RAPPORT DU TROISIÈME TRIMESTRE 2015

VIA Rail Canada

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 2

TROISIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES 4

EXAMEN DES ACTIVITÉS 6

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE 10

PRIX 17

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS 18

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ 20

- Conseil d'administration 21
- Assemblées publiques et rapports 21
- Accès à l'information et protection des renseignements personnels 21
- Frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences 22
- Promotion des langues officielles 23
- Accueillir de nouveaux citoyens 23

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 24

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS 36

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le troisième trimestre de 2015 s'est révélé notre meilleur bloc de trois mois consécutifs depuis des années. L'augmentation des revenus et de l'achalandage s'est accompagnée par une amélioration de l'engagement du personnel. Les importants progrès réalisés sur chaque front prouvent sans l'ombre d'un doute que notre stratégie de croissance, appuyée par le dévouement et les efforts de chacun d'entre nous chez VIA Rail, peuvent produire d'excellents résultats. Cela confirme également que nos passagers apprécient les changements que nous mettons en œuvre ensemble.

Au moment où j'écris ces lignes, la plupart des voitures rénovées sont en service, et des départs ont été ajoutés à notre horaire. Le service à bord demeure sensationnel, et nos clients adorent les menus améliorés que nous proposons désormais dans toutes les classes.

Durant le trimestre, nous avons investi davantage dans la technologie mobile et lancé l'application VIA Rail, compatible avec les appareils iPhone et Android. Cette appli permet non seulement de faire, vérifier et gérer ses réservations de billets, mais aussi d'obtenir une carte d'embarquement électronique. Désormais, pour voyager avec VIA Rail, il suffit de posséder un téléphone !

Notre populaire campagne de marketing « Qui est partant » se poursuit et sera dynamisée pour la saison des Fêtes. Nos abonnés des médias sociaux et nos passagers continuent d'interagir avec nous au quotidien. Ces discussions contribuent à définir qui nous sommes et ce que nous voulons devenir. Il est en effet prioritaire pour nous d'être à l'écoute de nos passagers, tout comme de nos employés, qui sont les personnes qui comprennent le mieux les besoins des passagers.

Pendant le trimestre, nous avons reçu les résultats d'un important sondage sur la mobilisation au sein de l'entreprise. Ce sondage, auquel un plus grand nombre d'employés ont répondu, a révélé un niveau accru d'engagement de leur part. Il faudra cependant travailler encore plus fort et apporter d'autres changements pour que le niveau de mobilisation du personnel de VIA Rail atteigne celui observé au sein des meilleures entreprises canadiennes. Nous avons de grandes ambitions parce que la mobilisation de nos effectifs est essentielle pour combler les besoins et attentes sans cesse croissants de nos clients. Au cours des prochains mois, tous les services de l'entreprise s'emploieront à dresser des plans d'action en collaboration avec les employés de première ligne. Le meilleur est donc à venir !

Nous allons également pouvoir investir davantage dans notre infrastructure grâce à un apport de 102 millions de dollars du gouvernement du Canada. Cet argent servira à améliorer notre infrastructure et nos services dans la région d'Ottawa.

Enfin, nous sommes très fiers de partager les résultats financiers du trimestre. Cela faisait des années que VIA Rail n'avait pas obtenu de résultats positifs dans l'ensemble de ses activités, qu'il s'agisse des liaisons intervilles, des longs parcours ou des services régionaux. À la fin du trimestre, la majorité des services principaux affichaient des revenus et un achalandage plus élevés qu'à la même période l'an dernier. Il s'agit là d'une réalisation de taille. J'aimerais particulièrement souligner la hausse des revenus et de l'achalandage sur le corridor Toronto-Ottawa-Montréal. Cette croissance vient confirmer notre conviction qu'il y a une augmentation continue de la demande pour des services de rail passagers inter-villes qui sont fiables, sécuritaires et respectueux de l'environnement

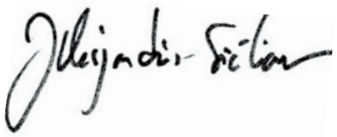
Globalement, les revenus ont augmenté de 10 % et l'achalandage de 4 %. La seule ombre au tableau est notre rendement sur le plan de la ponctualité, qui demeure un défi. En fait, seul le service à la clientèle exceptionnel de VIA Rail peut expliquer ces résultats encourageants. Je tiens à remercier nos

employés à bord des trains, dans les gares et dans nos centres d'appel et d'entretien, car leur soutien et leur dévouement sont nos atouts les plus précieux.

Si nous continuons à faire avancer de nombreux projets pour améliorer l'expérience client, un facteur crucial entrave notre réussite : la ponctualité des trains à l'arrivée qui continue de décliner année après année. La situation est d'autant plus frustrante que nous avons réussi à améliorer considérablement la ponctualité de nos trains au départ. Le fait que la plupart des trains de Via Rail empruntent des voies conçues pour les trains de marchandises, dont le nombre ne cesse de croître, a les conséquences suivantes : les trajets de VIA Rail prennent plus de temps, le nombre de trains de passagers doit être réduit, et notre ponctualité échappe à notre contrôle. En fait, sur l'infrastructure limitée appartenant à VIA Rail, la ponctualité avoisine les 95 %. Sur les rails que possèdent et contrôlent les transporteurs de marchandises, la ponctualité des trains de VIA Rail se situait à 25,3 % pour le *Canadien*, à 79,5 % pour le train *Océan* et à 73,8 % dans le corridor Québec-Windsor au cours du dernier trimestre, soit une réduction additionnelle de 4,9 points de pourcentage par rapport aux chiffres de l'an dernier.

Pour remédier aux problèmes persistants de ponctualité et atténuer leurs effets, nous mettons au point un plan qui prévoit la construction d'une infrastructure réservée aux trains de passagers dans le triangle le plus achalandé du réseau, soit Toronto – Ottawa – Montréal. Ce plan permettrait d'éliminer les problèmes causés par le partage des voies avec les trains de marchandises. Pour des détails à ce sujet, veuillez visionner le discours prononcé devant le Conseil canadien pour les partenariats public-privé à Toronto intitulé Top 5 choses que vous devez savoir au sujet du projet de voies dédiées de VIA Rail. Quant à l'emblématique *Canadien*, nous reverrons chaque composante de ce train long parcours en 2017.

Tenez-vous au courant des derniers développements en suivant nos comptes Facebook et Twitter. Nous espérons avoir bientôt le plaisir de vous accueillir à bord de nos trains.



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

TROISIÈME TRIMESTRE EN CHFFRES

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

	T3 - 2015	T3 - 2014	Cumul 2015	Cumul 2014
STATISTIQUES CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Total produits voyageurs (1)	84,8	77,0	206,5	194,5
Produits totaux(1)	**90,3**	**82,4**	**222,5**	**209,6**
Charges d'exploitation (1)	138,4	130,3	387,8	377,1
Contributions pour avantages sociaux des employés (1)	9,7	17,9	44,9	59,8
Charges d'exploitation totales (1)	**(148,1)**	**(148,2)**	**(432,7)**	**(436,9)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(57,8)**	**(65,8)**	**(210,2)**	**(227,3)**
Dépenses en immobilisations	(20,0)	(17,2)	(68,6)	(53,5)
Financement total requis	**(77,8)**	**(83,0)**	**(278,8)**	**(280,8)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	57,8	65,8	210,2	227,3
Financement en capital par le gouvernement	20,0	17,3	68,6	53,1
Financement total par le gouvernement	**77,8**	**83,1**	**278,8**	**280,4**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**(0,1)**	**0,0**	**0,4**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (2)				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**246**	233	**624**	611
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**390**	368	**1 077**	1 009
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**23,5**	28,3	**33,7**	37,2
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**33,5**	32,3	**32,3**	31,0
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 662**	1 584	**4 749**	4 621
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**12 283**	10 704	**30 576**	27 770
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**63**	63	**58**	61
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**148**	147	**131**	132
Ponctualité (%)	**72**	77	**69**	76
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 937**	2 798	**2 684**	2 600

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

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, TROISIÈME TRIMESTRE DE 2015

Groupe de services	Produits voyageurs (EN 000 $)*	Passagers	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor Québec-Windsor	55 020 $	924 270	175 355	0,18 $
Long-parcours Ouest	21 931 $	41 154	47 803	0,14 $
Long-parcours Est	3 691 $	28 811	16 101	0,47 $
Liaisons obligatoires	2 014 $	25 287	7 107	1,54 $
Total	82 656 $	1 019 522	246 366	0,23 $

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

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

Groupe de services	Produits voyageurs (EN 000 $)*	Passagers	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor Québec-Windsor	50 859 $	893 660	165 482	0,23 $
Long-parcours Ouest	19 454 $	40 099	47 567	0,19 $
Long-parcours Est	3 250 $	24 890	13 707	0,51 $
Liaisons obligatoires	1 574 $	22 469	6 025	1,98 $
Total	75 137 $	981 118	232 781	0,28 $

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

EXAMEN DES ACTIVITÉS

ATTIRER DAVANTAGE DE VOYAGEURS DANS NOS TRAINS

UNE NOUVELLE APPLICATION MOBILE SIMPLIFIE LES DÉPLACEMENTS

VIA Rail a lancé une nouvelle application mobile, compatible avec les appareils iPhone et Android. Elle propose un outil simple et facile à utiliser pour acheter des billets ou encore modifier ou revoir les modalités d'une réservation. L'application permet également d'obtenir une carte d'embarquement électronique et l'insertion automatique des renseignements relatifs au voyage dans le calendrier de l'utilisateur. De plus, elle fournit des mises à jour en temps réel des départs et arrivées.

L'application fournit de l'information sur les gares le long du parcours, l'embarquement et les services à bord, ainsi que l'accès à notre système de divertissement qui propose des centaines d'heures d'émissions canadiennes aux voyageurs empruntant le corridor Québec-Windsor. Les passagers peuvent également créer un profil personnel et partager les détails de leur voyage avec leurs amis dans les réseaux sociaux.

Outre cette application, VIA Rail a lancé un nouveau site Web mobile (m.viarail.ca) accessible à partir de tous les types d'appareils mobiles. Le site mobile, dont les fonctionnalités sont similaires à celles de l'application, permet aux passagers de gérer leurs déplacements en train, peu importe où ils se trouvent.

CAMPAGNES DE LA RENTRÉE

Dans la foulée de sa retentissante campagne publicitaire « Qui est partant », VIA Rail a lancé au cours du dernier trimestre une nouvelle initiative de marketing intitulée « Rentrée scolaire, rentrée professionnelle », qui vise à mieux faire connaître l'expérience des voyages en train aux nouveaux clients potentiels et à créer de nouveaux adeptes du train. Des dépliants placés dans les agendas scolaires ou accrochés aux portes, des affiches dans les campus et de nouveaux témoignages d'étudiants invitent les jeunes à monter à bord de nos trains. La campagne « Rentrée professionnelle » vise les gens d'affaires, en particulier les propriétaires de petites entreprises et les travailleurs indépendants. La campagne est diffusée sous forme de témoignages vidéo sur le site viarail.ca, de même qu'à la radio, sur des affiches et en ligne.

RETOUR DE LA CARTE SESSION

Devant le succès de la Carte session illimitée lors de l'année scolaire 2014-2015, nous offrons à nouveau ce forfait pour la session d'automne 2015. Cette carte session permet aux étudiants de voyager à volonté pendant 120 jours dans le corridor Québec-Windsor pour seulement 499$.

SÉCURITÉ

Chez VIA Rail, la sécurité demeure notre principale priorité, car nous souhaitons que nos passagers parviennent à destination sans encombre, que nos employés travaillent dans un environnement sûr et que le public soit sensibilisé à la sécurité à proximité des chemins de fer. Nous continuerons à mettre l'accent sur ces priorités en améliorant la sécurité de nos activités, abordée ci-dessous, et en mettant en œuvre des mesures de responsabilité sociale de l'entreprise visant à sensibiliser et à informer les Canadiens à propos de la sécurité ferroviaire, une question examinée dans la section Responsabilité sociale de l'entreprise plus loin.

AMÉLIORATION DE L'INFRASTRUCTURE

Cet été, VIA Rail a terminé plusieurs projets d'amélioration de l'infrastructure sur son réseau.

Par exemple, nous avons installé une nouvelle voie d'évitement dans la région d'Ottawa, maintenant en fonction dans la subdivision Beachburg (entre Ottawa et Fallowfield), qui permet de gérer avec une plus grande souplesse les croisements de trains et de réduire la congestion dans la région de Barrhaven, où les trains se croisent fréquemment et de près. Tout au long du projet, l'équipe responsable des relations avec les collectivités chez VIA Rail a constamment informé les résidents du quartier à propos du calendrier des travaux et a collaboré avec divers collègues de l'entreprise pour régler toutes les questions soulevées par les membres de la communauté et les élus locaux.

Dans le sud-ouest de l'Ontario, entre Kitchener et London, l'installation d'une commande centralisée de la circulation (CCC) est presque terminée ; elle devrait être fonctionnelle d'ici la fin de l'année. Ainsi, toute l'infrastructure appartenant à VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor sera dorénavant équipée de la CCC.

PROGRAMME D'AMÉLIORATION DE L'ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT

Les problèmes de fiabilité de l'équipement provoqués par les conditions météorologiques extrêmes de l'hiver dernier ont incité VIA Rail à faire un examen de ses outils et processus utilisés dans l'entretien de sa flotte vieillissante afin d'améliorer sa performance et sa fiabilité. Plus tôt cette année, la seconde phase de ce projet a débuté au Centre de maintenance de Montréal, alors qu'un examen des activités a été entrepris au Centre de maintenance de Toronto. Des améliorations sur le plan de la fiabilité ont déjà été observées au cours du troisième trimestre, tant par rapport à l'hiver dernier qu'au trimestre correspondant au cours des dernières années.

OPTIMISER LE RENDEMENT ET CRÉER DE LA VALEUR

IDÉES ORIGINALES, RÉSULTATS EXCEPTIONNELS

Les excellents résultats obtenus ce trimestre sur le plan des revenus et de l'achalandage peuvent être attribués à divers facteurs, dont les ajustements apportés aux services, les nouveaux départs et l'impressionnante campagne de marketing, de même que les efforts des directeurs généraux de VIA Rail. Par exemple, les revenus de nos services régionaux ont connu une hausse incroyable de 25 %, en partie grâce à des projets d'engagement communautaire, telle une initiative touristique des communautés de Senneterre et Press/La Tuque et l'ajout de plusieurs voitures au train, qui ont contribué à prolonger la haute saison sur ce parcours. Nous avons apprécié les idées originales de tous nos directeurs généraux, dont les efforts ont produit des résultats remarquables.

PONCTUALITÉ

Bien qu'on ait observé au troisième trimestre une amélioration de la ponctualité comparativement aux deux premiers trimestres de l'année 2015, les résultats à ce chapitre ont tout de même été inférieurs à ceux du même trimestre en 2014 et sont demeurés sous la moyenne historique. L'augmentation du transport ferroviaire des marchandises et les travaux d'infrastructure réalisés dans le corridor Québec-Windsor expliquent en grande partie nos problèmes de ponctualité ce trimestre. Voici les résultats relatifs à la ponctualité dans notre réseau, par région :

Service	T3 2015 (%)	T3 2014 (%)
Corridor Est	**75,3**	79,4
Sud-Ouest de l'Ontario	**69,2**	76,6
Corridor	**73,8**	78,7
Montréal-Halifax	**79,4**	85,9
Toronto-Vancouver	**25,3**	25,3
Total	**72,3**	76,7

PLANIFIER À L'ÉCHELLE DU RÉSEAU POUR UN AVENIR SOLIDE

En raison des problèmes récurrents de ponctualité, nous envisageons de nouveaux plans pour les trajets longs parcours pour 2017 et à plus long terme. Dans le corridor Québec-Windsor, notre proposition de voies dédiées au transport de passagers pour les parcours les plus achalandés de l'axe Toronto-Ottawa-Montréal continue de gagner du terrain. Notre plan éliminerait les défis associés au partage des voies avec les trains de marchandises et permettrait d'augmenter la fréquence des trains, de réduire les temps de parcours et, en fin de compte, d'offrir un service plus fiable. Pour en apprendre davantage sur notre proposition de voies dédiées, nous vous invitons à visionner l'allocution prononcée par Yves Desjardins-Siciliano, le président et chef de la direction de VIA Rail, au Conseil canadien pour les partenariats public-privé : Top 5 choses que vous devez savoir au sujet du projet de voies dédiées de VIA Rail.

Dans l'intervalle, VIA Rail a demandé l'autorisation d'utiliser l'infrastructure ferroviaire exploitée par d'autres compagnies de chemin de fer afin d'ajouter jusqu'à huit nouveaux allers-retours quotidiens en 2016 dans le corridor Québec-Windsor.

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE

POUR ACCOMPLIR NOTRE MISSION DE FAÇON RESPONSABLE, NOUS AVONS CERNÉ QUATRE SECTEURS D'ACTIVITÉS QUI REPRÉSENTENT LES PILIERS DE NOTRE ACTION EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ SOCIALE : **SÉCURITÉ, ENVIRONNEMENT, PASSAGERS ET COMMUNAUTÉS, ET EMPLOYÉS.**

Voici les points saillants du troisième trimestre de l'année pour chacun de ces secteurs.

SÉCURITÉ

Le pilier « sécurité » vise deux priorités : assurer la sécurité de nos activités d'exploitation, qui sont abordées dans la section Examen des activités du présent rapport, et informer le public sur la sécurité à proximité des voies ferrées, un travail continu chez VIA Rail.

OPÉRATION GAREAUTRAIN ET VIA RAIL À LA FOIRE DU CAMION DE FERGUS

En collaboration avec le bureau national d'Opération Gareautrain (OG), VIA Rail a participé à la Foire du camion de Fergus, l'un des plus importants événements de l'industrie du camionnage en Amérique du Nord. VIA Rail était sur les lieux d'un important événement sur la sécurité afin de renseigner les camionneurs sur la sécurité à proximité des voies ferrées. Shawn Whaling, mécanicien de locomotive chez VIA Rail, se trouvait sur place et a partagé ses expériences avec les nombreuses personnes qui se sont présentées au kiosque d'OG durant la journée.

MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION

Nous avons procédé cet été à notre programme annuel de lutte contre la végétation de VIA Rail, qui consiste à maîtriser l'herbe et les plantes nuisibles ainsi qu'à enlever les broussailles le long des voies ferrées nous appartenant. Ces travaux sont importants pour s'assurer que la végétation à proximité des voies ne pose pas de risques pour l'exploitation sécuritaire des trains, à savoir des incendies le long des voies, une piètre visibilité des panneaux de signalisation aux passages à niveau et la chute de branches d'arbres sur les voies.

Les équipes du service des relations avec les collectivités et du service de l'exploitation de VIA Rail ont travaillé avec les représentants locaux pour informer les résidents et répondre à leurs questions sur les répercussions possibles de ces travaux. Cette initiative de liaison communautaire a donné lieu à la création d'un résumé graphique intitulé Gestion de la végétation : VIA Rail Canada s'engage à respecter la réglementation sur la sécurité ferroviaire et la protection contre le feu. Nous travaillons aussi à l'élaboration d'une politique exhaustive sur la maîtrise de la végétation qui précisera les diverses raisons motivant les mesures de lutte contre la végétation et les méthodes qui pourront être employées pour ce faire, ainsi que le préavis qui devra être envoyé aux collectivités avant le début de ces travaux.

PASSAGERS ET COMMUNAUTÉS

JEUX PANAMÉRICAINS ET PARAPANAMÉRICAINS DE 2015

VIA Rail Canada a été un fier parraineur des Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015 qui se sont déroulés dans la région du grand Toronto cet été. Parmi les points saillants de ce partenariat, mentionnons le Relais de la flamme auquel a participé Rita Toporowski, directrice générale de VIA Rail pour le Centre du Canada, le 9 juillet au centre-ville de Toronto. Durant les derniers jours des Jeux, plus de 200 athlètes et 100 officiels provenant de 41 pays des Amériques sont montés à bord des trains de VIA Rail à la gare Union de Toronto à destination de Niagara Falls pour une balade en train et la visite des légendaires chutes Niagara.

Rita Toporowski, directrice générale de VIA Rail pour le Centre du Canada

103e ÉDITION DE LA COUPE GREY

À titre de partenaire officiel du Festival de la Coupe Grey, VIA Rail sera très active au Manitoba et dans d'autres régions au cours de l'automne. En août, on a donné le coup d'envoi de la saison avec le lancement du concours « Ride with the Cup to Churchill » en association avec Travel Manitoba, Frontiers North et Winnipeg Free Press. Le gagnant ou la gagnante du concours voyagera en train de Winnipeg à Churchill en compagnie d'ex-joueurs des Blue Bomber et de la Coupe Grey même ! VIA Rail a prévu des activités spéciales et des séances de photo en collaboration avec les collectivités locales dans les gares et les arrêts-express le long du parcours (y compris à Dauphin, The Pas, Thompson, Ilford, Pikwitonei, Thicket Portage et Churchill).

APPUYONS NOS TROUPES

OMNIUM DE LA CAPITALE NATIONALE

VIA Rail Canada est membre du Club des fondateurs et s'est engagée à soutenir pendant trois ans l'Omnium de la capitale nationale. L'Omnium appuie le Fonds pour les familles des militaires, qui vient en aide aux membres des Forces armées canadiennes et à leur famille. Le tournoi, qui s'est déroulé en août dernier au Club de golf Hylands à Ottawa, servait de tribune à de jeunes golfeurs professionnels talentueux dans la grande région de la capitale nationale ; il mettait en valeur les liens solides qui unissent les Forces armées canadiennes, VIA Rail et le circuit canadien de la PGA. Il soulignait, en outre, toute l'importance que revêt le Fonds pour les familles des militaires, au sein de la communauté des Forces armées canadiennes.

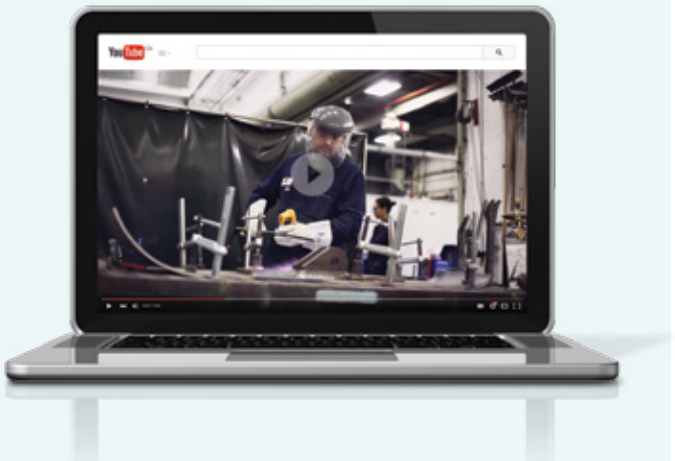
COURSE DE L'ARMÉE DU CANADA

En septembre, VIA Rail a commandité la 8e Course annuelle de l'armée du Canada. Nous avons offert un rabais spécial de 20 % aux participants et aux membres de leur famille se rendant à Ottawa pour la course, ainsi que des prix de voyage en train. Les employés de VIA Rail ont pris part à cet événement de trois jours en participant à la couse et en faisant valoir notre rabais permanent de 25 % pour les anciens combattants, les membres des forces armées et leur famille.

Jacques Fauteux, Directeur des relations avec les gouvernements et les collectivités, VIA Rail et Capitaine de corvette (à la retraite)

NOUVELLE VIDÉO : VIA RAIL ET LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

Beaucoup d'initiatives sont surgies pour attirer de nouveaux talents brillants à VIA Rail et faire de cette transition une période empreinte d'optimisme, de nouvelles idées et de progrès pour la compagnie. Le partenariat entre VIA Rail et le Programme d'aide à la transition de carrière (PAT) pour les militaires, mené par La Compagnie Canada, en est un exemple éloquent. Le PAT est une initiative lancée pour aider les membres des Forces armées canadiennes (FAC), les réservistes et les anciens combattants à réaliser leur transition de la vie militaire à la main-d'œuvre civile. On peut tracer plusieurs parallèles entre les FAC et VIA Rail en fait de déontologie et de compétences.



Ce trimestre a vu le lancement d'une vidéo produite par La Compagnie Canada, mettant en valeur le solide partenariat entre VIA Rail et les Forces armées canadiennes, ainsi que l'engagement qu'a pris VIA Rail d'embaucher des réservistes et des anciens combattants. La vidéo est accessible sur la chaîne You Tube de VIA Rail.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

VIA Rail collabore avec divers organismes caritatifs et sans but lucratif à l'échelle locale, régionale et nationale pour appuyer des activités, des campagnes de financement et des initiatives communautaires au Canada. Des crédits voyages sont offerts aux organismes admissibles. Les demandes de dons peuvent être faites par l'entremise du site Web de VIA Rail.

Au cours du deuxième trimestre de 2015, VIA Rail a soutenu 200 organismes ayant soumis une demande de contribution par l'entremise de son site Web. Les crédits voyages atteignent ce trimestre une valeur de 165 328 $.

ENVIRONNEMENT

CONSOMMATION DE CARBURANT

VIA Rail est très fière d'être le « choix vert » du voyage au Canada. Nous sommes constamment à la recherche de nouvelles façons de soutenir notre pays dans ses initiatives environnementales. Nous avons une solide réputation écologique et continuons de l'améliorer chaque année.

Ces cinq dernières années, nous avons considérablement réduit notre consommation générale en rendant les locomotives plus efficaces. La consommation de carburant de 2014 (et donc l'émission de gaz à effet de serre) a été réduite de 29,9 % par rapport à celle de 2009.

La consommation de carburant varie d'un trimestre à l'autre en fonction des conditions météorologiques et d'autres facteurs reliés à l'infrastructure. Au cours du troisième trimestre de 2015, la consommation a augmenté de 12,7 % par rapport au troisième trimestre de 2014. Ce fait est attribuable à l'utilisation de plus longs trains (capacité accrue), d'un plus grand nombre de trains (départs accrus) et d'arrêts plus fréquents sur le territoire pour desservir une plus grande clientèle. Cette augmentation est également causée par la dégradation de notre ponctualité (des parcours plus longs et des vitesses au ralenti) en raison du partage des voies ferrées avec les trains de marchandises.

EMPLOYÉS

VIA Rail compte sur une main-d'œuvre mobilisée de plus de 2 500 personnes au Canada. Notre succès tient à ce que chacun de nous prenne à cœur les valeurs de l'entreprise et partage une même vision d'excellence. Qu'ils soient en première ligne ou à la maintenance, travailleurs administratifs, cadres ou professionnels spécialisés, nos employés sont reconnus pour leur énergie, leur professionnalisme et leur dévouement à faire de VIA Rail l'une des meilleures sociétés ferroviaires du monde pour son service à la clientèle.

RECERTIFICATION DES EMPLOYÉS

Au cours du troisième trimestre, le tiers de nos employés syndiqués ont été recertifiés lors de modules de formation liés à la santé et à la sécurité (ex. : premiers soins, usage d'un défibrillateur, etc.). Aussi, une nouvelle version de notre programme de certification et de formation a été lancée à l'intention du personnel à bord des trains. Tous les participants ont terminé le nouveau cours avec succès.

PROGRAMME DE RECERTIFICATION DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE

Nous avons lancé un programme amélioré de recertification des mécaniciens de locomotive d'une durée de deux semaines, au contenu enrichi, remodelé et plus fortement axé sur les facteurs humains, dans le but d'améliorer la vigilance qui peut intervenir dans la conduite des trains. Notre programme actuel s'est aussi enrichi de pratiques supplémentaires de sécurité et d'un cours mis à jour intitulé « La conscience dans la cabine ». Le cours de recertification, élaboré à l'interne, vise à renforcer les connaissances et la sensibilisation des mécaniciens de locomotive et continuera de tabler sur notre performance déjà bien établie en matière de sécurité.

RÉSULTATS DU SONDAGE SUR LA MOBILISATION DES EMPLOYÉS

Les données du Sondage de mobilisation des employés diffusées ce trimestre affichaient des résultats prometteurs. Le nombre de participants a atteint un record de 63 % (comparativement à 54 % en 2011). Ce dénouement encourageant indique que davantage d'employés de VIA Rail désirent exprimer leur opinion et changer les choses pour le mieux. Nous sommes reconnaissants envers tous les employés qui ont répondu au sondage et les en remercions.

Le sondage a démontré que la mobilisation globale des employés a connu une hausse de cinq pour cent depuis 2011 et que plus d'employés sont activement engagés.

En dépit de ces résultats encourageants, nous reconnaissons qu'il reste encore beaucoup à faire et nous demeurons déterminés à améliorer la mobilisation du personnel. À l'aide des résultats du sondage, tous les chefs prépareront des plans d'actions concrètes pour harmoniser les priorités dans leurs services. On élaborera, de plus, un plan d'action général.

LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ PSYCHOLOGIQUES AU TRAVAIL

VIA Rail participe à un projet d'études de cas triennal mené par la Commission de la santé mentale du Canada (CSMC), dont la recherche isolera les pratiques prometteuses, les lacunes et des défis liés à la mise en œuvre de la norme nationale du Canada sur la santé et la sécurité psychologiques en milieu de travail (en anglais). Dans la foulée de ces efforts au cours du trimestre, des employés syndiqués et non syndiqués ont reçu une formation pour administrer les premiers soins en santé mentale. Ce programme – certifié par la CSMC – fournit au personnel les connaissances et les compétences pour soutenir et guider immédiatement, dans un environnement sûr, toute personne qui commence à présenter un problème de santé mentale ou qui pourrait vivre un moment de crise.

RECONNAISSANCE DES EMPLOYÉS

PRIX DE DISTINCTION

Avec l'avènement des nouveaux Prix de distinction régionaux, VIA Rail vise à reconnaître les efforts, le comportement et les succès de ses employés à l'égard de sa stratégie d'affaires, de ses valeurs et de ses compétences d'entreprise. Ils seront décernés chaque année dans les quatre catégories suivantes : Service cinq étoiles, Excellence en maintenance, Réussite et Esprit d'équipe.

DÉFI INNOVATION CLIENTÈLE

VIA Rail encourage ses employés à acquérir des compétences clés qui contribuent à la réussite de la compagnie. Par conséquent, nous aimons les inciter à se distinguer par leurs idées et leurs actions. VIA Rail a lancé son premier « Défi Innovation Clientèle », invitant son personnel à soumettre des idées pour améliorer le service à la clientèle. Un comité de sélection procédera à l'évaluation des soumissions en fonction de leur faisabilité, et l'idée gagnante sera récompensée par un prix. De plus, on mènera à l'interne une évaluation approfondie du projet, qui pourrait être mis en place officiellement.

PRIX

ÉTOILE MONTANTE DE VIA RAIL

Ce trimestre, Bruno Riendeau, Directeur, Sécurité et Environnement, a remporté le prix *Rising Stars* du *Progressive Railroading* et a figuré dans le numéro de septembre de la publication. Ce prix est décerné à 20 personnes de moins de 40 ans reconnues comme étant prometteuses (car elles changent déjà les choses dans l'industrie ferroviaire), en raison de leur leadership, de leur passion et de leur sens de l'innovation. Félicitations, Bruno !

PARTENAIRE HI-C DE L'ANNÉE

Hostelling International-Canada (HI-C) est un organisme à but non lucratif membre de la Fédération internationale des auberges de jeunesse, le plus grand réseau d'hébergement au monde. HI-C a pour mission de favoriser les voyages à prix abordable et de les rendre accessibles à tous, particulièrement aux jeunes, pour permettre la découverte de nouvelles cultures, de nouvelles langues et de nouveaux horizons. VIA Rail est un partenaire national de HI-C depuis plusieurs années et a reçu ce trimestre son prix de Partenaire de l'année.

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

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

	T3 - 2015	T3 - 2014
Produits totaux par employé (en milliers de dollars) Produits cumulatifs annualisés, divisé par le nombre d'employés (équivalents temps plein). Mesure de la productivité.	**123,0**	117,8
Produits voyageurs par siège-mille disponible (en cents) Produits divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**21,5**	20,7
Coûts directs par siège-mille disponible (en cents) Coûts directs divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**25,5**	25,2
Ponctualité (en pourcentage) Ne comprend pas les liaisons régionales.	**72,3**	77,0
Assiduité au travail (en pourcentage) Nombre total d'heures travaillées par mois, divisé par le nombre total d'heures de travail possibles par mois.	**93,8**	92,7
Incidents ferroviaires par million de trains-milles Comprend : les collisions entre deux trains ; les déraillements au cours desquels au moins une roue quitte la voie ; tous les manquements au règlement. Ne comprend pas : les accidents survenus aux passages à niveau et les accidents causés par des intrusions.	**3,0**	1,9

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est actuellement composé du président du conseil, du président et chef de la direction et de neuf autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. De ces dix administrateurs non dirigeants, cinq sont des femmes et cinq sont des hommes. Le conseil est chargé de superviser la gestion et les orientations stratégiques de la Société et de présenter un compte rendu des opérations de VIA Rail au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Au cours du troisième trimestre de 2015, deux réunions du conseil d'administration ont eu lieu, tandis que ses quatre comités se sont réunis sept fois au total. À l'ensemble de ces réunions, le taux d'assiduité des administrateurs a été de 88 pour cent. Un total de 44 754 $ a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration pendant cette période.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* depuis 2007. Étant d'avis que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ pour bâtir une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le grand public, elle s'engage à répondre dans un délai convenable aux demandes d'information provenant du public, des médias et de toute personne intéressée par ses activités. Lors du troisième trimestre de 2015, VIA Rail a reçu dix nouvelles demandes, dont deux étaient toujours actives à la fin du trimestre.

FRAIS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES

LES FRAIS SUIVANTS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES ONT ÉTÉ SOUMIS AU COURS DU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2015 :	
Eric Stefanson Président intérimaire du Conseil d'administration	1 619 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	15 629 $
Comité de la haute direction (7 membres)	22 047 $
Conseil d'administration (9 membres)	14 865 $
Total	**54 160** $

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

VIA Rail se conforme à la *Loi sur les langues officielles* et est fière d'offrir ses services dans les deux langues officielles. Au troisième trimestre, aucune plainte au sujet de notre engagement à offrir un service bilingue à nos passagers n'a été déposée devant le Commissariat aux langues officielles.

Pendant le troisième trimestre de 2015, VIA Rail a fait la promotion des communautés linguistiques en situation minoritaire du Canada en participant à des événements tels que les galas annuels de la compagnie du Théâtre Centaur de Montréal, du Théâtre français de Toronto et du 90e anniversaire du Théâtre du Cercle de Molière de St-Boniface, le plus vieux théâtre d'Amérique du Nord.

Dans le cadre du 400e anniversaire de la présence française en Ontario, VIA Rail s'est associé avec *l'Assemblée francophone de l'Ontario* dans le cadre du grand rassemblement de Toronto le but de souligner cette célébration et avec *l'Alliance Française* de Toronto pour leur programmation originale 2015-2016.

ACCUEILLIR DE NOUVEAUX CITOYENS

Fort du succès de son partenariat avec l'Institut pour la citoyenneté canadienne (ICC) depuis trois ans, VIA Rail a renouvelé son partenariat avec cet organisme afin d'encourager et faciliter l'intégration culturelle et sociale des nouveaux citoyens par le biais d'expériences bien canadiennes. En effet, grâce à cette collaboration, plus de 10 000 nouveaux Canadiens ont pu ainsi découvrir leur nouveau pays en voyageant en train.

De plus, soucieux de contribuer davantage à ce rapprochement, VIA Rail, en collaboration avec l'ICC et le ministère canadien de la Citoyenneté et de l'Immigration, a organisé pour la première fois en ses lieux une cérémonie d'assermentation la gare de Vancouver.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Voici le rapport d'examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada (VIA Rail) pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015, en comparaison avec le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014. Il doit être lu parallèlement aux états financiers condensés et aux notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers de la Société, en indiquant d'abord les activités qui ont été financées au cours du trimestre et de la période de neuf mois, puis les éléments hors caisse et autres ajustements comptables exigés par les Normes internationales d'information financière (IFRS).

La Société a reçu du financement d'exploitation du gouvernement du Canada afin d'acquitter ses activités financées. Les activités financées comprennent les recettes et dépenses qui génèrent ou requièrent des liquidités (elles excluent les écritures comptables requises selon les IFRS mais qui ne génèrent aucune liquidité).

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2015**	2014	Var $	Var %	**2015**	2014	Var $	Var %
Produits voyageurs *	**84,8**	77,0	7,8	10,1	**206,5**	194,5	12,0	6,2
Produits totaux *	**90,3**	82,4	7,9	9,6	**222,5**	209,6	12,9	6,2
Charges d'exploitation *	**138,4**	130,3	8,1	6,2	**387,8**	377,1	10,7	2,8
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	**9,7**	17,9	(8,2)	(45,8)	**44,9**	59,8	(14,9)	(24,9)
Charges d'exploitation totales *	**148,1**	148,2	(0,1)	(0,1)	**432,7**	436,9	(4,2)	(1,0)
Perte d'exploitation	**(57,8)**	(65,8)	(8,0)	(12,2)	**(210,2)**	(227,3)	(17,1)	(7,5)
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**57,8**	65,8	(8,0)	(12,2)	**210,2**	227,3	(17,1)	(7,5)
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les années futures	**3,0**	8,4	(5,4)	(64,3)	**25,6**	32,0	(6,4)	(20,0)
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(18,4)**	(19,1)	0,7	3,5	**(60,1)**	(56,6)	(3,5)	(6,2)
Amortissement du financement en capital reporté	**18,0**	18,7	(0,7)	(3,7)	**59,0**	55,3	3,7	6,7
Autres	**0,7**	1,0	(0,3)	30,0	**(3,6)**	(0,1)	(3,5)	n/a
Résultat net	**3,3**	9,0	(5,7)	(63,5)	**20,9**	30,6	(9,7)	(31,8)
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	**(43,8)**	(18,6)	(25,2)	(135,5)	**29,8**	(81,5)	111,3	136,6
Résultat global	**(40,5)**	(9,6)	(30,9)	n/a	**50,7**	(50,9)	101,6	n/a

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

2. POINTS SAILLANTS DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Cette section porte sur les activités financées au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 (avant les éléments hors caisse et autres ajustements comptables).

A) PRODUITS VOYAGEURS

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2015	2014	Var $	Var %	**2015**	2014	Var $	Var %
Corridor Est	**44,8**	41,0	3,8	9,3	**123,4**	116,7	6,7	5,7
Sud-Ouest Ontario	**10,2**	9,9	0,3	3,0	**29,8**	29,1	0,7	2,4
Corridor Québec-Windsor	**55,0**	**50,9**	**4,1**	**8,1**	**153,2**	**145,8**	**7,4**	**5,1**
Océan	**3,7**	3,2	0,5	15,6	**7,3**	6,6	0,7	10,6
Canadien	**22,0**	19,4	2,6	13,4	**37,4**	34,1	3,3	9,7
Liaisons régionales	**2,0**	1,6	0,4	25,0	**3,5**	2,9	0,6	20,7
Non Corridor	**27,7**	**24,2**	**3,5**	**14,5**	**48,2**	**43,6**	**4,6**	**10,6**
Autres	**2,1**	1,9	0,2	10,5	**5,1**	5,1	0,0	0,0
TOTAL	**84,8**	**77,0**	**7,8**	**10,1**	**206,5**	**194,5**	**12,0**	**6,2**

	VOYAGEURS (EN MILLIERS)							
	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2015	2014	Var #	Var %	**2015**	2014	Var #	Var %
Corridor Est	**684,0**	650,7	33,3	5,1	**1 951,1**	1 895,3	55,8	2,9
Sud-Ouest Ontario	**240,3**	243,0	(2,7)	(1,1)	**702,9**	738,9	(36,0)	(4,9)
Corridor Québec-Windsor	**924,3**	**893,7**	**30,6**	**3,4**	**2 654,0**	**2 634,2**	**19,8**	**0,8**
Océan	**28,8**	24,9	3,9	15,7	**62,1**	57,0	5,1	8,9
Canadien	**41,1**	40,1	1,0	2,5	**74,8**	78,9	(4,1)	(5,2)
Liaisons régionales	**25,3**	22,4	2,9	12,9	**53,7**	51,4	2,3	4,5
Non Corridor	**95,2**	**87,4**	**7,8**	**8,9**	**190,6**	**187,3**	**3,3**	**1,8**
TOTAL	**1 019,5**	**981,1**	**38,4**	**3,9**	**2 844,6**	**2 821,5**	**23,1**	**0,8**

* Les montants des produits ont été ajustés pour refléter les activités financées.

Les produits voyageurs totalisent 84,8 millions de dollars pour le trimestre, ce qui représente une augmentation de 10,1 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière. Cette augmentation est attribuable principalement aux produits supplémentaires générés en partie par un accroissement de la fréquence dans le Corridor Est à l'automne 2014 et pendant l'année 2015, et en partie par une hausse des produits dans les principaux services ferroviaires. L'augmentation des produits moyens découle principalement des stratégies de gestion de la capacité mises en œuvre au milieu de 2014 pour améliorer la gestion des places disponibles et maximiser les recettes générées par les trains les plus fréquentés.

Depuis le début de l'année, les produits totalisent 206,5 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 6,2 pour cent par rapport à l'année dernière. Cette augmentation est elle aussi attribuable à la hausse des produits de tous les services (y compris ceux générés par la fréquence accrue dans le Corridor Est) découlant des stratégies de gestion de la capacité mises en œuvre en 2014 par l'équipe de gestion des recettes.

POUR LE TRIMESTRE :

- Les produits du Corridor Est ont augmenté de 9,3 pour cent par rapport à l'an dernier, en raison d'un volume de voyageurs plus élevé (5,1 pour cent) qui s'explique en partie par de nouvelles fréquences et par des produits moyens plus élevés (3,9 pour cent) ;
- Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 3,0 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés (4,2 pour cent) compensés en partie par une baisse de l'achalandage (1,1 pour cent) ;
- Les produits de l'*Océan* sont 15,6 pour cent plus élevés que l'an dernier ; cette augmentation s'explique surtout par la hausse de l'achalandage (15,7 pour cent) découlant de l'ajout de capacité déployé pendant le trimestre ;
- Les produits du *Canadien* ont augmenté de 13,4 pour cent par rapport au trimestre correspondant l'an dernier ; ce rendement est attribuable en grande partie à une hausse des produits moyens (10,6 pour cent) dans les classes Voiture-lits et Prestige, combinée à une augmentation du volume de voyageurs (2,5 pour cent) ;
- Les produits des Services régionaux ont augmenté de 25,0 pour cent, en raison de la hausse des produits moyens (10,7 pour cent) et de l'achalandage (12,9 pour cent) ; cet achalandage accru est dû en partie au fait que le service a été interrompu sur une partie de la liaison Winnipeg-Churchill pendant une partie du troisième trimestre de 2014.

POUR LA PÉRIODE DE NEUF MOIS :

- Les produits du Corridor Est ont augmenté de 5,7 pour cent par rapport à l'an dernier, en raison d'une hausse de l'achalandage (2,9 pour cent) et des produits moyens (2,7 pour cent) ;
- Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 2,4 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés (7,7 pour cent) compensés en partie par une baisse du volume de voyageurs (4,9 pour cent) ;
- Les produits de l'*Océan* sont 10,6 pour cent plus élevés que l'an dernier, en raison d'une hausse du volume de voyageurs (8,9 pour cent), attribuable à l'accroissement de la capacité, et d'une hausse des produits moyens (1,5 pour cent) ;
- Les produits du *Canadien* ont augmenté de 9,7 pour cent par rapport à la période correspondante en 2014. Ce rendement est principalement attribuable à une hausse des produits moyens (15,7 pour cent) compensée en partie par une baisse du volume de voyageurs (5,2 pour cent). La baisse de l'achalandage est attribuable en grande partie à l'annulation du service sur le segment Toronto-Winnipeg pendant le mois de mars et les premiers jours d'avril ;
- Les produits des Services régionaux ont augmenté de 20,7 pour cent, en raison principalement d'une hausse des produits moyens (15,5 pour cent) combinée à une augmentation de l'achalandage (4,5 pour cent).

B) CHARGES D'EXPLOITATION

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2015	2014	Var $	Var %	**2015**	2014	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux *	**65,3**	**64,3**	1,0	1,6	**168,5**	**167,3**	1,2	0,7
Exploitation des trains et carburant	**31,9**	**31,8**	0,1	0,3	**93,7**	**93,8**	(0,1)	(0,1)
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**2,4**	**(0,1)**	2,5	n/a	**5,6**	**(1,0)**	6,6	n/a
Charge (recouvrement) d'impôt	**0,2**	**0,2**	0,0	0,0	**0,7**	**0,5**	0,2	(40,0)
Autres *	**38,6**	**34,1**	4,5	13,2	**119,3**	**116,5**	2,8	2,4
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES (AVANT CONTRIBUTIONS DE L'EMPLOYEUR POUR LES AVANTAGES DU PERSONNEL)	**138,4**	**130,3**	8,1	6,2	**387,8**	**377,1**	10,7	2,8
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel *	**9,7**	**17,9**	(8,2)	(45,8)	**44,9**	**59,8**	(14,9)	(24,9)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**148,1**	**148,2**	(0,1)	(0,1)	**432,7**	**436,9**	(4,2)	(1,0)

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

POUR LE TRIMESTRE :

/ Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur aux avantages sociaux des employés ont augmenté de 6,2 pour cent pour totaliser 138,4 millions de dollars pour le trimestre. Cette augmentation est attribuable principalement aux dépenses du marketing et des ventes (écart temporel), aux taxes d'exploitation (en hausse à cause d'un crédit enregistré en 2014) et aux coûts de maintenance (plus de réparations) ; ces catégories de coûts sont incluses dans les autres charges d'exploitation. Les autres augmentations de coûts importantes découlent des pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés (incidence des contrats de couverture du carburant) ;

/ Les contributions de l'employeur pour les avantages sociaux ont diminué de 45,8 pour cent pour totaliser 9,7 millions de dollars pour le trimestre en raison d'une nette amélioration de la solvabilité en 2014 qui a amélioré la base réglementaire des régimes de retraite de la Société pour les exigences de financement de 2015.

POUR LA PÉRIODE DE NEUF MOIS :

/ Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur aux avantages sociaux des employés ont augmenté de 2,8 pour cent et totalisé 387,8 millions de dollars pour la période. Cette augmentation est attribuable principalement aux pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés (incidence des contrats de couverture du carburant) ainsi qu'à une hausse des coûts de maintenance (réparations additionnelles occasionnées par des conditions hivernales difficiles et le vieillissement du parc de voitures) ; les coûts de maintenance sont inclus dans d'autres dépenses d'exploitation.

/ Les contributions de l'employeur pour les avantages sociaux des employés ont diminué de 24,9 pour cent et totalisent 44,9 millions de dollars pour la période. Cette diminution résulte elle aussi de la nette amélioration de la solvabilité en 2014 qui a amélioré la base réglementaire des régimes de retraite de la Société pour les exigences de financement de 2015.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (déduction faite de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 269 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 8,4 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2014. Les investissements en immobilisations totalisent 20,0 millions de dollars pour le trimestre et consistent principalement en :

- investissements de 7,0 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, dont 6,6 millions de dollars dans le programme de revitalisation des voitures LRC et 0,4 million de dollars dans le programme de modernisation des voitures AES1 ;
- investissements de 5,8 millions de dollars dans des projets majeurs d'infrastructure, incluant 1,5 million de dollars pour le projet de la subdivision GEXR – Guelph et 4,5 millions de dollars pour l'infrastructure entre Montréal et Ottawa, dont 1,7 million de dollars pour réparer les ponts et les voies près d'Alexandria et de Smith Falls et 2,2 millions de dollars pour construire une nouvelle voie d'évitement à Beachburg ;
- investissements de 4,4 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre, pour des projets comme la modernisation du système de réservation et le système de gestion et planification des effectifs ;
- investissements de 1,1 million de dollars dans d'autres projets d'équipement pendant le trimestre.

Les investissements pour la période de neuf mois totalisent 68,6 millions de dollars et ont été consacrés principalement aux projets suivants :

- investissements de 21,8 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, dont 18,1 millions de dollars pour le programme de revitalisation des voitures LRC et 3,7 millions de dollars pour le programme de modernisation des voitures AES1 ;
- investissements totaux de 11,4 millions de dollars dans d'importants projets d'infrastructure, dont 4,1 millions pour le projet de la subdivision GEXR – Guelph et 7,3 millions de dollars pour l'infrastructure entre Montréal et Ottawa ;
- investissements de 17,1 millions de dollars dans la technologie de l'information, pour des projets comme la modernisation du système de réservation, le système de gestion des effectifs et les projets d'applications mobiles porte à porte ;
- investissements totaux de 11,7 millions de dollars dans d'autres projets d'infrastructure pendant la période (dont l'acquisition de la voie Brockville du CP).

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 13,4 millions de dollars au 30 septembre 2015, en baisse de 0,4 million de dollars comparativement au 31 décembre 2014 et au 30 juin 2015. La diminution du solde d'encaisse pour le trimestre est essentiellement attribuable aux activités d'investissement liées aux immobilisations.

5. ANALYSE DES RISQUES (comparativement au 31 décembre 2014)

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

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
SÉCURITÉ DES VOYAGEURS, DES EMPLOYÉS ET DU PUBLIC		
Des événements comme des collisions, des déraillements et des accidents impliquant des piétons peuvent avoir une incidence négative sur les produits. De tels événements ainsi que la nouvelle réglementation sur les passages à niveau peuvent également entraîner des coûts imprévus considérables pour la Société.		La Société a mis en place des procédures et des contrôles opérationnels qui respectent les règlements adoptés par le gouvernement et visent un dépassement des exigences en matière de sécurité ferroviaire. VIA Rail inspecte régulièrement son matériel roulant et ses infrastructures. Ces activités ont pour but de gérer et d'atténuer les risques pour la sécurité de nos services ferroviaires, ainsi que les coûts imprévus potentiellement élevés que peuvent occasionner de tels événements. Transports Canada a établi une nouvelle réglementation concernant la sécurité des passages à niveau qui pourrait nécessiter des modifications aux infrastructures qui ne sont pas quantifiées ou financées pour l'instant. Les améliorations des infrastructures visant à respecter la nouvelle réglementation devront être terminées au plus tard le 27 novembre 2021.
GOUVERNEMENT ET STRATÉGIE		
À titre de société d'État non mandataire, VIA Rail a des pouvoirs limités et elle dépend des subventions annuelles que lui accorde le gouvernement pour financer ses activités, ses immobilisations et s'acquitter de ses obligations à l'égard des régimes de retraite. Un financement insuffisant constitue un risque pour la prestation efficace de ses services, de même que pour la planification et la mise en œuvre de ses stratégies à moyen et à long terme.		VIA Rail continue de collaborer avec Transport Canada pour trouver une solution durable qui permettra de réviser et d'établir un niveau approprié de financement des activités de base, de répondre aux exigences continues en matière de financement des immobilisations et de veiller à ce que VIA Rail dispose des fonds d'immobilisations dont elle a besoin pour remplir son mandat. VIA Rail a reçu de nouvelles enveloppes budgétaires pour financer ses dépenses d'exploitation, son régime de retraite et ses immobilisations courantes dans le cadre de l'exercice 2015-2016 du gouvernement.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
CONTRIBUTION DES EMPLOYÉS		
Un degré d'engagement et de contribution peu élevé de la part des employés pourrait entraîner un taux de roulement élevé. La main-d'œuvre de VIA Rail est vieillissante et de nombreux employés pourraient prendre leur retraite au cours des prochaines années, y compris des personnes possédant des compétences techniques particulières. Sans une planification adéquate de la relève, des connaissances et des compétences clés pourraient être perdues. Ce genre de situation pourrait entraîner une baisse de la productivité et une hausse des coûts.		VIA Rail a réalisé un sondage de mobilisation au cours de l'été et les résultats sont positifs puisque le degré de mobilisation des employés est plus élevé qu'en 2011, l'année du précédent sondage. La direction analyse présentement les résultats du sondage et des mesures seront prises pour améliorer les éléments qui ont obtenu de moins bonnes notes. VIA Rail a également lancé diverses initiatives, comme des grilles d'embauche, des programmes de développement des talents et des plans de relève. Ces initiatives visent à s'assurer que les employés partagent les valeurs de VIA Rail et possèdent les compétences adéquates, et que le transfert des connaissances se fasse dans les postes stratégiques et ceux exigeant des compétences techniques. La Société a également élaboré un programme de formation visant spécifiquement les mécaniciens de locomotive et conserve un tableau de remplacement des employés qualifiés pouvant faire fonctionner les trains. En plus du programme de formation des mécaniciens de locomotive, la Société prévoit de mettre en place un programme d'apprentissage au sein de son service de maintenance, afin de s'assurer que les connaissances techniques clés seront transmises aux nouveaux employés.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
GÉNÉRATION DE REVENUS		
L'incapacité de la Société à réaliser son plan pour la génération de revenus pourrait entraîner un financement insuffisant et mener à des réductions de coûts et services. Les défis pour la génération de revenus incluent : - La détérioration de la ponctualité des trains en raison de problèmes d'infrastructure ; - Une capacité réduite due au vieillissement de la flotte de voitures ; - La concurrence ; - Le ralentissement économique.		La Société prend des mesures et met en œuvre des initiatives pour maximiser la génération de revenus et améliorer le service à la clientèle, afin d'attirer et de fidéliser les clients. Ces mesures et initiatives comprennent l'ajout de trains dans le Corridor, la mise en service de voitures remises à neuf et modernisées (avec l'ajout de la technologie Wi-Fi) en classes Économie et Affaires, et l'ouverture de nouvelles gares modernisées.
COÛTS SOUS L'INFLUENCE DE FACTEURS EXTERNES		
Certains éléments hors du contrôle de la Société telles les conditions climatiques ainsi que des conditions économiques et de marchés difficiles peuvent avoir une incidence négative sur certains coûts comme le carburant, l'entretien du matériel roulant et les charges de retraite. L'incapacité de la Société à respecter ses cibles budgétaires de coûts pourrait se traduire par un financement insuffisant et entraîner des réductions de service.		La Société a pris des mesures pour atténuer les risques relativement aux coûts qu'elle peut contrôler. Ces mesures comprennent de nombreuses initiatives mises en place au cours des dernières années pour améliorer la consommation de carburant. En ce qui concerne les coûts qui peuvent varier considérablement dans un marché volatile, VIA Rail a adopté une stratégie de couverture visant à réduire au minimum l'incidence de la fluctuation des prix du carburant. Malgré la situation difficile des marchés financiers depuis le début de 2015, qui s'est traduite par des baisses dans les marchés des actions, et des taux d'intérêt qui continuent de frôler des niveaux planchers records, l'actif de la caisse de retraite affiche un rendement positif depuis le début de l'année, et les exigences de financement devraient être moindres en 2016, en comparaison à celles de 2015.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
QUALITÉ, DISPONIBILITÉ ET FIABILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT		
L'équipement de VIA Rail vieillit et sa fiabilité s'est détériorée au cours des dernières années, ce qui a causé des retards et des coûts d'exploitation supplémentaires. De plus, les besoins futurs et le financement de VIA Rail peuvent être incertains, alors qu'elle doit prendre des décisions au sujet du remplacement de son parc. VIA Rail pourrait être incapable de trouver des voitures de qualité à court terme pour soutenir sa croissance tout en augmentant la fréquence des trains. Les coûts d'entretien pourraient augmenter considérablement au cours des prochaines années d'ici l'introduction d'un nouveau parc, alors que la fiabilité de l'équipement actuel pourrait continuer à se détériorer.		VIA Rail investit dans le parc existant en y injectant des capitaux pour le maintenir en bon état, améliorer sa fiabilité et réduire au minimum la hausse des coûts de maintenance associée au vieillissement de la flotte de voitures. Un exercice de planification du remplacement du parc à long terme est actuellement mené. Au cas où elle devrait ajouter du matériel roulant dans un avenir rapproché, VIA Rail cherche des fournisseurs qui pourraient lui en louer à court terme.
DISPONIBILITÉ, FIABILITÉ ET QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE		
Les services offerts par des chemins de fer hôtes se détériorent, ce qui nuit à la ponctualité, à la satisfaction de la clientèle et aux produits voyageurs, et cause une augmentation des coûts d'exploitation.		La Société continue de travailler avec les propriétaires des voies de chemin de fer, dont le CN, qui possède la majorité des infrastructures, afin de résoudre les problèmes causant les retards des trains et d'améliorer la ponctualité.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION		
La disponibilité, la fiabilité et la réactivité des technologies de l'information, nouvelles et existantes, pourraient avoir une incidence favorable ou défavorable sur l'atteinte des objectifs stratégiques de VIA Rail et la gestion d'autres risques clés. Un sous-investissement dans les technologies de l'information, les menaces à la sécurité et le manque de fiabilité de l'équipement pourraient avoir une incidence importante sur le rendement de la Société.		Une carte du risque en matière de technologie de l'information a été élaborée en 2014 et des mesures clés sont prises pour réduire les risques. Ces mesures comprennent l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre de sécurité continu, de directives et normes relatives aux processus de technologies de l'information, et de mesures de surveillance des événements touchant le périmètre et les systèmes essentiels.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

6. PERSPECTIVES

La direction espère pouvoir maintenir une légère croissance dans ses catégories de produits les plus importantes, grâce à l'augmentation de l'achalandage et du tarif moyen qu'entraîneront les nouvelles offres de service.

Toutefois, cette croissance des produits pourrait souffrir des problèmes de ponctualité des trains qui nuisent à l'achalandage. De plus, aucune augmentation des fréquences n'est prévue à court terme, bien que ce soit une condition essentielle à une véritable croissance, étant donné la capacité limitée des lignes de chemin de fer existantes, qui appartiennent à des sociétés de transport de marchandises. Par conséquent, l'augmentation de la capacité, bien que cela demeure un objectif, est une proposition coûteuse qui ne peut que se déployer à long terme, et c'est la raison pour laquelle la Société défend une stratégie qui repose sur des voies réservées.

Les coûts resteront un défi, étant donné que le parc se fait vieux et que la ponctualité est défaillante, exerçant encore plus de contraintes sur notre matériel roulant.

La direction continue de chercher des moyens de réduire les coûts et d'accroître l'efficacité, en investissant dans la technologie de l'information et dans la réingénierie des processus pour atténuer les effets des facteurs négatifs.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

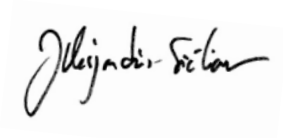
TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 SEPTEMBRE 2015

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.

Le président
et chef de la direction,



Yves Desjardins-Siciliano

La chef,
Services financiers,

Patricia Jasmin CPA, CA

Montréal, Canada
Le 20 novembre 2015

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2015 (non audités)	31 décembre 2014 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	**13 438 $**	13 872 $
Comptes clients	**7 765**	6 759
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**8 238**	3 572
À recevoir du gouvernement du Canada	**7 461**	16 805
Instruments financiers dérivés (NOTE 16)	**2 546**	1 760
Stocks	**26 759**	21 836
Fonds de renouvellement des actifs	**8 217**	8 217
	74 424	72 821
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 7)	**861 218**	856 821
Immobilisations incorporelles (NOTE 8)	**407 807**	403 722
Fonds de renouvellement des actifs	**873**	873
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**6 586**	2 326
	1 276 484	1 263 742
Total des actifs	**1 350 908 $**	1 336 563 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	**93 175 $**	88 967 $
Provisions (NOTE 10)	**12 039**	14 752
Instruments financiers dérivés (NOTE 16)	**14 145**	13 864
Produits reportés (NOTE 13)	**37 939**	34 535
	157 298	152 118
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**44 312**	95 411
	44 312	95 411
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 12)	**1 257 360**	1 247 831
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Résultats non distribués	**(117 362)**	(168 097)
	(108 062)	(158 797)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 350 908 $**	1 336 563 $

Engagements (note 14)

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

Approuvé au nom du conseil,

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

Eric Stefanson, FCA
Administrateur et président du conseil par intérim

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Trimestre terminé le 30 septembre	Trimestres terminés		Périodes de neuf mois terminées	
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	**2015**	2014	**2015**	2014
PRODUITS				
Voyageurs	**84 829 $**	76 397 $	**206 851 $**	193 152 $
Autres	**5 583**	5 364	**16 056**	15 205
	90 412	81 761	**222 907**	208 357
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**67 211**	69 857	**192 225**	191 364
Exploitation des trains et carburant	**31 839**	31 785	**93 676**	93 774
Gares et autres biens	**8 182**	7 971	**26 228**	26 425
Marketing et ventes	**7 483**	6 186	**22 262**	22 397
Matériel de maintenance	**7 138**	6 457	**25 261**	22 145
Coûts des fournitures à bord des trains	**4 798**	4 353	**12 395**	11 655
Taxes d'exploitation	**2 673**	1 338	**7 352**	7 075
Frais professionnels	**3 157**	2 463	**8 381**	7 043
Télécommunications	**3 452**	2 826	**9 111**	10 290
Amortissements (NOTES 7 ET 8)	**17 160**	18 480	**55 090**	54 699
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1 211**	582	**4 989**	1 868
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**4 186**	2 479	**(505)**	2 779
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**2 392**	(115)	**5 605**	(1 046)
Autres	**1 688**	2 412	**8 370**	9 407
	162 570	157 074	**470 440**	459 875
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**72 158**	75 313	**247 533**	251 518
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	**57 727**	65 757	**210 150**	227 284
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**18 029**	18 749	**59 033**	55 312
Résultat net avant impôts sur le résultat	**3 598**	9 193	**21 650**	31 078
Recouvrement (charge) d'impôts	**(215)**	(164)	**(678)**	(489)
RÉSULTAT NET POUR LA PÉRIODE	**3 383**	9 029	**20 972**	30 589
Autres éléments du résultat global				
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au Résultat net (déduction faite des impôts)				
Réévaluations des régimes à prestations définies (NOTE 11)	**(43 819)**	(18 603)	**29 763**	(81 459)
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE, DÉDUCTION FAITE DES IMPÔTS	**(43 819)**	(18 603)	**29 763**	(81 459)
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**(40 436) $**	(9 574) $	**50 735 $**	(50 870) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Trimestre terminé le 30 septembre	Trimestres terminés		Périodes de neuf mois terminées	
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	**2015**	2014	**2015**	2014
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $	**9 300 $**	9 300 $
Résultats non distribués				
Solde au début de la période	**(76 926)**	(150 014)	**(168 097)**	(108 718)
Résultat net de la période	**3 383**	9 029	**20 972**	30 589
Autres éléments du résultat global de la période	**(43 819)**	(18 603)	**29 763**	(81 459)
Solde à la fin de la période	**(117 362)**	(159 588)	**(117 362)**	(159 588)
Total de l'avoir de l'actionnaire	**(108 062) $**	(150 288) $	**(108 062) $**	(150 288) **$**

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Trimestre terminé le 30 septembre	Trimestres terminés		Périodes de neuf mois terminées	
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	**2015**	2014	**2015**	2014
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**3 383 $**	9 029 $	**20 972 $**	30 589 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 7 ET 8)	**17 160**	18 480	**55 090**	54 699
Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 ET 8)	**693**	-	**3 671**	-
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**518**	582	**1 318**	1 868
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**(18 029)**	(18 749)	**(59 033)**	(55 312)
Revenu d'intérêts	**(72)**	(182)	**(265)**	(413)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs)	**-**	(20)	**-**	(136)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**4 186**	2 479	**(505)**	2 779
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**6 689**	9 540	**19 290**	27 865
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**(9 725)**	(17 940)	**(44 886)**	(59 824)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**(4 904)**	16 662	**11 321**	(9 270)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**(101)**	19 881	**6 973**	(7 155)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTE 12)	**19 981**	17 329	**68 562**	53 099
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**1 819**	(18 949)	**(3 974)**	12 636
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**-**	(3 665)	**-**	(18 132)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**-**	6 065	**-**	22 079
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**(2 274)**	(4 329)	**(3 699)**	(10 119)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 ET 8)	**(19 981)**	(17 191)	**(68 562)**	(53 495)
Intérêts reçus	**72**	182	**265**	413
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**-**	4	**1**	(14)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**(383)**	(20 554)	**(7 407)**	6 467
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	**(484)**	(673)	**(434)**	(688)
Solde au début de la période	**13 922**	21 742	**13 872**	21 757
Solde à la fin de la période	**13 438 $**	21 069 $	**13 438 $**	21 069 $
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	**13 438 $**	21 069 $	**13 438 $**	21 069 $
	13 438 $	21 069 $	**13 438 $**	21 069 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

POUR LA PÉRIODE TERMINÉE LE 30 SEPTEMBRE 2015 (NON AUDITÉS)

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

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

La Société est assujettie à une directive qui a été émise en vertu des articles 89.8 et 89.9 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Selon cette directive, la Société doit obtenir l'approbation du Conseil du Trésor pour ses mandats de négociation en vue de la conclusion de conventions collectives et avant de fixer les conditions d'emploi de ses employés non syndiqués qui ne sont pas nommés par le gouverneur en conseil.

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 intermédiaires résumés ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 20 novembre 2015.

2. BASE DE PRÉSENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

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

Ces états financiers intermédiaires résumés non audités ont été préparés conformément à l'IAS 34 - *Information financière intermédiaire*. Ces états financiers intermédiaires résumés doivent être lus conjointement avec les états financiers audités de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2014 qui ont été préparés selon les IFRS.

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

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

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés non audités sont présentées dans la Note 4 afférente aux états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

4. SOURCES PRINCIPALES D'INCERTITUDE RELATIVE 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 5 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

5. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

IFRS 9 - *Instruments financiers* - En Juillet 2014, l'IASB a publié la version finale de la norme IFRS 9, qui remplace la norme IAS 39 - *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*, et toutes les versions précédentes de la norme IFRS 9. IFRS 9 comprend des directives révisées sur le classement et l'évaluation des instruments financiers, y compris un nouveau modèle prévu pour le calcul des dépréciations des actifs financiers et les nouvelles exigences de la comptabilité de couverture. Il reprend également les directives sur la comptabilisation et la décomptabilisation des instruments financiers de la norme IAS 39.

La norme est applicable de façon rétrospective pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2018 et l'adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 9. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

5. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

IFRS 15 - *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients* - est une norme qui énonce comment et quand les produits doivent être comptabilisés et exige des entités qu'elles présentent d'avantage d'information pertinente pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 - *Produits des activités ordinaires*, également 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*.

La norme est applicable de façon rétrospective, soit selon une approche rétrospective complète ou selon une approche modifiée, pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2018 et l'adoption anticipée est permise. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée IFRS 15. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

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

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global d'une période peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'une période différente. Par conséquent, la Société présente une perte d'exploitation avant 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 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2015	2014	**2015**	2014
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	**72,1**	75,3	**247,5**	251,5
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :				
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	**0,2**	0,2	**0,7**	0,5
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :				
Amortissements	**(17,2)**	(18,5)	**(55,1)**	(54,7)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(1,2)**	(0,6)	**(5,0)**	(1,9)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**3,0**	8,4	**25,6**	32,0
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**(4,2)**	(2,5)	**0,5**	(2,8)
Ajustement pour les courus de rémunération	**4,8**	4,1	**(4,4)**	3,9
Augmentation de la juste valeur des investissements	**-**	-	**-**	0,1
Autres	**0,3**	(0,6)	**0,4**	(1,3)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**57,8**	65,8	**210,2**	227,3

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2015	Additions	Dispositions	Dépréciations (reprises)	Transferts	30 septembre 2015
Coût :						
Terrains	12,1	-	-	-	-	**12,1**
Matériel roulant	917,3	-	(12,9)	-	41,2	**945,6**
Bâtiments de maintenance	165,2	-	-	-	0,2	**165,4**
Gares et installations	127,9	-	(0,3)	-	1,2	**128,8**
Infrastructures (propriété de la Société)	199,5	-	-	-	1,0	**200,5**
Améliorations locatives	76,5	-	(0,3)	-	0,8	**77,0**
Machinerie et équipement	25,0	-	(0,2)	-	0,5	**25,3**
Matériel informatique	32,1	-	(1,3)	-	0,3	**31,1**
Autres immobilisations corporelles	6,8	-	-	-	0,4	**7,2**
Projets en cours de réalisation	57,1	48,6	-	-	(45,7)	**60,0**
Coût total	1 619,5	48,6	(15,0)	-	(0,1)	**1 653,0**
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Matériel roulant	457,8	24,3	(11,9)	4,4	-	**474,6**
Bâtiments de maintenance	118,1	1,0	-	-	-	**119,1**
Gares et installations	36,0	3,6	(0,4)	-	-	**39,2**
Infrastructures (propriété de la Société)	68,8	4,6	(0,1)	-	-	**73,3**
Améliorations locatives	42,1	2,3	(0,3)	-	-	**44,1**
Machinerie et équipement	18,1	0,2	(0,2)	-	-	**18,1**
Matériel informatique	18,2	3,2	(1,2)	-	-	**20,2**
Autres immobilisations corporelles	2,9	0,3	-	-	-	**3,2**
Projets en cours de réalisation	0,7	-	-	(0,7)	-	**-**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	762,7	39,5	(14,1)	3,7	-	**791,8**
Valeur nette totale	856,8	9,1	(0,9)	(3,7)	(0,1)	**861,2**

DÉPRÉCIATION

La Société a enregistré une dépréciation de 3,7 millions de dollars (30 septembre 2014 : nul) à l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global à la ligne « Dépréciations et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles ». Ce montant est constitué des dépenses en immobilisations engagées qui ne présentent plus d'avantages futurs pour la Société suite à des enjeux liés aux projets de remise en état des voitures. Au 30 septembre 2015, la valeur recouvrable de ces voitures était de 18,7 millions de dollars (30 septembre 2014 : nul), qui correspond à la juste valeur diminuée des coûts de sortie. La juste valeur a été calculée sur la base du coût de remplacement (Niveau 2).

Au 31 décembre 2014, la Société a enregistré une dépréciation de 3,6 millions de dollars sur des voitures de train et la valeur recouvrable pour ces voitures de train était de 13,5 millions de dollars.

8. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2015	Additions	Dispositions	Dépréciations	Transferts	30 septembre 2015
Coût :						
Logiciels (NOTE 1)	80,6	-	(1,7)	-	8,4	**87,3**
Droits d'accès aux infrastructures	421,0	-	-	-	-	**421,0**
Autres actifs intangibles	4,1	-	-	-	0,3	**4,4**
Projets en cours de réalisation	29,2	20,0	-	-	(8,6)	**40,6**
Coût total	534,9	20,0	(1,7)	-	0,1	**553,3**
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Logiciels	58,6	7,3	(1,3)	-	-	**64,6**
Droits d'accès aux infrastructures	71,2	8,2	-	-	-	**79,4**
Autres actifs intangibles	1,4	0,1	-	-	-	**1,5**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	131,2	15,6	(1,3)	-	-	**145,5**
Valeur nette totale	403,7	4,4	(0,4)	-	0,1	**407,8**

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

9. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2015	31 décembre 2014
Salaires à payer et courus	**37,0**	33,1
Comptes fournisseur - Immobilisations	**13,1**	16,8
Comptes fournisseurs - Autres	**36,4**	33,9
Impôt sur le capital, impôt sur le résultat et autre taxes à payer	**6,7**	5,2
Total des comptes fournisseurs et charges à payer	**93,2**	89,0

10. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1er janvier 2015	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	30 septembre 2015
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,2	0,1	-	-	-	**0,3**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	14,6	2,3	(4,5)	(0,7)	-	**11,7**
Total des provisions	14,8	2,4	(4,5)	(0,7)	-	**12,0**

A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société a enregistré une provision de 0,3 million de dollars (31 décembre 2014 : 0,2 million de dollars) reliée à des déversements de carburant qui est incluse dans le compte Provisions.

B) LITIGES ET RÉPARATIONS D'ÉQUIPEMENT

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires. Également, la Société doit assumer des frais de réparation d'équipement suite à des accidents ou autres incidents causant des dommages aux locomotives ou aux voitures de train. Ces événements sont sujets à plusieurs incertitudes. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions 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.

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

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

Depuis le 19 juin 2015, le régime de retraite à prestations déterminées a cessé d'être offert à certains nouveaux employés syndiqués. Ces employés syndiqués embauchés le ou après le 1er janvier 2014 ont droit à des prestations de retraite servies par un régime de retraite hybride. Ce régime hybride représente une combinaison de régime à prestations déterminées et à cotisations déterminées. Le nouveau régime hybride prévoit que les prestations de retraite versées à ces nouveaux employés syndiqués proviendront en partie du régime à prestations déterminées actuel des employés syndiqués selon une formule réduite, et en partie d'un régime à cotisations déterminées, auquel cotiseront les employés et l'employeur.

L'adhésion à ce régime est obligatoire pour ces employés syndiqués à temps plein.

Les contributions au régime à cotisations déterminées sont comptabilisées en charges au titre des avantages du personnel dans les périodes au cours desquelles les services sont rendus par ces employés.

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

A) RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES 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 clos le 31 décembre 2014 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies qui a été augmenté à 4,10 pour cent alors que le taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été diminué à 4,00 pour cent.

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de prestations postérieurs à l'emploi sont les même que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été diminué à 4,00 pour cent.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 30 septembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	30 septembre 2015	31 décembre 2014	**30 septembre 2015**	31 décembre 2014
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de la période	**2 181,9**	1 925,3	**19,4**	16,3
Coût des services	**10,5**	22,2	**0,3**	0,3
Charge d'intérêts	**66,4**	91,3	**0,5**	0,8
Cotisations des salariés	**9,6**	12,4	**-**	-
Prestations versées	**(83,8)**	(103,3)	**(0,3)**	(0,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	15,9	**-**	(0,2)
Effet des changements aux hypothèses financières	**(27,8)**	224,2	**-**	2,6
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	(6,1)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 156,8**	2 181,9	**19,9**	19,4
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 132,5**	1 923,9	**-**	-
Revenu d'intérêts	**65,0**	91,9	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	**2,0**	128,1	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**39,9**	81,4	**0,3**	0,4
Cotisations des salariés	**9,6**	12,4	**-**	-
Prestations versées	**(83,8)**	(103,3)	**(0,3)**	(0,4)
Charges administratives	**(1,8)**	(1,9)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 163,4**	2 132,5	**-**	-
Actif net (Passif net) au titre des prestations définies	**6,6**	(49,4)	**(19,9)**	(19,4)

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 clos le 31 décembre 2014 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations qui a diminué à 3,40 pour cent.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 30 septembre, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantages du personnel à long terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2015	31 décembre 2014
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**22,8**	23,8
Coût des services	**3,6**	4,8
Charge d'intérêts	**0,6**	1,0
Prestations versées	**(4,0)**	(5,6)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	(0,1)
Effet des changements aux hypothèses financières	**-**	0,7
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	(1,8)
Solde à la fin de la période	**23,0**	22,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**4,0**	5,6
Prestations versées	**(4,0)**	(5,6)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**(23,0)**	(22,8)

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

C) AUTRES AVANTAGES À LONG TERME

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2015	31 décembre 2014
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES À LONG TERME DU PERSONNEL :		
Solde au début de la période	**1,5**	2,2
Coût des services	**0,6**	0,3
Prestations versées	**(0,7)**	(1,0)
Solde à la fin de la période	**1,4**	1,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,7**	1,0
Prestations versées	**(0,7)**	(1,0)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages à long terme du personnel	**(1,4)**	(1,5)

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 septembre 2015	31 décembre 2014
Actifs :		
Régimes de retraite	**6,6**	2,3
Passifs :		
Régimes de retraite	**-**	(51,7)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(19,9)**	(19,4)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(23,0)**	(22,8)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(1,4)**	(1,5)
Passifs total	**(44,3)**	(95,4)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2015	2014	**2015**	2014
Charges d'exploitation :				
Régimes de retraite	**4,9**	7,6	**13,7**	22,0
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,3**	0,3	**0,8**	0,9
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,4**	1,5	**4,2**	4,4
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,1**	0,1	**0,6**	0,6
Total	**6,7**	9,5	**19,3**	27,9

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2015	2014	**2015**	2014
Autres éléments du résultat global :				
Régimes de retraite	**(43,8)**	(18,7)	**29,8**	(81,5)
Total	**(43,8)**	(18,7)	**29,8**	(81,5)

12. 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 septembre 2015**	31 décembre 2014
Solde au début de la période	**1 247,8**	1 237,4
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**68,6**	80,9
Amortissement du financement en capital reporté	**(59,0)**	(70,5)
Solde à la fin de la période	**1 257,4**	1 247,8

13. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**30 septembre 2015**	31 décembre 2014
Ventes de billets à l'avance	**17,1**	12,8
Cartes cadeaux	**2,7**	3,0
Transactions non monétaires	**2,4**	2,7
VIA Préférence et Crédits-voyages	**15,7**	16,0
Total des produits reportés	**37,9**	34,5

14. 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 septembre 2015				31 décembre 2014
	Engagement total	**À moins d'un an**	**De un à cinq ans**	**Plus de cinq ans**	Engagement total
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux opérationnels non-résiliables (NOTE A) :					
Preneur	**35,4**	3,5	14,5	17,4	37,7
	35,4	3,5	14,5	17,4	37,7
ENGAGEMENT LIÉS AUX PROJETS CAPITAL MAJEURS :					
Infrastructure	**11,6**	6,1	5,5	-	14,7
Matériel roulant	**6,3**	6,3	-	-	14,1
	17,9	12,4	5,5	-	28,8
Total des engagements	**53,3**	15,9	20,0	17,4	66,5

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie ferrée et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location 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 2015, un montant de 9,8 millions de dollars (31 décembre 2014 : 13,7 millions de dollars) a été comptabilisé à la dépense en lien avec les contrats de location d'immeuble.

b) Tel que mentionné à la Note 1, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018. Aucun montant n'est inclut dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'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 27,1 millions de dollars (31 décembre 2014 : 31,2 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

15. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont exposés aux mêmes risques qui ont été présentés dans les états financiers annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2014.

16. 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 convenu. La Société utilise aussi des contrats de change à terme qui constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié. Ces ententes sont liées aux swaps de marchandise.

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

	30 septembre 2015		31 décembre 2014	
SWAP 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)
Passif	**15 920**	**14,1**	21 168	13,9

Au 30 septembre 2015, les swaps de marchandises brut ont un prix fixe par gallon américain entre 1,620 et 2,959 en dollars américains (31 décembre 2014 : entre 2,010 et 2,959) et les dates de maturité sont de 2015 à 2018 (31 décembre 2014 : 2015 à 2018). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

	30 septembre 2015		31 décembre 2014	
CONTRATS DE CHANGE À TERME	**Quantité nominale de référence (millions de dollars américains)**	**Juste valeur en $ CAN (millions)**	Quantité nominale de référence (millions de dollars américains)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Actif	**25,0**	**2,5**	29,6	1,8

Au 30 septembre 2015, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,047 et 1,327 (31 décembre 2014 : entre 1,047 et 1,148) en dollars américains et les dates de maturité sont de 2015 à 2016 (31 décembre 2014 : 2015 à 2016). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	30 septembre 2015	31 décembre 2014
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total Actif	**2,5**	1,8
Total Passif	**14,1**	13,9

VIARAIL.CA