

De nouvelles exécutions publicitaires de la campagne marketing « Pourquoi tu ne prends pas le train? » ont été mises en ligne durant le deuxième trimestre. La Société y présente de façon cocasse l'omniprésence de notre frustration à l'égard du trafic dans nos conversations quotidiennes. À l'instar des publicités dans les vidéos en ligne qu'il est possible d'ignorer, nous encourageons les voyageurs à « ignorer le blabla sur le trafic » en prenant le train. Ces publicités ont été diffusées sur les réseaux sociaux et d'autres plateformes Web dans le corridor Québec – Windsor.



Les nouvelles publicités en ligne de VIA Rail se moquent de l'omniprésence de notre frustration à l'égard du trafic dans nos conversations quotidiennes.

CONSOLIDER NOS ACTIFS

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ

Depuis 2010, VIA Rail a investi 108 millions de dollars dans ses actifs et installations en vue d'accroître l'accessibilité et d'améliorer l'expérience générale des passagers. De plus, dans le cadre d'un projet de modernization des trains amorcé durant le deuxième trimestre et qui est prévu pour le début de 2020, 54 millions de dollars additionnels vont servir à rendre 17 voitures entièrement accessibles. Voici un aperçu des projets majeurs réalisés durant le trimestre.

ACCESSIBILITÉ À LA GARE D'OTTAWA

VIA Rail a réalisé d'importants travaux de rénovation à la gare d'Ottawa. Au début d'avril, nous avons mis en fonction le nouveau quai d'embarquement surélevé et chauffé se trouvant à la hauteur des portes des trains. Le quai est également doté d'une rampe d'accès pour faciliter les déplacements des passagers à mobilité réduite. Cette réalisation, ainsi que le nouveau local pour les installations mécaniques et électriques et les nouveaux ascenseurs menant au tunnel et aux quais d'embarquement, représentent des dépenses en immobilisations de 20 millions de dollars. Ces travaux de rénovation s'ajoutent à ceux déjà réalisés, notamment la réfection du toit et des auvents qui visait à améliorer l'isolation et à accroître la durée de vie de la gare.

VIA Rail s'est également associée à l'Union internationale des chemins de fer pour concevoir, élaborer et mettre à l'essai deux projets novateurs visant à améliorer l'accessibilité dans les gares pour les passagers aveugles ou partiellement voyants ainsi que la sécurité des passages à niveau de la gare d'Ottawa et de ses environs.

ENTRETIEN DE NOTRE INFRASTRUCTURE

VIA Rail poursuit ses projets prévus pour 2018-2019, notamment le changement des traverses, le programme d'entretien du rail et la réparation de ponts afin de maintenir la disponibilité et la sécurité générale de son infrastructure. Elle remplace également ses rails éclissés par de longs rails soudés dans la région d'Ottawa pour offrir un trajet plus confortables et plus paisible pour les voyageurs.

Durant le trimestre, VIA Rail a également amorcé un programme visant à améliorer la fiabilité des systèmes d'avertissement des passages à niveau et de commande centralisée de la circulation lors de conditions météorologiques extrêmes. Elle continue aussi à collaborer avec Transports Canada à l'élaboration de nouvelles normes techniques pour le transport des passagers, lesquelles contribueront à accroître le confort et à rehausser l'expérience générale des voyageurs.

Le nouveau quai surélevé de la gare d'Ottawa améliorera l'accessibilité.

Annonces historiques

Aspirant à amener les Canadiens vers un avenir plus durable, VIA Rail a fait d'importantes annonces durant le deuxième trimestre. Elle a confié à Bombardier le contrat de modernisation de 17 voitures de la flotte Héritage, qui doivent être mises en service sur ses liaisons longs parcours d'ici 2020.Ces voitures en acier inoxydable de nouvelle génération seront entièrement accessibles grâce à leurs deux élévateurs pour fauteuils roulants, à leurs deux espaces accessibles avec dispositifs d'ancrage, à la toilette accessible et aux écrans d'affichage. Les travaux comprennent aussi l'amélioration de l'aménagement intérieur et la modernisation du système de chauffage, entre autres choses.

Dans le même mois, VIA Rail a annoncé l'octroi d'un contrat de modernisation et de remise à neuf de 25 voitures AES de la flotte Héritage à CAD Industries Ferroviaires. S'inscrivant dans l'approche « réutiliser, recycler, transformer », ce projet prévoit des sièges plus confortables, une mise à niveau mécanique et le remplacement des systèmes de chauffage, ce qui prolongera la durée de vie utile des voitures de plusieurs dizaines d'années.

Ces deux contrats viennent s'ajouter au projet de rénovation de 33 voitures actuellement réalisé par le centre de maintenance de VIA Rail à Montréal. Près de 140 millions de dollars, les investissements actuels dans les voitures de la flotte Héritage sont une étape importante du plan de VIA Rail pour offrir aux Canadiens des services ferroviaires voyageurs plus accessibles et durables.

VIA Rail s'active également avec le projet de renouvellement de sa flotte. En juin, nous avons dévoilé les noms des fabricants de trains sélectionnés qui participeront à l'appel d'offres pour fabriquer le matériel roulant qui remplacera la flotte actuelle du corridor Québec-Windsor. La prochaine phase cet automne mènera à la signature d'un contrat à la fin de l'année.

PROJET DE REMISE À NEUF DE LA FLOTTE HÉRITAGE POUR LE *CANADIEN*, L'*OCÉAN* ET LES LIAISONS EN RÉGIONS ÉLOIGNÉES

Fournisseur	Nombre de voitures	Projet	Fin prévue du projet
Bombardier	17	Accessibilité complète	T1 2020
CAD Industries Ferroviaires	25	Remise à neuf complète	T1 2020
Centre de maintenance de Montréal	33	Remise à neuf complète	T1 2020

Le président et chef de la direction de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, lors de l'annonce de l'octroi du contrat à Bombardier, à La Pocatière (Québec), en compagnie du ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau, de la présidente du conseil d'administration de VIA Rail, Françoise Bertrand, du vice-président de la stratégie d'entreprise de Bombardier Inc, Sylvain Lévesque, et du chef de la direction de Bombardier Transport Amériques, David Van der Wee.

PERFORMANCE

AUGMENTATION SOUTENUE DE L'ACHALANDAGE : LONGUE FIN DE SEMAINE DE MAI

VIA Rail a poursuivi sur sa lancée de plusieurs trimestres consécutifs d'augmentation de ses revenus et de l'achalandage sur ses trains. Les excellents résultats obtenus durant la longue fin de semaine de mai y ont contribué. L'achalandage a augmenté de 8,4 %, et les revenus, de 9,7 % comparativement à la même période l'an dernier : environ 79 700 passagers ont opté pour VIA Rail pour leurs déplacements. La plus forte croissance a été enregistrée dans le corridor Québec – Windsor, où l'achalandage a connu une hausse de 10,2 %, et les revenus, de 15,8 % comparativement à l'an dernier. Sur la liaison London – Toronto, l'achalandage a bondi de 23,4 %, et sur la liaison de Kingston à Toronto, de 19,1 %, toujours par rapport à 2017.

NOUVEL HORAIRE POUR LE *CANADIEN*

VIA Rail est fière d'offrir à ses passagers un service fiable de qualité supérieure. Toutefois, après une série de retards répétés, elle a dû annoncer l'annulation de deux départs du *Canadien* entre Toronto et Vancouver à la fin de mai pour mettre un terme aux effets cumulatifs des retards accusés jusque-là. Plusieurs mesures d'atténuation ont également été adoptées pour limiter l'incidence de la situation sur l'expérience client et l'environnement de travail du personnel.

En vue d'offrir la meilleure expérience client possible à ses passagers et étant donné la place centrale qu'occupe la sécurité dans ses activités, VIA Rail a modifié l'horaire du *Canadien* afin d'éliminer ces retards constants. Mis en place le 26 juillet, ce nouvel horaire vise à offrir aux passagers une expérience ferroviaire plus prévisible, au départ, comme à l'arrivée. Il est le fruit du travail concerté de VIA Rail et de son partenaire d'infrastructure, le CN. Le nouvel horaire permet aux voyageurs d'admirer les paysages puisque le train circule désormais dans les Rocheuses durant le jour et s'arrête dans la plupart des grandes villes également alors qu'il fait encore jour.

MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable fait partie intégrante de notre identité et a toujours été au cœur de nos activités. Nos rapports annuels sur la mobilité durable témoignent de nos activités et de nos efforts pour innover et transformer notre société dans une optique de 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 des activités que nous avons réalisées durant le trimestre et qui s'inscrivent dans le cadre de nos piliers de la durabilité. Pour en savoir plus, consultez notre Rapport sur la mobilité durable 2017, accessible dans son intégralité dans la section « À propos de VIA Rail » de notre site Web, sous l'onglet « Gouvernance et rapports ».

OFFRIR UNE EXPÉRIENCE CLIENT EXCEPTIONNELLE

ACCROÎTRE L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES DE VIA RAIL

En juin, VIA Rail a rencontré un groupe de travail formé d'une vingtaine de participants de différentes provinces représentant les personnes ayant des besoins d'accessibilité particuliers, en raison notamment d'une déficience physique, visuelle ou auditive. La rencontre visait à demander conseils et connaître l'opinion des principaux concernés sur les meilleures pratiques que devraient suivre VIA Rail pour rendre ses services conformes aux principes d'accessibilité universelle. Les participants ont été invités à proposer des façons d'améliorer l'accessibilité des services et des commodités de VIA Rail.

Une session de travail a eu lieu à Ottawa pour promouvoir une plus grande accessibilité à VIA Rail

PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

REDONNER À LA COMMUNAUTÉ POUR LES 40 ANS DE VIA RAIL

Voilà 40 ans cette année que VIA Rail est une société d'État autonome. Afin de redonner à la communauté et de remercier les Canadiens de leur loyauté durant toutes ces années, la Société a lancé l'initiative nationale *40 gestes durables pour notre 40e anniversaire*. S'inscrivant dans le cadre de ses piliers de la mobilité durable, cette initiative communautaire consiste à participer à 40 projets collectifs partout au pays. Par exemple, en juin, dix employés de VIA Rail ont joint leurs efforts à ceux des élèves et du personnel de l'école secondaire Marie-Rivier de Drummondville pour construire des bassins de rétention d'eau en vue d'aménager un écosystème urbain. D'autres projets comme celui-ci ont été sélectionnés en fonction de leur potentiel à long terme pour les localités et dans le but de créer un avenir plus durable.

Des employés de VIA Rail et des élèves de Drummondville ont construit des bassins de rétention d'eau dans le cadre de l'initiative *40 gestes durables pour notre 40e anniversaire*.

RENFORCER LES LIENS AVEC LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES DU CANADA

Le deuxième trimestre de 2018 a été une période charnière pour l'établissement de nouveaux rapports entre VIA Rail et les communautés autochtones du pays. Plusieurs réunions ont eu lieu avec les chefs et représentants des conseils de bandes mohawk de Kahnawake, de la Nation huronne-wendat, de la Nation Atikamekw et de l'Assemblée des Premières Nations. Ce trimestre a aussi été ponctué de nombreuses discussions sur la vision de la Société concernant l'avenir des services ferroviaires voyageurs et l'incidence pour ses partenaires autochtones. VIA Rail a pris part à divers événements phares tels que le symposium sur le développement économique autochtone de Canada 2020, le Conseil canadien pour le commerce autochtone, la conférence pour le développement économique des autochtones et le prix du leadership pour les femmes autochtones.

De plus, la Société a fièrement commandité la Journée des Autochtones en direct du Réseau de télévision des peuples autochtones (APTN) à l'occasion de la Journée nationale des peuples autochtones, le 23 juin. Anciennement appelée Journée nationale des Autochtones, cette journée vise à honorer et à souligner le rôle vital du patrimoine et de la culture autochtones dans la société canadienne. APTN a organisé des festivités à Ottawa, à Toronto et à Winnipeg, lors desquelles VIA Rail a eu l'occasion d'échanger avec le public. La Société a également offert le transport aux dirigeants et aux jeunes autochtones pour leur permettre d'assister à l'événement de Toronto.

De gauche à droite : James Peters, chef des relations avec la clientèle, Colleen Nolan, agente de développement économique de la Nation mohawk d'Akwesasne, Jacques Fauteux, directeur des relations avec les gouvernements et les collectivités, et Tisha Thompson, entrepreneure, lors du Conseil canadien pour le commerce autochtone à Montréal.

De gauche à droite : David Boivin, Constant Awashish, grand chef de la Nation Atikamekw, Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction de VIA Rail, et Dany Chilton.

LIENS ÉTROITS AVEC LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

En vue de souligner la contribution des Forces armées canadiennes, VIA Rail s'est associée et a participé aux activités de nombreuses organisations telles que l'École de leadership et de recrues des Forces canadiennes, *the Prince's Operation Entrepreneur program*, le gala Hall of Femmes de La Force au Féminin, La Compagnie Canada, la fondation George Vanier et le bal d'inauguration du manège militaire des Voltigeurs après sa restauration.

Le président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano, a été nommé président du Conseil de liaison des Forces canadiennes (CLFC) pour le Québec pour un mandat de trois ans, fonction qui s'ajoute à celle de lieutenant-colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve qu'il occupe depuis novembre 2016. Le CLFC a pour mission d'aider les réservistes à occuper un emploi civil pendant ou après leur carrière militaire et de veiller à ce que les besoins de leurs employeurs soient entièrement satisfaits. En tant que président du chapitre québécois, M. Desjardins Siciliano s'affairera à renforcer les liens entre la communauté militaire et la population civile et à obtenir le soutien d'autres chefs d'entreprise pour faciliter la transition d'une carrière militaire à une carrière civile.

CÉLÉBRER LA FIERTÉ

En juin, VIA Rail a célébré la Fierté à Toronto à titre de partenaire officiel de la Family Pride. Les familles et les enfants de un à 12 ans étaient conviées aux différentes activités organisées à la Church Street Public School : sports, jeux, arts et bricolage, maquillage et tours à bord du Petit Train VIA Rail pour les enfants.

ENCOURAGER LES JEUNES

De jeunes délégués de chaque pays du G7 se sont réunis au deuxième trimestre à l'occasion du Sommet Y7 à Ottawa pour discuter de sujets touchant les changements climatiques, l'environnement, l'économie et l'égalité des sexes en vue de présenter leurs idées aux dirigeants du Sommet du G7 en juin. VIA Rail a participé à l'événement en assurant le transport de plusieurs de ces jeunes vers Ottawa.

Les visiteurs de la Family Pride de Toronto ont eu droit à un tour à bord du Petit Train VIA Rail.

Jacques Fauteux, directeur des relations avec les gouvernements et les collectivités, prononce une allocution au Sommet Y7 à Ottawa.

TRAVAILLER EN TOUTE SÉCURITÉ

PLAN DE GESTION DE LA FATIGUE

VIA Rail a élaboré une politique de gestion de la fatigue pour maintenir un milieu de travail où la sécurité et l'efficacité priment pour ses employés. Après une évaluation des risques, la Société a présenté cette politique à son partenaire d'infrastructure, le CN, qui l'a signée. Elle entrera en vigueur au début d'août.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

En partenariat avec l'Université du Québec à Montréal, VIA Rail prépare un programme de formation sur la gestion des incidents graves et les mesures de soutien connexes. Élaboré et mis à l'essai à Toronto auprès des gestionnaires du transport de la Société, ce programme a reçu des échos favorables du Comité national d'orientation en matière de santé et de sécurité. Il a ensuite été présenté à la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada en juin et devrait être mis en œuvre plus tard cet été.

JOURNÉE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Chaque année, VIA Rail s'associe au CN pour la Journée de la sécurité ferroviaire à Moncton. Tenu en juin, l'événement était une occasion de promouvoir la sécurité ferroviaire d'une manière à la fois divertissante, éducative et interactive. Plus de 1 000 visiteurs ont pu faire un tour de train gratuit de 20 minutes entre la gare de Moncton et la gare de triage du CN, où les enfants ont eu droit à une foule de surprises comme des ballons, des tatouages temporaires et des sacs d'activités. Une collecte d'aliments a aussi eu lieu pour aider les résidents dans le besoin : en tout, 512 lb de nourriture et 230 $ ont été recueillis. Par ailleurs, Opération Gareautrain en a profité pour offrir de l'information sur la sécurité ferroviaire. VIA Rail a également participé à la Journée de la sécurité ferroviaire à Colborne, en Ontario, lors du festival de la floraison des pommiers.

Journée de la sécurité ferroviaire à Colborne, en Ontario.

ÊTRE UN EMPLOYEUR ATTRAYANT

Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, avec des membres de la direction et les diplômés de l'École de leadership de VIA Rail.

SOULIGNER LES RÉALISATIONS DES EMPLOYÉS

Le 3 juin, VIA Rail a tenu sa première cérémonie de remise des diplômes pour les gestionnaires ayant terminé le programme de son École de leadership. En tout, 71 gestionnaires se sont vu décerner un diplôme par le président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano, et la chef des ressources humaines, Linda Bergeron. Ouverte à tous les gestionnaires, l'École de leadership vise à accélérer le perfectionnement des futurs dirigeants en renforçant leurs réflexes de gestion et en les dotant des outils nécessaires pour mobiliser et autonomiser leurs équipes. Elle offre 15 cours sur deux ans, pour un total de 92 heures de formation par personne. Une deuxième cérémonie aura lieu en décembre.

RÉDUIRE NOTRE IMPACT ENVIRONNEMENTAL

LIMITER LA CONSOMMATION DE PAPIER

En avril, VIA Rail a mis en place un nouveau système permettant au personnel à bord des trains de consulter leurs horaires de travail et de confirmer leurs affectations sur une plateforme numérique au lieu d'utiliser des feuilles de temps papier. Ce système, le Portail employé VIA360, témoigne de l'importance qu'accorde VIA Rail à l'environnement et lui fera économiser plus de 100 000 feuilles de papier par année.

GÉRER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON RESPONSABLE

Marie-Anna Murat, directrice principale des communications corporatives, lors de l'Assemblée publique annuelle de 2018 en compagnie de Françoise Bertrand, présidente du conseil d'administration, d'Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, et de Patricia Jasmin, chef des services financiers.

Carole Grenier (gauche) et Jacques Fauteux (centre), membres de l'équipe des relations avec les gouvernements et les collectivités de VIA Rail, avec des représentants du bureau du maire de Trois-Rivières

ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE

À la fin de mai, VIA Rail a webdiffusé son Assemblée publique annuelle de 2018 afin de joindre un plus grand public et d'interagir avec lui. Françoise Bertrand, présidente du conseil d'administration, Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, et Patricia Jasmin, chef des services financiers, ont parlé des résultats de 2017 et du premier trimestre de 2018 ainsi que des projets de la Société. L'Assemblée était animée par Marie-Anna Murat, directrice principale des communications corporatives. Par ailleurs, VIA Rail a invité les Canadiens à soumettre leurs questions sur ses activités et ses services dans les semaines précédant l'événement et pendant son déroulement.

Cette année, la Société a reçu un nombre record de 1 500 questions. Celles qui revenaient le plus souvent ont été soumises à un vote, et le président a répondu aux 10 questions ayant obtenu le plus de votes, en direct durant la diffusion. La vidéo de l'Assemblée, en version originale bilingue ou avec sous-titres français ou anglais, est accessible en ligne sur la chaîne YouTube de VIA Rail. Les réponses à toutes les questions reçues seront publiées dans la section Assemblée publique annuelle de son site Web.

TISSER DES LIENS AVEC LES COMMUNAUTÉS

Au deuxième trimestre, VIA Rail a contribué et participé à de nombreux événements dont le but est de favoriser un avenir plus durable pour les Canadiens. La Société a aussi rencontré des représentants de plusieurs villes canadiennes, notamment Peterborough, Saint-Hyacinthe, Napanee, Trois-Rivières, Winnipeg, Ottawa, Québec et Lachine, pour discuter des répercussions et des avantages de son projet de train à grande fréquence.

PRIX

CINQ PRIX DE MARKETING INTERNATIONAUX

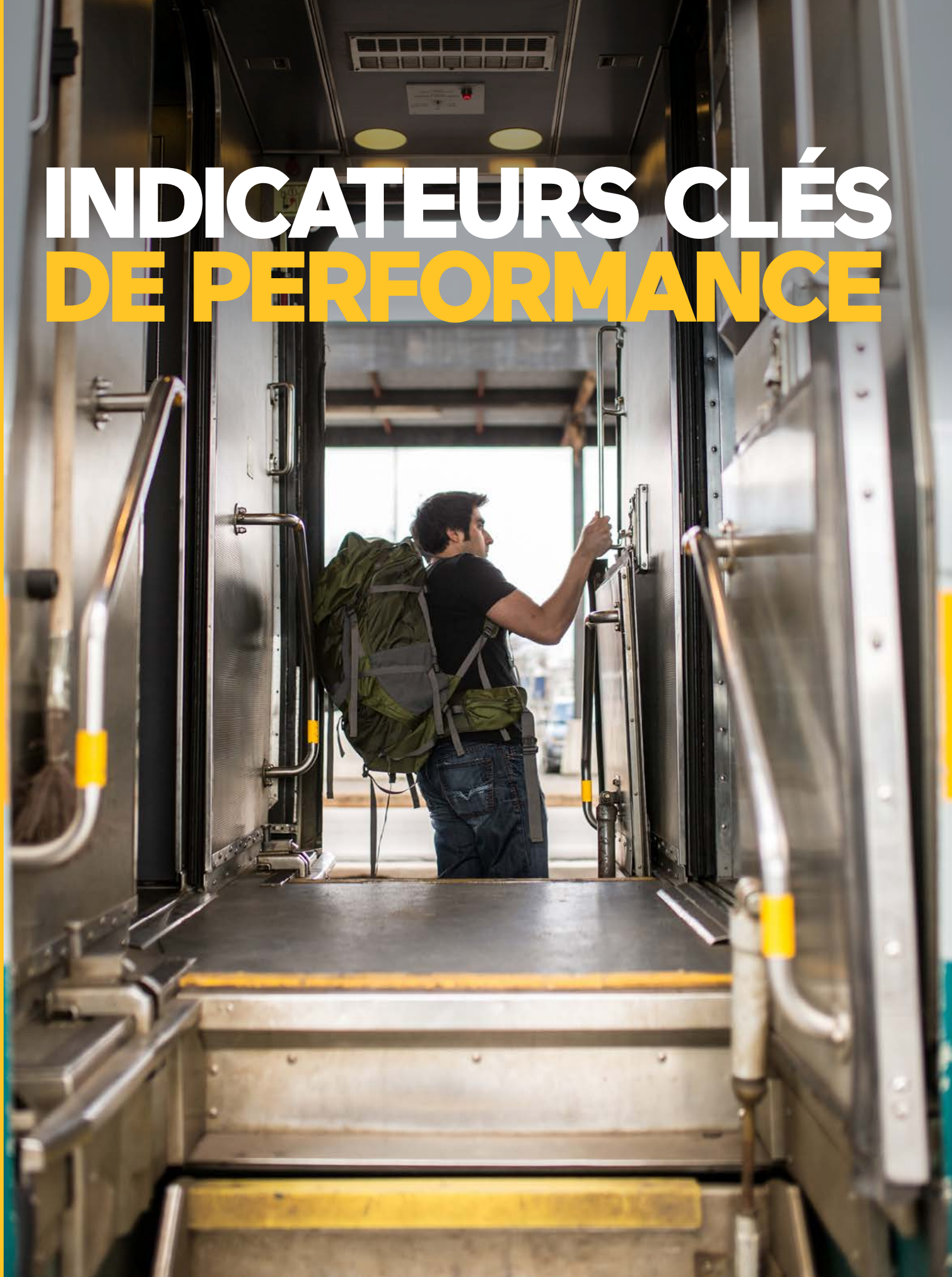
L'innovation figure au coeur des valeurs de VIA Rail. Au deuxième trimestre, la Société a été saluée sur la scène internationale pour sa campagne « La voie anti-trafic ». Notamment, VIA Rail et son agence médias ont gagné deux prestigieux prix au festival Lions de Cannes, en France : un prix Argent dans la catégorie Travel (Voyage), et un prix Bronze dans la catégorie *Creative Data* (exploitation créative des données).

En mai, nous avons également rempoté au *Festival of Media Global* à Rome, en Italie, le prix Or dans les catégories *Best Use of Data & Insight* (Meilleure utilisation des données et des informations), *Best Use of Geo-Location* (Meilleure utilisation de la géolocalisation) et *Best Use of Real-Time Marketing* (Meilleure utilisation du marketing en temps réel).

L'ÉQUIPE DU MARKETING REMPORTE LES HONNEURS AUX PRIX MÉDIA D'INFOPRESSE

VIA Rail a aussi remporté trois grands prix aux Prix Média d'Infopresse pour sa campagne de 2017 « Pourquoi tu ne prends pas le train? », dans les catégories « Meilleure utilisation de l'innovation numérique », « Meilleure exploitation des données et de la recherche » et « Meilleure utilisation de la mobilité ». Ces prix récompensent la créativité et l'innovation dans les stratégies médias au Québec.

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE



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

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE		Trimestres terminés le 30 Juin			Périodes de six mois terminées le 30 juin		
INDICATEUR	UNITÉ	T2 2018	T2 2017	Vs 2017	Cumul 2018	Cumul 2017	Vs 2017
CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS) Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO)	SMO	439	418	5,0%	833	796	4,6%
REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	21,95	21,32	■	21,06	20,11	■
DÉPENSES TOTALES [1] / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisées par le total des sièges-milles offerts	cents	38,02	37,53	■	38,83	37,66	■
RSMO / CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisés par les coûts par siège-mille offerts	%	57,7%	56,8%	■	54,2%	53,4%	■
PONCTUALITÉ La ponctualité des trains de VIA Rail	%	74,4%	74,8%	■	73,8%	75,7%	■
PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA RAIL La ponctualité des trains de VIA Rail sur la portion d'infrastructure dont VIA Rail est propriétaire	%	94,7%	94,0%	■	94,6%	94,7%	■
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	0	0	■	3	2	■
ASSIDUITÉ DES EMPLOYÉS Les heures totales travaillées par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois.	%	95,2%	94,3%	■	94,8%	94,0%	■

(1) 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 30 juin 2018, le conseil d'administration se composait de sa présidente, du président et chef de la direction de VIA Rail et de neuf administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. De ces dix administrateurs (hormis le président et chef de la direction), six sont des femmes, et quatre, des hommes. Le conseil supervise l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA Rail au Parlement par l'entremise de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

Durant le deuxième trimestre de 2018, il y a eu deux réunions du conseil, et dix réunions de l'un ou l'autre de ses cinq comités. Le taux de présence à ces réunions a atteint 95 %. Un total de 100 614 $ en honoraires a été versé aux membres du conseil pendant 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. Elle est devenue assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* en 2007. Depuis, elle s'emploie à répondre aux demandes d'information du public, des médias et de tous ceux qui s'intéressent à ses activités. Au deuxième trimestre de 2018, VIA Rail a reçu 12 nouvelles demandes.

PROMOUVOIR NOS LANGUES OFFICIELLES

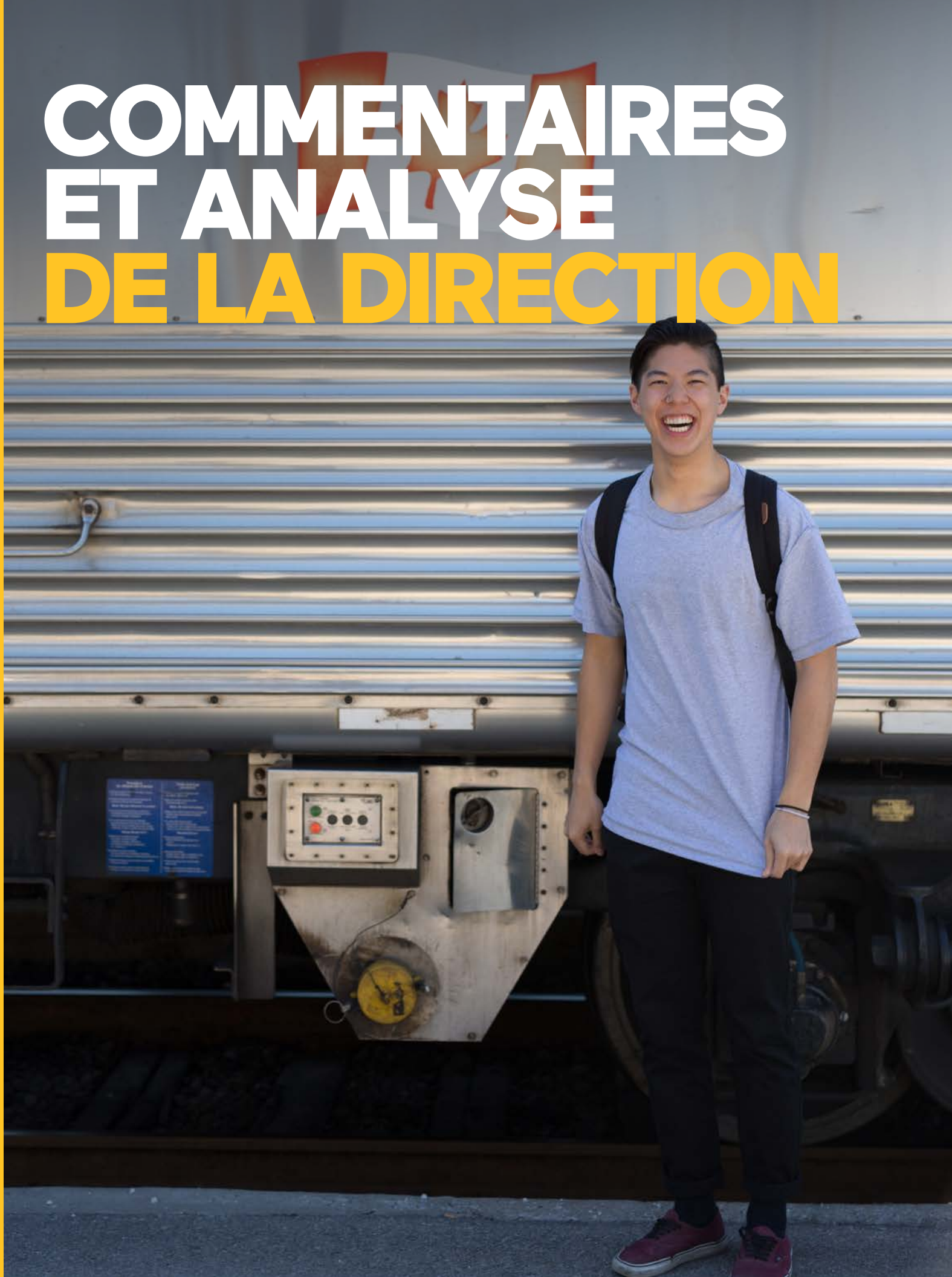
VIA Rail se conforme à la Loi sur les langues officielles et est fière d'offrir ses services en français et en anglais. Des quelque 1,1 million de passagers qui ont voyagé à bord de ses trains durant le deuxième trimestre, la Société n'a reçu aucune plainte concernant les services rendus aux Canadiens dans la langue de leur choix. Voilà la preuve que VIA Rail a à cœur d'offrir des services bilingues partout au pays, que ce soit dans ses gares, à bord de ses trains ou dans ses centres d'appels.

Au cours du trimestre, VIA Rail a fait la promotion des langues officielles du Canada en participant au comité national de planification du 50e anniversaire de la *Loi sur les langues officielles*, qui sera célébré en 2019. La Société a aussi pris part aux célébrations du cinquantenaire du Théâtre français de Toronto et à l'événement culinaire de Francofonds à Winnipeg. Il s'agit là d'importants rassemblements culturels pour les communautés linguistiques en situation minoritaire de l'Ontario et du Manitoba.

FRAIS DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES FRAIS DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES SUIVANTS ONT ÉTÉ SOUMIS AU SECOND TRIMESTRE DE 2018	
Françoise Bertrand Présidente du conseil d'administration	1 601 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	22 694 $
Membres du comité de la haute direction (9 membres)	38 880 $
Conseil d'administration (10 membres)	10 150 $
Total de VIA Rail (incluant les dépenses ci-dessus)	**393 799 $**

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 et la période de six mois terminés le 30 juin 2018 comparativement au trimestre et à la période de six mois terminés le 30 juin 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

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2018**	2017	Var $	Var %	**2018**	2017	Var $	Var %
PERFORMANCE FINANCIÈRE								
Produits voyageurs (SECTION 4.2)	**89,9**	82,7	7,2	8,7%	**163,4**	148,0	15,4	10,4%
Autres produits	**6,3**	5,9	0,4	6,8%	**11,9**	11,1	0,8	7,2%
Total des produits	**96,2**	88,6	7,6	8,6%	**175,3**	159,1	16,2	10,2%
Charges d'exploitation (SECTION 4.3)	**192,0**	184,0	8,0	4,3%	**379,7**	357,5	22,2	6,2%
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat (SECTION 4.1)	**(95,8)**	(95,4)	(0,4)	(0,4%)	**(204,4)**	(198,4)	(6,0)	(3,0%)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (SECTION 4.1)	**73,6**	71,4	2,2	3,1%	**155,8**	147,3	8,5	5,8%
Amortissement du financement en capital reporté	**27,3**	21,9	5,4	24,7%	**52,2**	44,9	7,3	16,3%
Résultat net de la période	**4,9**	(2,1)	7,0	333,3%	**3,4**	(6,3)	9,7	154,0%
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite	**51,8**	(32,6)	84,4	258,9%	**78,6**	(49,2)	127,8	259,8%
Résultat global de la période	**56,7**	(34,7)	91,4	263,4%	**82,0**	(55,5)	137,5	247,7%
SITUATION FINANCIÈRE ET FLUX DE TRÉSORERIE								
Total des actifs (SECTION 4.4)	**1 408,4**	1 346,3	62,1	4,6%	**1 408,4**	1 346,3	62,1	4,6%
Total des passifs (SECTION 4.4)	**1 439,9**	1 537,8	(97,9)	(6,4%)	**1 439,9**	1 537,8	(97,9)	(6,4%)
Trésorerie (SECTION 4.5)	**18,8**	37,1	(18,3)	(49,3%)	**18,8**	37,1	(18,3)	(49,3%)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation (SECTION 4.5)	**(1,3)**	21,4	(22,7)	(106,1%)	**2,6**	26,1	(23,5)	(90,0%)
Fonds nets générés par les activités d'investissement (SECTION 4.5)	**10,2**	3,5	6,7	191,4%	**13,0**	0,1	12,9	12900,0%
Financement en capital (SECTION 4.5)	**26,2**	16,2	10,0	61,7%	**44,5**	37,0	7,5	20,3%
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS								
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 726**	1 692	34	2,0%	**3 380**	3 319	61	1,8%
Sièges-milles (EN MILLIONS)	**439**	418	21	5,0%	**833**	796	37	4,6%
Voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**240**	226	14	6,2%	**451**	417	34	8,2%
Coefficient d'occupation moyen (%)	**55**	54	1	1,9%	**54**	52	2	3,8%
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**30,7**	31,6	(0,9)	(2,8%)	**34,5**	35,4	(0,9)	(2,5%)

FAITS SAILLANTS FINANCIERS – DEUXIÈME TRIMESTRE

- VIA Rail a enregistré une augmentation de 8,6 pour cent de ses produits totaux.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 4,3 pour cent.
- La perte d'exploitation a augmenté de 0,4 pour cent.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 3,1 pour cent.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de 56,7 millions de dollars comparativement à une perte de 34,7 millions de dollars en 2017. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS – PÉRIODE DE SIX MOIS

- VIA Rail a enregistré une augmentation de 10,2 pour cent de ses produits.
- Les charges d'exploitation ont augmenté de 6,2 pour cent.
- La perte d'exploitation a augmenté de 3,0 pour cent.
- Le financement d'exploitation a augmenté de 5,8 pour cent.
- VIA Rail a enregistré un résultat global de 82,0 millions de dollars comparativement à une perte de 55,5 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 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2018**	2017	Var $	Var %	**2018**	2017	Var $	Var %
Perte d'exploitation financée	**(73,6)**	**(71,4)**	**(2,2)**	**(3,1%)**	**(155,8)**	**(147,3)**	**(8,5)**	**(5,8%)**
AJUSTEMENT DES PRODUITS NON FINANCÉS								
Ajustement pour les points VIA Préférence	**(0,2)**	(0,3)	0,1	33,3%	**(0,2)**	(0,8)	0,6	75,0%
AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCÉES								
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	**(1,7)**	(1,4)	(0,3)	(21,4%)	**(1,3)**	(1,1)	(0,2)	(18,2%)
Amortissement et pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(27,7)**	(22,1)	(5,6)	(25,3%)	**(52,9)**	(45,5)	(7,4)	(16,3%)
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	**7,4**	(0,2)	7,6	3800,0%	**5,8**	(3,7)	9,5	256,8%
Total des ajustements des charges non financées	**(22,0)**	(23,7)	1,7	7,2%	**(48,4)**	(50,3)	1,9	3,8%
Total des postes ne nécessitant pas des fonds d'exploitation	**(22,2)**	**(24,0)**	**1,8**	**7,5%**	**(48,6)**	**(51,1)**	**2,5**	**4,9%**
Perte d'exploitation selon les IFRS	**(95,8)**	**(95,4)**	**(0,4)**	**(0,4%)**	**(204,4)**	**(198,4)**	**(6,0)**	**(3,0%)**
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**73,6**	71,4	2,2	3,1%	**155,8**	147,3	8,5	5,8%
Amortissement du financement en capital reporté	**27,3**	21,9	5,4	24,7%	**52,2**	44,9	7,3	16,3%
Résultat net avant impôts sur le résultat	**5,1**	**(2,1)**	**7,2**	**342,9%**	**3,6**	**(6,2)**	**9,8**	**158,1%**
Charge d'impôts	**0,2**	-	0,2	n/a	**0,2**	0,1	0,1	100,0%
Résultat net selon les IFRS pour la période	**4,9**	**(2,1)**	**7,0**	**333,3%**	**3,4**	**(6,3)**	**9,7**	**154,0%**
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite	**51,8**	(32,6)	84,4	258,9%	**78,6**	(49,2)	127,8	259,8%
Résultat global pour la période	**56,7**	**(34,7)**	**91,4**	**263,4%**	**82,0**	**(55,5)**	**137,5**	**247,7%**

Résultat net selon les IFRS pour le trimestre :

Un résultat net de 4,9 millions de dollars pour le trimestre comparativement à une perte de 2,1 millions de dollars l'an dernier, soit une amélioration de 7,0 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (5,4 millions de dollars);
- Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant le trimestre (2,2 millions de dollars);
- Une augmentation de la perte d'exploitation (0,4 million de dollars) qui s'explique par une augmentation des charges de 8,0 millions de dollars et une augmentation des produits de 7,6 millions de dollars.

Résultat net selon les IFRS pour la période de six mois :

Un résultat net de 3,4 millions de dollars pour la période comparativement à une perte de 6,3 millions de dollars l'an dernier, soit une amélioration de 9,7 millions de dollars principalement attribuable à :

- Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant la période (8,5 millions de dollars);
- Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (7,3 millions de dollars);
- Une augmentation de la perte d'exploitation (6,0 millions de dollars) qui s'explique par une augmentation des charges de 22,2 millions de dollars et une augmentation des produits de 16,2 millions de dollars.

Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite

RÉSULAT GLOBAL DE 56,7 MILLIONS DE DOLLARS POUR LE DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2018 ET 82,0 MILLIONS DE DOLLARS POUR LA PÉRIODE DE SIX MOIS TERMINÉE LE 30 JUIN 2018 :

Au 30 juin 2018, le taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies était de 3,60 pour cent comparativement à 3,40 pour cent au 31 décembre 2017, ce qui représente une augmentation du résultat global de 30,0 millions de dollars pour le second trimestre et de 57,3 millions de dollars pour la période de six mois. Le rendement des actifs des régimes au deuxième trimestre était de 21,8 millions de dollars et de 21,3 millions de dollars pour la période de six mois.

RÉSULTAT GLOBAL DE (34,7) MILLIONS DE DOLLARS POUR LE DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2017 ET DE (55,5) MILLIONS DE DOLLARS POUR LA PÉRIODE DE SIX MOIS TERMINÉE LE 30 JUIN 2017 :

Au 30 juin 2017, le taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies était de 3,30 pour cent comparativement à 3,80 pour cent au 31 décembre 2016, ce qui représente une perte de 69,0 millions de dollars pour le deuxième trimestre de 2017 et une perte de 128,2 millions de dollars pour la période de six mois. Le rendement des actifs des régimes généré pour le deuxième trimestre de 2017 a été de 36,4 millions de dollars et de 79,0 millions de dollars pour la période de six mois.

4.2 PRODUITS

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 juin 2018	2017	Var $	Var %	Périodes de six mois terminées le 30 juin 2018	2017	Var $	Var %
Produits voyageurs								
Corridor Est	**56,6**	49,6	7,0	14,1%	**109,4**	96,5	12,9	13,4%
Sud-Ouest Ontario	**11,8**	10,6	1,2	11,3%	**24,0**	21,1	2,9	13,7%
Corridor Québec - Windsor	**68,4**	**60,2**	**8,2**	**13,6%**	**133,4**	**117,6**	**15,8**	**13,4%**
Océan	**2,3**	2,3	-	0,0%	**3,9**	3,8	0,1	2,6%
Canadien	**16,3**	17,5	(1,2)	(6,9%)	**21,1**	22,0	(0,9)	(4,1%)
Liaisons régionales	**0,8**	1,0	(0,2)	(20,0%)	**1,1**	1,7	(0,6)	(35,3%)
Hors Corridor	**19,4**	**20,8**	**(1,4)**	**(6,7%)**	**26,1**	**27,5**	**(1,4)**	**(5,1%)**
Autres	**2,1**	1,7	0,4	23,5%	**3,9**	2,9	1,0	34,5%
Total produits voyageurs selon IFRS	**89,9**	**82,7**	**7,2**	**8,7%**	**163,4**	**148,0**	**15,4**	**10,4%**
Autres produits	**6,3**	5,9	0,4	6,8%	**11,9**	11,1	0,8	7,2%
Total produits selon les IFRS	**96,2**	**88,6**	**7,6**	**8,6%**	**175,3**	**159,1**	**16,2**	**10,2%**
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés)	**0,2**	0,3	(0,1)	(33,3%)	**0,2**	0,8	(0,6)	(75,0%)
TOTAL PRODUITS FINANCÉS	**96,4**	**88,9**	**7,5**	**8,4%**	**175,5**	**159,9**	**15,6**	**9,8%**

VOYAGEURS

(EN MILLIERS)	Trimestres terminés le 30 juin 2018	2017	Var #	Var %	Périodes de six mois terminées le 30 juin 2018	2017	Var #	Var %
Voyageurs								
Corridor Est	**810,5**	732,4	78,1	10,7%	**1 598,4**	1 429,3	169,1	11,8%
Sud-Ouest Ontario	**269,0**	235,8	33,2	14,1%	**538,4**	471,7	66,7	14,1%
Corridor Québec - Windsor	**1 079,5**	**968,2**	**111,3**	**11,5%**	**2 136,8**	**1 901,0**	**235,8**	**12,4%**
Océan	**17,3**	18,0	(0,7)	(3,9%)	**31,6**	32,4	(0,8)	(2,5%)
Canadien	**20,5**	26,0	(5,5)	(21,2%)	**29,4**	36,2	(6,8)	(18,8%)
Liaisons régionales	**13,9**	16,5	(2,6)	(15,8%)	**22,9**	28,3	(5,4)	(19,1%)
Hors Corridor	**51,7**	**60,5**	**(8,8)**	**(14,5%)**	**83,9**	**96,9**	**(13,0)**	**(13,4%)**
TOTAL VOYAGEURS	**1 131,2**	**1 028,7**	**102,5**	**10,0%**	**2 220,7**	**1 997,9**	**222,8**	**11,2%**

PRODUITS VOYAGEURS :

Les produits voyageurs ont augmenté de 7,2 millions de dollars (8,7 pour cent) pour le deuxième trimestre. Cette augmentation est principalement attribuable à une hausse de l'achalandage (10,0 pour cent).

Les produits voyageurs ont augmenté de 15,4 millions de dollars (10,4 pour cent) pour la période de six mois. Cette augmentation est également attribuable principalement à une hausse de l'achalandage (11,2 pour cent).

CORRIDOR EST :

Les produits générés au cours du trimestre ont totalisé 7,0 millions de dollars en augmentation (14,1 pour cent) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient d'une hausse de l'achalandage (10,7 pour cent) et à une amélioration des produits moyens (3,1 pour cent).

Sur une base cumulative, les produits ont augmenté de 12,9 millions de dollars (13,4 pour cent). Cette augmentation est également attribuable à un volume de passagers plus élevé (11,8 pour cent) et à une amélioration de produits moyens (1,4 pour cent).

SUD-OUEST DE L'ONTARIO :

Les produits ont augmenté de 1,2 million de dollars (11,3 pour cent) au cours du trimestre grâce à l'augmentation du nombre de voyageurs (14,1 pour cent) contrebalancés en partie par des produits moyens moins élevés (-2,4 pour cent).

Pour la période de six mois, les produits ont augmenté de 2,9 millions de dollars (13,7 pour cent). Cette augmentation découle en grande partie de l'augmentation du nombre de passagers (14,1 pour cent).

OCÉAN :

Les produits pour le trimestre sont demeurés stables comparativement à l'année précédente. L'achalandage a diminué de 3,9 pour cent contrebalancée par une augmentation des tarifs moyens (4,0 pour cent).

CANADIEN :

Les produits du *Canadien* ont diminué de 1,2 million de dollars (-6,9 pour cent) pour le trimestre et de 0,9 million de dollars (-4,1 pour cent) pour la période de six mois.

Cette performance est due à la détérioration de la ponctualité durant le trimestre qui a entraîné l'annulation de deux trains au début du mois de mai. L'achalandage a diminué de 21,2 pour cent au cours du trimestre et de 18,8 pour cent au cours de la période de six mois.

LIAISONS RÉGIONALES :

Les produits générés par les liaisons régionales ont diminué de 0,2 million de dollars (-20,0 pour cent) pour le trimestre et de 0,6 million de dollars (-35,3 pour cent) pour la période de six mois. Cette diminution est attribuable à l'interruption du service sur le tronçon Gillam-Churchill du train Winnipeg-Churchill.

Le service a été interrompu en mai 2017 à la suite d'importantes inondations ayant endommagé les infrastructures. La date à laquelle le service reprendra n'a pas encore été déterminée.

AJUSTEMENT POINTS VIA PRÉFÉRENCE :

VIA Rail a enregistré un ajustement de 0,2 million de dollars pour le trimestre, soit 0,1 million de dollars (-33,3 pour cent) de moins que l'an dernier. L'ajustement pour la période de six mois est également de 0,2 million de dollars ce qui représente une diminution de 0,6 million de dollars (-75,0 pour cent) par rapport à la période précédente. L'ajustement de 2017 résulte d'un changement d'estimation des probabilités que les points octroyés soient échangés en billets.

AUTRES PRODUITS :

Les autres produits ont augmenté de 0,4 million de dollars (6,8 pour cent) pour le trimestre et de 0,8 million de dollars (7,2 pour cent) pour la période de six mois. Ces augmentations sont attribuables aux produits de tiers ainsi qu'aux investissements plus élevés.

4.3 CHARGES D'EXPLOITATION

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	Var $	Var %	2018	2017	Var $	Var %
Rémunération et avantages du personnel	**84,0**	78,5	5,5	7,0%	**162,0**	145,9	16,1	11,0%
Exploitation des trains et carburant	**34,4**	32,3	2,1	6,5%	**71,2**	63,7	7,5	11,8%
Gares et autres biens	**10,0**	9,7	0,3	3,1%	**22,0**	21,3	0,7	3,3%
Marketing et ventes	**10,2**	7,2	3,0	41,7%	**17,6**	15,5	2,1	13,5%
Matériel de maintenance	**8,4**	9,6	(1,2)	(12,5%)	**18,3**	18,8	(0,5)	(2,7%)
Honoraires professionnels	**5,0**	3,9	1,1	28,2%	**10,1**	7,9	2,2	27,8%
Télécommunications	**5,5**	5,0	0,5	10,0%	**10,1**	9,5	0,6	6,3%
Amortissements	**25,7**	22,0	3,7	16,8%	**49,5**	44,9	4,6	10,2%
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**2,0**	0,1	1,9	1 900,0%	**3,4**	0,6	2,8	466,7%
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(4,6)**	1,4	(6,0)	(428,6%)	**(6,6)**	4,2	(10,8)	(257,1%)
Autres	**11,4**	14,3	(2,9)	(20,3%)	**22,1**	25,2	(3,1)	(12,3%)
Total des charges d'exploitation selon les IFRS	**192,0**	**184,0**	**8,0**	**4,3%**	**379,7**	**357,5**	**22,2**	**6,2%**
Ajustements non financés (SECTION 4.1)	**(22,0)**	(23,7)	1,7	7,2%	**(48,4)**	(50,3)	1,9	3,8%
Total des charges financées	**170,0**	**160,3**	**9,7**	**6,1%**	**331,3**	**307,2**	**24,1**	**7,8%**

Les charges d'exploitation ont augmenté de 8,0 millions de dollars (4,3 pour cent) pour le trimestre et de 22,2 millions de dollars (6,2 pour cent) pour la période de six mois et les principales variations s'expliquent par :

RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES DU PERSONNEL :

Les augmentations de 5,5 millions de dollars (7,0 pour cent) pour le trimestre et de 16,1 millions de dollars (11,0 pour cent) pour la période de six mois découlent principalement d'une augmentation du nombre d'employés (en partie causée par l'ajout de capacité), des augmentations salariales annuelles et de l'augmentation des coûts (temps supplémentaire et ajout de personnel) engendrés par les problèmes de ponctualité du *Canadien*.

EXPLOITATION DES TRAINS ET CARBURANT:

Les augmentations de 2,1 millions de dollars (6,5 pour cent) pour le trimestre et de 7,5 millions de dollars (11,8 pour cent) pour la période de six mois sont attribuables à une augmentation des coûts pour l'utilisation d'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.

Le pourcentage d'augmentation des coûts du trimestre (6,5 pour cent) est inférieur à l'augmentation cumulative (11,8 pour cent), ce qui s'explique par un remboursement reçu durant le trimestre par VIA Rail de 3,2 millions de dollars pour de la taxe d'accise sur le carburant payée au cours des années antérieures.

MARKETING ET VENTES :

Les augmentations de 3,0 millions de dollars (41,7 pour cent) pour le trimestre et de 2,1 millions de dollars (13,5 pour cent) pour la période de six mois sont attribuables aux campagnes publicitaires supplémentaires effectuées dans le Corridor.

MATÉRIEL DE MAINTENANCE :

La diminution de 1,2 millions de dollars (-12,5 pour cent) pour le trimestre résulte principalement d'écarts temporels dans des travaux d'entretien majeurs des équipements.

HONORAIRES PROFESSIONNELS :

Les augmentations de 1,1 millions de dollars (28,2 pour cent) pour le trimestre et de 2,2 millions de dollars (27,8 pour cent) pour la période de six mois sont attribuables aux projets infonuagiques ainsi qu'aux montants investis dans des analyses additionnelles pour le projet des voies dédiées.

AMORTISSEMENTS :

Les augmentations de 3,7 millions de dollars (16,8 pour cent) pour le trimestre et de 4,6 millions de dollars (10,2 pour cent) pour la période de six mois résultent de divers projets d'immobilisations achevés en 2017 qui sont maintenant amortis.

PERTE NETTE (GAIN NET) NON RÉALISÉE SUR LES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS :

Des gains nets de 4,6 millions de dollars pour le trimestre et de 6,6 millions de dollars pour la période de six mois, comparativement à des pertes nettes de 1,4 million de dollars et de 4,2 millions de dollars pour le trimestre et la période de six mois terminés le 30 juin 2017.

Les gains nets pour le trimestre et la période de six mois de 2018 reflètent le fait que les prix du marché pour le carburant sont plus élevés que les prix contractuels. L'année dernière, la situation était l'inverse, les prix du marché étant inférieurs aux prix contractuels, ce qui avait entrainé une perte.

4.4 SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2018	31 déc. 2017	Var $	Var %
ACTIFS				
Actifs courants	**103,8**	92,5	11,3	12,2%
Immobilisations corporelles	**882,9**	883,8	(0,9)	(0,1%)
Immobilisations incorporelles	**362,1**	369,5	(7,4)	(2,0%)
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	**58,8**	4,6	54,2	1 178,3%
Autres	**0,8**	0,8	-	0,0%
Total des actifs	**1 408,4**	**1 351,2**	**57,2**	**4,2%**
PASSIFS				
Passifs courants	**165,5**	159,6	5,9	3,7%
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	**208,1**	**225,2**	**(17,1)**	**(7,6%)**
Financement en capital reporté	**1 231,8**	1 239,5	(7,7)	(0,6%)
Capital-actions	**9,3**	9,3	-	0,0%
Déficit accumulé, début de la période	**(122,8)**	(145,3)	22,5	15,5%
Résultat net	**3,4**	12,9	(9,5)	(73,6%)
Autres éléments du résultat global	**78,6**	9,6	69,0	718,8%
Déficit accumulé, fin de la période	**(40,8)**	**(122,8)**	**82,0**	**66,8%**
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 408,4**	**1 351,2**	**57,2**	**4,2%**

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

ACTIFS

L'actif total a augmenté de 57,2 millions de dollars principalement en raison de l'augmentation des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel. Cette augmentation est directement attribuable à l'augmentation des taux d'actualisation à long terme sur lesquels la détermination de l'actif et du passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel sont basés.

PASSIFS

Les avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel ont diminué également en raison de l'augmentation des taux d'actualisation.

AUTRE ÉLÉMENT DU RÉSULTAT GLOBAL

Les autres éléments du résultat global ont augmenté en raison de l'augmentation des taux d'actualisation affectant l'actif et le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, 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 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	Var $	Var %	2018	2017	Var $	Var %
Solde au début de la période	**9,9**	12,2	(2,3)	(18,9%)	**3,2**	10,9	(7,7)	(70,6%)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	**(1,3)**	21,4	(22,7)	(106,1%)	**2,6**	26,1	(23,5)	(90,0%)
Fonds nets générés par les activités d'investissement	**10,2**	3,5	6,7	191,4%	**13,0**	0,1	12,9	12 900,0%
Solde à la fin de la période	**18,8**	**37,1**	**(18,3)**	**(49,3%)**	**18,8**	**37,1**	**(18,3)**	**(49,3%)**

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION :

Les fonds nets ont diminué de 22,7 millions de dollars (-106,1 pour cent) pour le trimestre et de 23,5 millions de dollars (-90,0 pour cent) pour la période de six mois. Cette diminution est principalement attribuable à la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement.

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT :

Les fonds nets ont augmenté de 6,7 millions de dollars (191,4 pour cent) pour le trimestre et de 12,9 millions de dollars pour la période de six mois. L'augmentation au cours du trimestre découle de la variation des fournisseurs et charges à payer des projets en capital.

L'augmentation pour la période de six mois est également attribuable à la variation des fournisseurs et charges à payer des projets en capital ainsi qu'à un retrait de 4,7 millions de dollars provenant de l'encaisse du Fonds de renouvellement des actifs au cours du premier trimestre.

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles et incorporelles se sont chiffrées à 1 245,0 millions de dollars au 30 juin 2018, ce qui représente une diminution de 8,3 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2017.

Les investissements en immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 26,2 millions de dollars pour le trimestre et 44,5 millions de dollars pour la période de six mois:

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	Var $	Var %	2018	2017	Var $	Var %
Équipements	**9,2**	3,9	5,3	135,9%	**14,9**	8,9	6,0	67,4%
Infrastructure	**4,3**	0,9	3,4	377,8%	**7,5**	5,0	2,5	50,0%
Technologie de l'information	**4,9**	3,7	1,2	32,4%	**9,4**	6,4	3,0	46,9%
Gares	**4,2**	4,6	(0,4)	(8,7%)	**7,5**	10,7	(3,2)	(29,9%)
Autres	**3,6**	3,1	0,5	16,1%	**5,2**	6,0	(0,8)	(13,3%)
Total	**26,2**	**16,2**	**10,0**	**61,7%**	**44,5**	**37,0**	**7,5**	**20,3%**

Les plus importants investissements réalisés au cours du trimestre ont été pour la réhabilitation de mi-vie des locomotives, le projet de rénovation des voitures AES Économie du Corridor, l'amélioration de divers ponts et des passerelles ainsi que divers travaux sur les infrastructures appartenant à VIA Rail.

Les plus importants projets réalisés au cours de la période de six mois comprennent ceux réalisés au cours du deuxième trimestre, ainsi que les investissements réalisés à la gare d'Ottawa pour le toit du hall principal, la salle électrique et la plate-forme surélevée.

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 analyses de la direction au 31 décembre 2017, incluse dans le rapport annuel 2017.

Le seul risque qui a changé depuis décembre 2017 est le suivant :

DISPONIBILITÉ, FIABILITÉ ET QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE

RISQUE :

Les services offerts par les 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 de produits voyageurs.

CHANGEMENT DEPUIS DÉCEMBRE 2017 :

La ponctualité des trains s'est encore détériorée lors du deuxième trimestre forçant l'annulation de deux trains en mai 2018. Ces retards ont entraîné des coûts supplémentaires et des pertes de revenus pour le deuxième trimestre et pour les mois d'été.

VIA Rail a travaillé avec les principales sociétés ferroviaires hôtes pour régler la situation et un nouveau calendrier qui ajoute 12 heures au voyage a été lancé le 26 juillet 2018. Ce nouveau calendrier devrait minimiser les retards.

Au cours du trimestre, VIA Rail et le CN ont convenu d'une prolongation de contrat de trois ans pour l'accès à leur infrastructure ferroviaire. D'autres ententes entre VIA Rail et les principales sociétés ferroviaires hôtes dont VIA Rail utilise les infrastructures arriveront à échéance dans le futur. 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 deuxième trimestre sont demeurés positifs en termes de revenus et d'achalandage pour le Corridor. Cependant, la faible performance du *Canadien* quant à la ponctualité a eu un impact négatif sur les produits et les coûts d'exploitations.

Le changement de calendrier mis en œuvre à la fin juillet 2018 devrait contribuer à minimiser la perte de revenus et les dépenses d'exploitation supplémentaires. Parallèlement, la direction a mis en place un plan visant à minimiser les dépenses d'exploitation afin de compenser les coûts additionnels découlant de la situation du *Canadien* et de respecter les niveaux de financement autorisés pour l'année.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

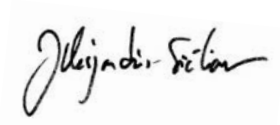
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 JUIN 2018

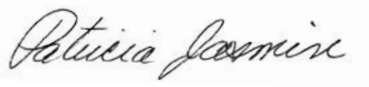
La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour 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
28 août 2018

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2018	31 décembre 2017
ACTIFS COURANTS	*(non audités)*	*(audités)*
Trésorerie	**18 804 $**	3 195 $
Clients et autres débiteurs	**6 589**	11 264
À recevoir du gouvernement du Canada	**31 778**	37 215
Autres actifs courants	**7 126**	4 059
Instruments financiers dérivés (NOTE 9)	**8 472**	3 476
Stocks	**27 899**	25 465
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 10)	**3 096**	7 780
	103 764	92 454
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 11)	**882 905**	883 847
Immobilisations incorporelles (NOTE 12)	**362 065**	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)	**58 804**	4 566
	1 304 647	1 258 763
Total des actifs	**1 408 411 $**	1 351 217 $
PASSIFS COURANTS		
Fournisseurs et charges à payer (NOTE 13)	**108 318 $**	113 791 $
Provisions (NOTE 14)	**7 084**	8 872
Instruments financiers dérivés (NOTE 9)	**644**	2 292
Produits reportés (NOTE 15)	**49 485**	34 613
	165 531	159 568
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 16)	**42 581**	65 620
	42 581	65 620
Financement en capital reporté (NOTE 17)	**1 231 780**	1 239 544
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Déficit accumulé	**(40 781)**	(122 815)
	(31 481)	(113 515)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 408 411 $**	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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2018	2017	**2018**	2017
PRODUITS				
Voyageurs (NOTE 7)	**89 888 $**	82 686 $	**163 391 $**	147 953 $
Autres (NOTE 7)	**6 289**	5 941	**11 871**	11 160
	96 177	88 627	**175 262**	159 113
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**84 033**	78 453	**162 007**	145 918
Exploitation des trains et carburant	**34 452**	32 309	**71 224**	63 740
Gares et autres biens	**9 987**	9 689	**21 958**	21 293
Marketing et ventes	**10 114**	7 230	**17 558**	15 541
Matériel de maintenance	**8 446**	9 567	**18 328**	18 795
Coûts des fournitures à bord des trains	**6 282**	5 208	**11 004**	9 317
Taxes d'exploitation	**2 781**	3 085	**5 768**	5 554
Honoraires professionnels	**5 027**	3 851	**10 082**	7 909
Télécommunications	**5 444**	5 001	**10 091**	9 526
Amortissements (NOTES 11 ET 12)	**25 647**	22 004	**49 469**	44 926
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 11 ET 12)	**1 968**	137	**3 352**	588
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(4 622)**	1 421	**(6 644)**	4 167
Perte nette (gain net) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(1 024)**	1 398	**(1 177)**	2 543
Autres	**3 464**	4 645	**6 670**	7 694
	191 999	183 998	**379 690**	357 511
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**95 822**	95 371	**204 428**	198 398
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 8)	**73 547**	71 467	**155 782**	147 317
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 17)	**27 318**	21 844	**52 231**	44 923
Résultat net avant impôts sur le résultat	**5 043**	(2 060)	**3 585**	(6 158)
Charge d'impôts	**78**	78	**155**	146
RÉSULTAT NET DE LA PÉRIODE	**4 965**	(2 138)	**3 430**	(6 304)
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)	**51 792**	(32 554)	**78 604**	(49 178)
	51 792	(32 554)	**78 604**	(49 178)
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**56 757 $**	(34 692) $	**82 034 $**	(55 482) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DU DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2018	2017	**2018**	2017
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $	**9 300 $**	9 300 $
Déficit accumulé				
Solde au début de la période	**(97 538)**	(166 124)	**(122 815)**	(145 334)
Résultat net de la période	**4 965**	(2 138)	**3 430**	(6 304)
Autres éléments du résultat global de la période	**51 792**	(32 554)	**78 604**	(49 178)
Solde à la fin de la période	**(40 781)**	(200 816)	**(40 781)**	(200 816)
Total du déficit de l'actionnaire	**(31 481) $**	(191 516) $	**(31 481) $**	(191 516) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2018	2017	**2018**	2017
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**4 965 $**	(2 138) $	**3 430 $**	(6 304) $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 11 ET 12)	**25 647**	22 004	**49 469**	44 926
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 11 ET 12)	**1 968**	137	**3 352**	588
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 17)	**(27 318)**	(21 844)	**(52 231)**	(44 923)
Revenu d'intérêts	**(339)**	(90)	**(441)**	(175)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(4 622)**	1 421	**(6 644)**	4 167
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 16)	**11 021**	11 505	**21 064**	20 501
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 16)	**(9 277)**	(10 141)	**(19 737)**	(19 412)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 18)	**(3 367)**	20 491	**4 360**	26 685
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	**(1 322)**	21 345	**2 622**	26 053
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTE 17)	**26 231**	16 183	**44 467**	37 027
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**2 995**	6 881	**11 759**	7 537
Retraits effectués du Fonds de renouvellement des actifs	**-**	-	**4 684**	-
Variation des fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**6 824**	(3 455)	**(3 897)**	(7 569)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 11, 12 ET 13)	**(26 231)**	(16 183)	**(44 467)**	(37 027)
Intérêts reçus	**339**	90	**441**	175
Fonds nets générés par les activités d'investissement	**10 158**	3 516	**12 987**	143
TRÉSORERIE				
Augmentation de la période	**8 836**	24 861	**15 609**	26 196
Solde au début de la période	**9 968**	12 196	**3 195**	10 861
Solde à la fin de la période	**18 804 $**	37 057 $	**18 804 $**	37 057 $
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	**18 804**	37 057	**18 804**	37 057
	18 804 $	37 057 $	**18 804 $**	37 057 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

POUR LA PÉRIODE TERMINÉE LE 30 JUIN 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 28 août 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 terminé 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 30 juin 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, soit au 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 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, soit au 1er janvier 2017 et au 31 décembre 2017 :

Instruments financiers	**Classe d'évaluation initiale selon IAS 39**	Nouvelle classe d'évaluation selon IFRS 9
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 de 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 se terminant le 30 juin 2018, 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 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La Société n'a pas d'appliqué de façon anticipée IFRS 16 et a l'intention d'appliquer l'approche modifiée. La Société évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers. Une évaluation initiale a permis d'identifier environ 60 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. Cette interprétation IFRIC est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2019. Une application rétrospective complète est permise si elle est possible sans le recours à des informations a posteriori. IFRIC 23 n'aura aucune incidence sur les états financiers de la Société.

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 terminé le 31 décembre 2017.

Seules les conventions comptables suivantes 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 prestation 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. 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 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2018	2017	**2018**	2017
PRODUITS				
Transport et accommodation	**87,1**	80,2	**158,3**	143,5
Nourritures et breuvages à bord des trains et autres	**2,8**	2,5	**5,1**	4,5
Produits voyageurs	**89,9**	82,7	**163,4**	148,0
Revenus d'intérêts	**0,3**	0,1	**0,4**	0,2
Revenus de tiers	**2,7**	2,5	**4,8**	4,5
Revenus de location et sous-location	**3,3**	3,3	**6,7**	6,4
Autres produits	**6,3**	5,9	**11,9**	11,1
Total	**96,2**	88,6	**175,3**	159,1

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 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2018	2017	**2018**	2017
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	**95,8**	95,4	**204,4**	198,4
Postes nécessitant des fonds d'exploitation :				
Charge d'impôts sur le résultat	**0,1**	-	**0,2**	0,1
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation:				
Amortissements	**(25,7)**	(22,0)	**(49,5)**	(44,9)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(2,0)**	(0,1)	**(3,4)**	(0,6)
Excédent des cotisations sur les charges au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	**(1,7)**	(1,4)	**(1,3)**	(1,1)
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**4,6**	(1,5)	**6,6**	(4,2)
Ajustement pour les courus de rémunération	**2,7**	1,3	**(1,0)**	0,4
Ajustement pour VIA Préférence	**(0,2)**	(0,3)	**(0,2)**	(0,8)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**73,6**	71,4	**155,8**	147,3

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 :

	30 juin 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	**16 632**	**8,3**	14 112	3,3
Passifs	**588**	**0,3**	4 032	1,3

Au 30 juin 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 2,780 en dollars canadiens (31 décembre 2017: entre 1,840 et 2,655 dollars américains et entre 1,950 et 2,431 en dollars canadiens). Les dates de maturité varient pour les deux devises de 2018 à 2020 (31 décembre 2017: 2018 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

	30 juin 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	**1,4**	**0,2**	1,8	0,2
Passifs	**5,1**	**0,3**	8,2	1,0

Au 30 juin 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 :

	30 juin 2018	31 décembre 2017
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total actifs	**8,5**	3,5
Total passifs	**0,6**	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 (30 juin 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 (30 juin 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 considérés comme de la trésorerie et équivalents de 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)	30 juin 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	30 juin 2018
Coût :					
Terrains	17,0	-	-	-	**17,0**
Matériel roulant	942,4	-	(6,0)	7,7	**944,1**
Bâtiments de maintenance	167,8	-	(0,6)	1,2	**168,4**
Gares et installations	133,8	-	(0,9)	12,4	**145,3**
Infrastructures (propriété de la Société)	269,5	-	(1,7)	5,0	**272,8**
Améliorations locatives	90,6	-	(1,5)	2,1	**91,2**
Machinerie et équipement	26,0	-	-	1,1	**27,1**
Matériel informatique	38,0	-	-	2,8	**40,8**
Autres immobilisations corporelles	7,2	-	-	0,4	**7,6**
Projets en cours de réalisation	32,3	38,1	-	(32,7)	**37,7**
Coût total	1 724,6	38,1	(10,7)	-	**1 752,0**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Matériel roulant	497,7	22,3	(3,2)	-	**516,8**
Bâtiments de maintenance	112,8	1,0	(0,5)	-	**113,3**
Gares et installations	46,0	2,6	(0,7)	-	**47,9**
Infrastructures (propriété de la Société)	89,7	4,4	(1,7)	-	**92,4**
Améliorations locatives	47,7	2,0	(1,4)	-	**48,3**
Machinerie et équipement	17,9	0,7	-	-	**18,6**
Matériel informatique	26,4	2,6	-	-	**29,0**
Autres immobilisations corporelles	2,6	0,2	-	-	**2,8**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	840,8	35,8	(7,5)	-	**869,1**
Valeur nette comptable	883,8	2,3	(3,2)	-	**882,9**

12. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2018	Additions	Dispositions	Transferts	30 juin 2018
Coût :					
Logiciels (NOTE 1)	114,0	-	-	2,9	**116,9**
Droits d'accès aux infrastructures	430,4	-	(0,5)	0,6	**430,5**
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	-	**4,4**
Projets en cours de réalisation	3,5	6,4	-	(3,5)	**6,4**
Coût total	552,3	6,4	(0,5)	-	**558,2**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Logiciels	78,5	7,9	-	-	**86,4**
Droits d'accès aux infrastructures	102,3	5,7	(0,4)	-	**107,6**
Autres actifs intangibles	2,0	0,1	-	-	**2,1**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	182,8	13,7	(0,4)	-	**196,1**
Valeur nette comptable	369,5	(7,3)	(0,1)	-	**362,1**

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

13. FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2018	31 décembre 2017
Salaires à payer et courus	**37,6**	40,7
Fournisseurs et charges à payer - Immobilisations	**19,2**	23,1
Fournisseurs et charges à payer - Autres	**41,8**	40,5
Fournisseurs et charges à payer classés au Coût amorti	**98,6**	104,3
Impôts sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	**6,5**	5,8
Déductions à la source	**3,2**	3,7
Total fournisseurs et charges à payer	**108,3**	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)	Reprise (inutilisée)	30 juin 2018
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	-	(0,1)	-	**0,2**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	8,6	1,9	(1,6)	(2,0)	**6,9**
Total provisions	8,9	1,9	(1,7)	(2,0)	**7,1**

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)	30 juin 2018	31 décembre 2017
Ventes de billets à l'avance	**34,1**	19,6
Cartes cadeaux	**1,6**	1,5
Transactions non monétaires	**2,2**	2,2
VIA Préférence (NOTE 1)	**11,0**	10,8
Autres	**0,6**	0,5
Total produits reportés	**49,5**	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 (capitalisés) et 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 de placement 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, la rente est indexée à un taux correspondant à 50 pour cent du taux d'inflation, jusqu'à concurrence de 3 pour cent, mais uniquement lorsque 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 placement 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 augmenté à 3,60 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 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 postérieures 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 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 30 juin, 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	
	30 juin 2018	31 décembre 2017	**30 juin 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	**17,2**	27,9	**0,2**	0,3
Coût des services passés	**-**	(0,1)	**-**	-
Charge d'intérêts	**43,0**	86,3	**0,4**	0,8
Cotisations des salariés	**7,6**	14,3	**-**	-
Prestations versées	**(72,0)**	(135,0)	**(0,4)**	(0,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	(0,1)	**-**	-
Effet des changements aux hypothèses financières	**(57,3)**	118,4	**-**	1,8
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	(0,8)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 347,5**	2 409,0	**24,0**	23,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 390,5**	2 267,2	**-**	-
Revenu d'intérêts	**42,6**	84,4	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	**21,3**	128,9	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**17,0**	33,4	**0,4**	0,8
Cotisations des salariés	**7,6**	14,3	**-**	-
Prestations versées	**(72,0)**	(135,0)	**(0,4)**	(0,8)
Charges administratives	**(0,7)**	(2,7)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 406,3**	2 390,5	**-**	-
Passif net (actif net) au titre des prestations définies	**(58,8)**	18,5	**24,0**	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 diminué à 3,20 pour cent (31 décembre 2017 : 3,40 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 30 juin, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantages du personnel à long terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 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	**1,6**	3,1
Charge d'intérêts	**0,3**	0,6
Prestations versées	**(2,0)**	(3,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	(0,2)
Solde à la fin de la période	**18,1**	18,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**2,0**	3,8
Prestations versées	**(2,0)**	(3,8)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**18,1**	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)	30 juin 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	**0,3**	0,4
Prestations versées	**(0,3)**	(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	**0,3**	0,5
Prestations versées	**(0,3)**	(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 intermédiaires résumés

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2018	31 décembre 2017
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**58,8**	4,6
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**-**	23,1
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**24,0**	23,8
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**18,1**	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 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	2018	2017
Charges d'exploitation :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**9,7**	10,1	**18,3**	17,7
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,3**	0,3	**0,6**	0,6
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**0,9**	1,0	**1,9**	1,9
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,1**	0,1	**0,3**	0,3
Total	**11,0**	11,5	**21,1**	20,5

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

	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	2018	2017
Autres éléments du résultat global :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**51,8**	(32,6)	**78,6**	(49,2)
Total	**51,8**	(32,6)	**78,6**	(49,2)

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)	30 juin 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)	**44,5**	88,4
Amortissement du financement en capital reporté	**(52,2)**	(96,1)
Solde à la fin de la période	**1 231,8**	1 239,5

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

	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2018	2017	2018	2017
Clients et autres débiteurs	**6,1**	1,5	**4,7**	(1,0)
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada	**(3,6)**	20,8	**(6,3)**	13,7
Autres actifs courants	**(2,9)**	(0,2)	**(3,1)**	(1,3)
Stocks	**(1,2)**	(0,8)	**(2,4)**	(0,3)
Fournisseurs et charges à payer	**(2,9)**	(5,9)	**(1,6)**	(7,1)
Provisions	**(1,5)**	(0,3)	**(1,8)**	(0,5)
Produits reportés	**2,7**	5,4	**14,9**	23,2
Total	**(3,3)**	20,5	**4,4**	26,7

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)	30 juin 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	**22,2**	3,7	15,2	3,3	24,0
Total	**22,2**	3,7	15,2	3,3	24,0
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :					
Matériel roulant	**100,0**	15,1	81,2	3,7	5,2
Bâtiments de maintenance	**0,2**	0,2	-	-	0,7
Gares et installations	**1,1**	1,1	-	-	2,4
Infrastructure	**12,2**	9,4	2,3	0,5	4,5
Matériel informatique	**0,6**	0,6	-	-	0,7
Total	**114,1**	26,4	83,5	4,2	13,5
Total des engagements	**136,3**	30,1	98,7	7,5	37,5

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations et aux espaces de bureau. 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 8,3 millions de dollars (30 juin 2017 : 8,2 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. Aucun montant n'est inclut dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagements 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 22,9 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