RAPPORT DU DEUXIÈME TRIMESTRE 2015

VIA Rail Canada

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 2

DEUXIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES 4

EXAMEN DES ACTIVITÉS 6

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE 14

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS 21

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ 23

Conseil d'administration 24

Accès à l'information et protection des renseignements personnels 25

Promotion des langues officielles 25

Frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences 26

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 27

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS 40

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Ce trimestre était principalement axé sur la communication avec différents groupes et communautés afin d'écouter et d'intégrer leurs besoins, tant à l'interne que sur le terrain.

Le 1er avril, j'ai eu l'honneur et le plaisir de représenter VIA Rail à titre de coprésident de l'événement We Day devant un public de 16 000 jeunes qui ont mérité un billet pour cette journée nationale en raison de leurs actions positives dans leurs communautés. À qui d'autre, sinon à ces leaders de demain, voudriez-vous parler d'actions et de choix favorables pour la planète, comme opter pour le covoiturage ou préférer le train à l'automobile.

Nous avons livré aussi d'autres discours devant plusieurs chambres de commerce du Sud-Ouest de l'Ontario, dont celles de London, Stratford, Sarnia et Windsor, où nous comptons intensifier et améliorer les services ferroviaires en 2016. Enfin, nous avons présenté notre projet de voies dédiées au Canadian Council for Public-Private Parternships de Toronto et à l'Institut pour le partenariat public-privé de Montréal.

À l'interne, nous avons continué nos consultations auprès des employés et mené un sondage sur la mobilisation du personnel. Un nombre croissant d'employés ont pris le temps de partager leur opinion cette année, alors que nous avons enregistré un taux de participation de 65 %, contre 58 % en 2011. Les données recueillies seront compilées et, quand nous recevrons les résultats en août, nous dresserons un plan d'action en conséquence pour continuer à améliorer le milieu de travail.

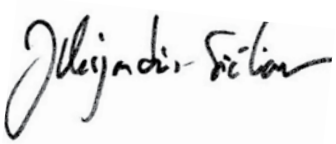
Pour attirer un plus grand nombre de passagers, nous avons lancé « Qui est partant », une nouvelle et vaste campagne de publicité qui met en vedette de vraies histoires vécues par nos fidèles voyageurs. C'est une initiative dynamique qui intègre toutes les plateformes et tous les médias. Nous voulions capter le caractère authentique de ces expériences, mais nous ne nous attendions pas à des histoires et à des témoignages aussi inspirants, qui venaient vraiment du fond du cœur et qui nous ont été livrés spontanément par notre clientèle, que nous remercions ici très sincèrement pour sa participation. Je vous encourage vivement à prendre le temps de les écouter sur notre site Web à viarail.ca/fr/qui-est-partant.

Cette année encore, nos produits ont augmenté, ce qui est réjouissant pour l'entreprise et montre que nos efforts donnent des résultats. Malgré notre succès en termes de revenus, notre performance quant à la ponctualité ne cesse de se détériorer dû au partage des voies ferrées avec les trains de marchandises toujours plus nombreux. Nous continuons de chercher, en collaboration avec nos partenaires ferroviaires, des façons créatives d'améliorer nos services malgré ces limitations.

Afin d'élargir notre éventail de services et notre clientèle, nous avons ajouté des départs à nos horaires, ce qui a entraîné une légère augmentation des charges d'exploitation. Des départs ont donc été ajoutés à l'horaire d'été des routes Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa, ainsi que des arrêts à des stations clés dans le corridor Québec-Windsor afin de mieux desservir davantage de passagers. Nous avons aussi proposé pour le Sud-Ouest de l'Ontario de nouveaux horaires qui devraient entrer en vigueur en 2016. Au moment même où j'écris ce mot, nous observons déjà davantage de passagers en provenance de cette région ainsi qu'un bilan de fréquentation positif sur les trajets supplémentaires.

Ces tendances démontrent que VIA Rail peut constituer une option de transport pertinente pour les Canadiens. Elles révèlent aussi que, même si nous travaillons d'arrache-pied pour maintenir ce statut, nous ne pouvons pas espérer accroître la fréquentation et réduire notre déficit d'exploitation si nous continuons à fonctionner sous la contrainte du partage des voies. C'est pourquoi nous travaillons à l'élaboration d'un réseau ferroviaire dédié au transport de passagers qui éliminerait les défis associés au partage des voies avec les trains de marchandises. Cela permettrait d'augmenter la fréquence des trains, de réduire les temps de parcours et, en fin de compte, d'offrir un service plus fiable. Vous pouvez découvrir nos plans plus en détail en écoutant les discours de ce trimestre (voir les liens à la page précédente). Si vous souhaitez une vue plus globale de notre entreprise et de nos projets, nous vous invitons à regarder la présentation donnée au Cercle canadien de Montréal.

Comme toujours, nous attendons impatiemment de vous rencontrer à bord très bientôt.



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

DEUXIÈME 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.

	T2 - 2015	T2 - 2014	Cumul 2015	Cumul 2014
STATISTIQUES CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Total produits voyageurs (1)	66,9	63,9	121,7	117,5
Produits totaux(1)	**72,3**	**68,7**	**132,2**	**127,2**
Charges d'exploitation (1)	122,5	119,5	249,4	246,8
Contributions pour avantages sociaux des employés (1)	15,9	23,6	35,2	41,9
Charges d'exploitation totales (1)	**(138,4)**	**(143,1)**	**(284,6)**	**(288,7)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(66,1)**	**(74,4)**	**(152,4)**	**(161,5)**
Dépenses en immobilisations	(20,3)	(16,7)	(48,6)	(36,3)
Financement total requis	**(86,4)**	**(91,1)**	**(201,0)**	**(197,8)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	66,1	74,4	152,4	161,5
Financement en capital par le gouvernement	20,3	16,6	48,6	35,8
Financement total par le gouvernement	**86,4**	**91,0**	**201,0**	**197,3**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,1**	**0,0**	**0,5**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (2)				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**200**	200	**377**	379
Total de sièges-milles (EN MILLIONS) (3)	**362**	342	**687**	641
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS) (3)	**33,1**	37,2	**40,4**	42,7
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**32,5**	31,0	**31,4**	30,2
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 592**	1 554	**3 087**	3 037
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**10 559**	9 760	**18 293**	17 066
Cœfficient d'occupation moyen (%) (3)	**55**	58	**55**	59
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**126**	129	**122**	125
Ponctualité (%)	**70**	79	**66**	75
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 625**	2 554	**2 558**	2 501

(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.
(3) Les statistiques comparatives et ratios ont été ajustés afin de refléter un ajustement fait après la publication du T2-2014.

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

Groupe de services	Produits voyageurs (EN 000 $)*	Passagers (EN '000)	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor Québec-Windsor	49 694 $	853	157 104	0,23 $
Long-parcours Ouest	12 523 $	25	29 841	0,30 $
Long-parcours Est	2 081 $	18	9 615	0,95 $
Liaisons obligatoires	890 $	17	3 794	2,98 $
Total	65 188 $	913	200 354	0,33 $

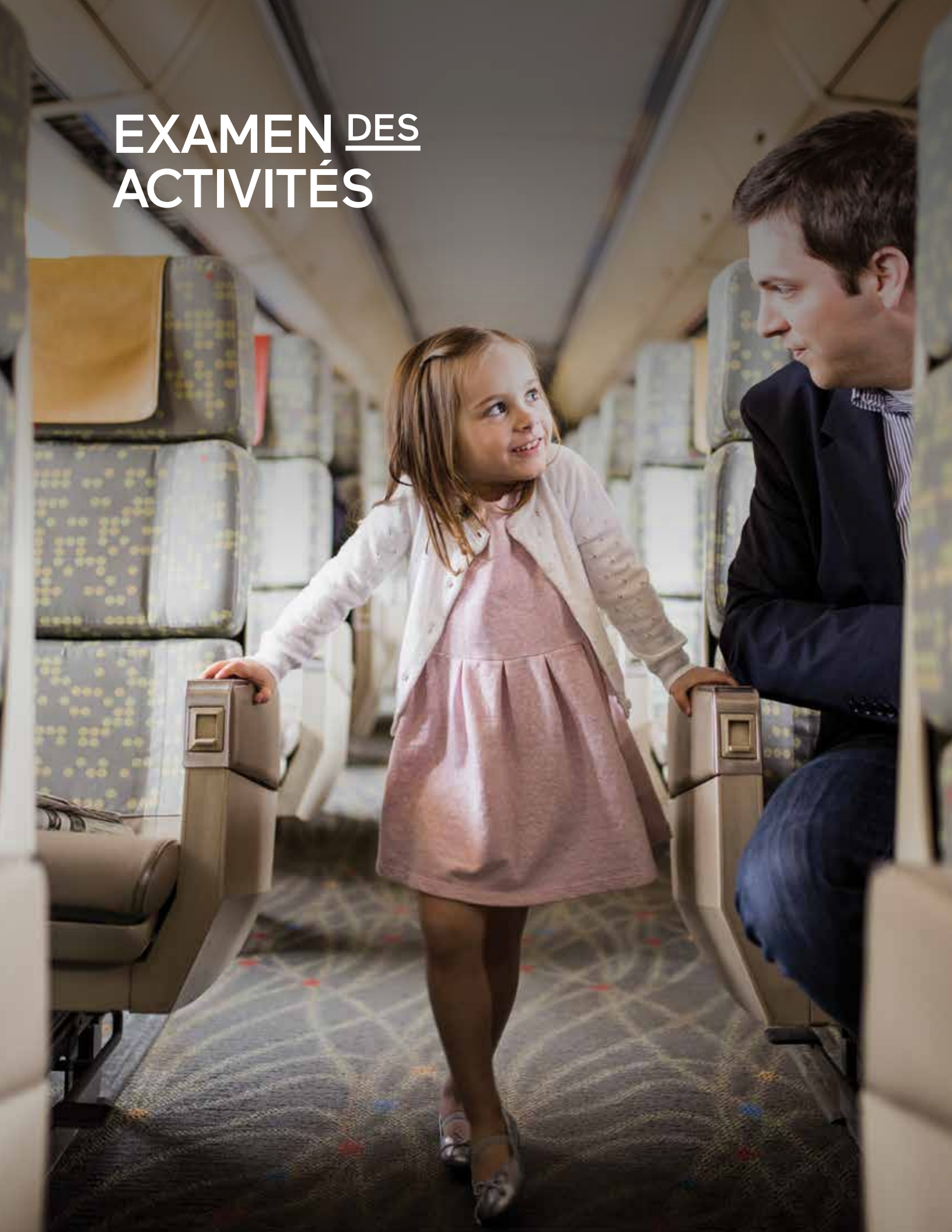
* Avant les produits générés hors des trains et les autres produits voyageurs,

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

Groupe de services	Produits voyageurs (EN 000 $)*	Passagers (EN '000)	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor Québec-Windsor	47 896 $	851	153 285	0,26 $
Long-parcours Ouest	11 554 $	27	34 389	0,36 $
Long-parcours Est	1 848 $	17	8 672	0,97 $
Liaisons obligatoires	803 $	17	3 812	3,51 $
Total	62 101 $	912	200 158	0,37 $

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

EXAMEN DES ACTIVITÉS



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.

À cet égard, nos deux principales priorités consistent à assurer la sécurité de nos activités (tel que nous l'aborderons ci-après) et à informer le public à propos de la sécurité à proximité des voies ferrées, un élément traité dans la section Responsabilité sociale de l'entreprise du présent rapport.

AMÉLIORATIONS CONTINUES AU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le nouveau *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* en application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* est paru le 25 février dans la Partie II de la Gazette du Canada et est en vigueur depuis le 1er avril. Dans le but d'améliorer et d'optimiser son propre système de gestion de la sécurité de façon à se conformer au nouveau Règlement de Transports Canada, VIA Rail a entrepris un projet d'envergure au cours du premier trimestre de l'année afin de mettre sur pied un comité de direction du système de gestion de la sécurité qui chapeautera le projet. Au cours du deuxième trimestre, nous avons fait d'importantes avancées afin que notre système de gestion de la sécurité respecte le nouveau Règlement. Notre nouveau système de gestion de la sécurité sera mis en œuvre d'ici le 1er octobre 2015, conformément à l'échéancier établi par Transports Canada. Le respect de cet échéancier serré permettra à VIA Rail de demeurer à l'avant-garde des meilleures pratiques de l'industrie en matière de gestion de la sécurité.

ATTIRER DAVANTAGE DE VOYAGEURS DANS NOS TRAINS

QUI EST PARTANT

Au cours du trimestre, VIA Rail a lancé une nouvelle campagne de marketing de grande envergure qui met à profit l'efficacité des témoignages, dans le but de mieux faire connaître les voyages en train, de stimuler l'achalandage, d'améliorer l'expérience des passagers et d'encourager la fidélité.

La campagne « Qui est partant » met en vedette de vrais passagers qui racontent ce qu'ils ont vécu. Ces témoignages pris sur le vif donnent la parole à des adeptes du train qui racontent leur l'histoire à bord des trains de VIA Rail : une histoire authentique, fiable, conviviale et chaleureuse.

Une section « Qui est partant » a été ajoutée au site Web de VIA Rail. Elle met de l'avant ces histoires racontées par des passagers et des vidéos montrant à quel point il est facile de réserver un billet, de monter à bord et de voyager en train, en plus d'inspirer les voyageurs qui le désirent à prendre le train pour visiter de nouveaux endroits.

La plateforme « Qui est partant », lancée sur le Web, dans les médias sociaux de VIA Rail, sur les panneaux d'affichage, dans les journaux et à la radio, a reçu un accueil très favorable et se poursuivra tout au long de 2015.

QUI EST PARTANT : ÉQUIPES DE LA DIVISION EST DE LA LCF

Dans le cadre de la campagne « Qui est partant », VIA Rail s'est associée avec les équipes de football de la division Est de la LCF pour attirer les amateurs désireux de suivre leur équipe sur la route.

CARTES-VOYAGES : NOUVEAU ET RENOUVEAU

À la suite du succès du Canrailpass et de la Carte estivale Jeunes en 2014, ces cartes sont à nouveau offertes pour la saison estivale 2015. Diverses formules du Canrailpass permettent des déplacements illimités dans le corridor Québec-Windsor ou dans l'ensemble du réseau. La Carte estivale Jeunes, qui s'adresse aux jeunes âgés de 12 à 25 ans et aux étudiants qui détiennent une carte d'étudiant internationale (ISIC), offre des options semblables.

VIA Rail est également fière de lancer deux nouvelles cartes cet automne. La Carte Banlieue offre une façon simple, pratique et économique de faire la navette chaque mois. En outre, la toute nouvelle carte Bizpak, pour le Sud-Ouest de l'Ontario, permet de voyager à prix réduit en provenance et à destination de London, en Ontario.

PLUS D'OPTIONS POUR L'ÉTÉ

Pour proposer davantage d'options à nos passagers et nous ajuster à la hausse prévue de l'achalandage au cours de l'été, VIA Rail a ajouté un départ quotidien dans chaque direction entre Montréal et Toronto, et un départ dans chaque direction entre Montréal et Ottawa le vendredi. Cet horaire sera en vigueur de juin à septembre 2015, et pourrait se poursuivre à l'automne.

Parallèlement à ces ajouts de fréquences, nous ferons jusqu'à 22 arrêts supplémentaires par semaine dans les principales gares du corridor Québec-Windsor, dont Kingston, en Ontario. Nous augmentons ainsi notre capacité à servir un nombre accru de passagers et améliorons notre offre de services dans plusieurs marchés.

Enfin, durant l'été, VIA Rail modulera la distribution des voitures pour accroître le nombre de sièges les jours les plus achalandés (les vendredis, les dimanches et les lundis). Cette réorganisation permettra d'offrir un service amélioré aux voyageurs compte tenu de notre infrastructure actuelle et de la disponibilité de l'équipement.

VOITURES RÉAMÉNAGÉES, CONFORT AMÉLIORÉ, MEILLEUR SERVICE

Nos voitures légères, rapides et confortables (LRC), utilisées dans le corridor Québec-Windsor très achalandé, sont en cours de rénovation. Elles seront équipées de nouveaux sièges et les toilettes seront remises à neuf. La plupart des travaux de restauration sont effectués au Centre de maintenance de VIA Rail à Montréal.

VIA Rail a inauguré une nouvelle configuration des sièges dans une voiture de la classe Affaires et a présenté une voiture de la classe Économie équipée de ces nouveaux sièges à des employés de VIA Rail. Ce nouvel aménagement, qui sera reproduit dans toutes les voitures LRC remises à neuf d'ici 2016, nous donnera la possibilité d'accroître notre efficacité et d'ajouter des départs plus facilement grâce à des contraintes opérationnelles réduites. Cette configuration, qui est maintenant la norme à l'échelle internationale pour les transporteurs urbains et intervilles, nous permettra d'améliorer nos horaires et d'offrir davantage d'options à nos voyageurs.

LA NOUVELLE CONFIGURATION DES SIÈGES

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

VIA Rail continue d'établir de nouveaux partenariats intermodaux qui l'aideront à atteindre ses objectifs, soit augmenter l'achalandage et ses revenus et proposer aux passagers une expérience de voyage simplifiée. Au cours du deuxième trimestre de 2015, notre partenariat intermodal avec Union Pearson (UP) Express (qui relie la gare Union de Toronto à l'aéroport Toronto Pearson) est entré en vigueur. Nous avons commencé à offrir des billets d'UP Express sur notre site Web depuis le 11 mai 2015 et, à la fin de juin, nous avions vendu plus de 1 100 billets. Le train UP Express a commencé ses activités le 5 juin 2015.

VIA Rail s'est également associée avec Discount Location d'autos et camions à Ottawa pour lancer un projet technologique novateur de terminal vidéo et mettre à l'essai cette solution de voyage d'une destination à l'autre. À leur arrivée à la gare d'Ottawa, les passagers peuvent facilement réserver une voiture de location, la récupérer dans le stationnement de VIA Rail et se mettre en route vers leur destination.

De plus, notre service intermodal avec l'AMT, le service de trains de banlieue de Montréal, comprend maintenant la liaison entre Mascouche, Québec, et la gare Centrale de Montréal.

LA GLOBAL AIR-RAIL CONFERENCE 2015

VIA Rail est fière d'avoir organisé, en collaboration avec UP Express et l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto, la Global Air-Rail Conference 2015, qui a eu lieu à Toronto. Réunissant des représentants de compagnies ferroviaires et aériennes internationales, cet événement annuel aborde l'aspect intermodal du transport des passagers en avion et en train, un secteur d'activités en pleine croissance. Ces deux industries doivent maintenant travailler de concert et examiner de nouvelles idées pour améliorer tous les aspects de l'expérience voyage des passagers.

OPTIMISER LE RENDEMENT ET CRÉER DE LA VALEUR

VOIES DÉDIÉES

La détérioration de notre ponctualité s'est poursuivie au cours du dernier trimestre en raison des contraintes du partage des voies ferrées avec les trains de marchandises toujours plus nombreux. Même si nous consacrons beaucoup d'efforts à augmenter le nombre de passagers à bord de nos trains, le manque de fiabilité du service nuit à l'atteinte de cet objectif. À titre de transporteur national au Canada, nous avons également la responsabilité d'offrir aux Canadiens le service de transport le plus relevé, efficace, et sécuritaire possible. Il n'en demeure pas moins qu'il nous est impossible d'accroître l'achalandage et de réduire notre déficit d'exploitation si nous poursuivons nos activités dans le contexte actuel du partage de l'infrastructure ferroviaire.

Afin de résoudre ce problème, nous avons travaillé à l'élaboration d'un plan de voies ferrées dédiées au transport de passagers pour les parcours les plus achalandés entre Toronto, Ottawa et Montréal, une solution qui éliminerait les problèmes attribuables au partage des voies avec les trains de marchandises. Cela nous permettrait d'accroître la fréquence des départs, de réduire la durée des parcours et, au bout du compte, d'offrir un service plus sécuritaire et fiable.

Au cours des derniers mois, Yves Desjardins-Siciliano, le président et chef de la direction de VIA Rail, a présenté le plan de voies dédiées de VIA Rail et en a discuté à l'occasion de déplacements le long du corridor Québec-Windsor, de la chambre de commerce de London au Cercle canadien de Montréal.

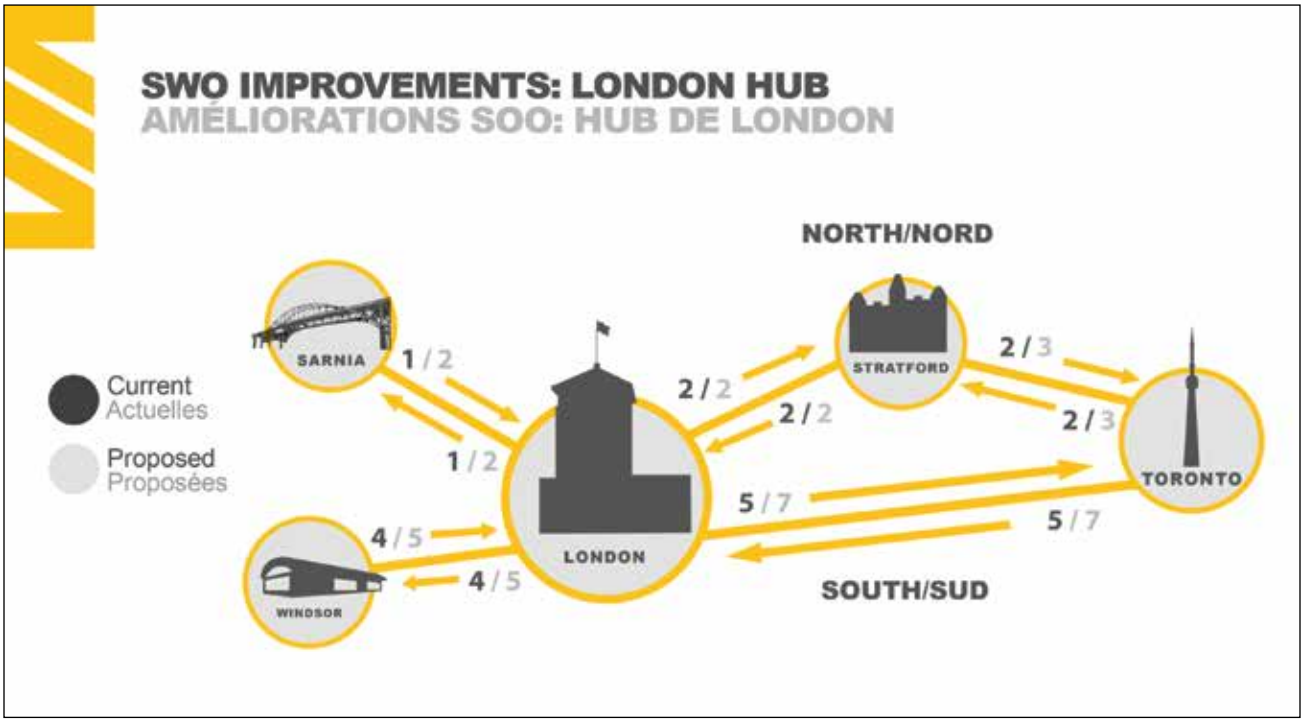
De brèves vidéos en français et en anglais, dans lesquelles est décrit le projet de voies dédiées de VIA Rail, peuvent être visionnées sur la chaîne YouTube de VIA Rail, ou en suivant ces liens :

- Top 5 Things to Know About VIA Rail's Plan for Dedicated Tracks : allocution prononcée au Conseil canadien des partenariats publics-privés, à Toronto.
- Top 5 choses que vous devez savoir au sujet du projet de voies dédiées de VIA Rail : allocution prononcée à l'Institut pour le partenariat public-privé (Montréal).
- Une stratégie pour des services de trains VIA fiables, fréquents et abordables : allocution prononcée au Cercle canadien de Montréal.

REVITALISATION DES SERVICES FERROVIAIRES DANS LE SUD-OUEST DE L'ONTARIO

Durant le second trimestre, M. Desjardins-Siciliano a visité le Sud-Ouest de l'Ontario et a pris la parole dans les chambres de commerce de London, Stratford, Sarnia et Windsor. Cette tournée lui a fourni l'occasion de discuter avec des représentants de cette région afin d'en apprendre davantage sur leurs besoins en matière de transport et de proposer quelques idées sur l'avenir des services ferroviaires.

M. Desjardins-Siciliano a présenté des projets pour accroître et améliorer les services dans la région, en précisant qu'ils devraient être finalisés d'ici la fin de 2015 et mis en œuvre en 2016.



Les améliorations au service proposées pour 2016

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE

POUR ACCOMPLIR NOTRE MISSION DE FAÇON RESPONSABLE, NOUS AVONS IDENTIFIÉ 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 de notre second trimestre cette année.

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.

Le deuxième trimestre de 2015 a connu deux événements importants en matière de sécurité :

SEMAINE NORD-AMÉRICAINE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SANTÉ AU TRAVAIL

VIA Rail a pris part à la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST), qui met l'accent sur la prévention des blessures et de la maladie au travail, à la maison et dans la communauté.

Pendant la SNASST, les comités de santé et de sécurité de VIA Rail ont mené un sondage à l'interne et donné des séances d'information et de sensibilisation à Montréal, à Toronto, à Ottawa et à Winnipeg. VIA Rail a également ouvert les portes de sa gare de Halifax (Nouvelle-Écosse) aux passagers et au public, un événement très couru auquel ont participé plus de 6 000 personnes !

Événement portes ouvertes à la gare d'Halifax

SEMAINE DE SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ D'OPÉRATION GAREAUTRAIN

Depuis plusieurs années, VIA Rail est l'un des grands supporteurs de la Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain. Dans la foulée de nos efforts continus pour assurer la sécurité du public à proximité des voies ferrées, nous nous sommes complètement investis cette année, comptant sur la participation de chacun des services de l'entreprise, y compris celle des retraités. On trouvait, au nombre des activités :

- Activités de communication auprès du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et auprès de députés
- Annonces faites dans nos trains
- Kiosques VIA Rail dans les gares et lors d'événements sociaux
- Journées sur la sécurité ferroviaire tenues à la gare de Halifax
- Activités de communication auprès de la Fédération canadienne des municipalités, de régulateurs fédéraux et provinciaux et du Conference Board of Canada
- Blogue du président faisant la promotion de la Semaine (en anglais)

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 travaillons à 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 deuxième trimestre de 2015, la consommation a augmenté de 11,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2014. Le fait est surtout attribuable à notre capacité accrue (après l'ajout de plus de trains à notre horaire et de plus de voitures aux trains existants), ainsi qu'à 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.

VIA Rail continue de mettre en œuvre diverses stratégies visant à réduire son empreinte environnementale, y compris de nouvelles formations qui enseigneront aux mécaniciens de locomotive comment réduire la consommation de carburant et limiter les réductions de vitesse. Nous pouvons déjà observer des améliorations chez ceux qui ont suivi ces formations.

PASSAGERS ET COMMUNAUTÉS

APPUYER LES JEUNES

VIA RAIL ET LA JOURNÉE « WE DAY »

Le 1er avril, VIA Rail a eu l'honneur de coprésider la journée nationale « We Day », devant une assistance de 16 000 jeunes qui avaient mérité leur billet en créant un projet mondial positif ou en prenant part à sa réalisation. L'événement tenu à Ottawa lançait une année d'actions sous le titre « We Act ». We Act est un programme qui offre des ressources et des campagnes pédagogiques visant à aider les jeunes à s'inspirer du contenu de la journée « We Day » pour poser des actions positives tout au long de l'année. Le rôle de VIA Rail comme supporteur consistait à prendre part aux activités de la journée et à promouvoir le train comme le moyen de transport le plus vert au pays. Voyez le discours inspirant qu'a donné en cette occasion le président et chef de la direction de VIA Rail, M. Yves Desjardins-Siciliano, en visionnant la vidéo : VIA Rail à la journée nationale « We Day ».

CLUBS DES PETITS-DÉJEUNERS

Cette année encore, VIA Rail a renoué son partenariat avec le Toronto Children's Breakfast Club, un organisme de bienfaisance sans but lucratif ayant pour principe que chaque enfant a droit à un petit-déjeuner nutritif. À l'occasion de cet événement, 200 enfants et enseignants ont embarqué à bord des trains de VIA Rail – allant de Toronto à Ottawa (et plus tard en sens inverse) – pour leur permettre de passer une journée dans la capitale nationale.

EMPLOIS D'ÉTÉ ÉCHANGES ÉTUDIANTS DU YMCA

VIA Rail est un fier commanditaire de YMCA Canada et agit à titre de transporteur officiel pour son programme d'Emplois d'été Échanges étudiants, qui offre à ces derniers de vivre des expériences de vie et de travail exceptionnelles. En juin, plus de 650 étudiants de 16 et 17 ans ont sillonné le pays par la voie des rails pour aller apprendre une deuxième langue et acquérir une expérience de travail. VIA Rail prévoit offrir cette chance à encore plus d'étudiants l'an prochain.

Le président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano (à gauche), coprésidant National We Day

LIENS ÉTROITS AVEC LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

En guise de reconnaissance envers les hommes et les femmes qui mettent leur vie au service du Canada, VIA Rail accorde une réduction spéciale aux militaires qui voyagent à des fins personnelles. Ce rabais spécial de 25 % sur le plus bas prix disponible est destiné à tous les membres des Forces armées canadiennes, aux anciens combattants et à leur famille. Nous sommes fiers de souligner que depuis le lancement de cette promotion en 2010, près de 120 000 voyages ont été effectués.

Ce trimestre, VIA Rail a aussi commandité des événements organisés par la Fondation Vimy, la Compagnie Canada, le Régiment des Fusiliers Mont-Royal et le Collège militaire royal de Saint-Jean. VIA Rail a aussi accueilli 120 jeunes cadets de Charlottetown à bord du train *Océan* et les a transportés de Moncton à Ottawa, dans le cadre de leur programme de formation.

Ces activités traduisent bien la façon dont VIA Rail appuie les efforts et le bien-être de ceux qui défendent les valeurs canadiennes ici comme à l'étranger.

FORCES.CA

120 000

VOYAGES EFFECTUÉS À RABAIS

PAR LES MEMBRES DES FORCES ARMÉES CANADIENNES À BORD DES TRAINS DE VIA RAIL DEPUIS 2010

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 275 organismes ayant soumis une demande de contribution par l'entremise de notre site Web. Les crédits voyages atteignent ce trimestre une valeur de 219 859 $.

EMPLOYÉS

VIA Rail compte sur une main-d'œuvre engagée de plus de 2 500 personnes au Canada. Pour assurer notre succès, chacun de nous doit prendre à cœur les valeurs de l'entreprise et partager une même vision de l'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 en matière de service à la clientèle.

MOBILISATION DES EMPLOYÉS

VIA Rail a lancé et fait connaître un Sondage sur l'engagement des employés qui a connu un taux de participation de 65 %. L'information sera recueillie, analysée et remise à VIA Rail en août, après quoi un plan d'action sera élaboré pour aborder les enjeux soulevés et améliorer l'environnement de travail.

ATTIRER DE NOUVEAUX TALENTS

Au cours des cinq prochaines années, VIA Rail fera face à un grand nombre de départs à la retraite. Ainsi, des efforts considérables sont déployés afin d'attirer de nouveaux talents. Ce trimestre, nous avons embauché plus de 200 nouveaux employés syndiqués dans les gares, les trains, les centres de maintenance et les bureaux de l'administration.

Pour recruter davantage de candidats, VIA Rail a participé à 17 salons de l'emploi ce trimestre. Nous avons également continué de collaborer au Programme d'aide à la transition de la Compagnie Canada en travaillant à ses côtés et en prenant part à des événements qu'elle organise.

FORMATION ET PERFECTIONNEMENT

Au cours du deuxième trimestre, les employés ont reçu 40 000 heures de formation, dont 17 000 ont été consacrées à la santé et à la sécurité, et 20 000 au service à la clientèle. Les 3 000 heures restantes portaient sur des sujets divers.

PROGRAMMES D'ENTREPRISE

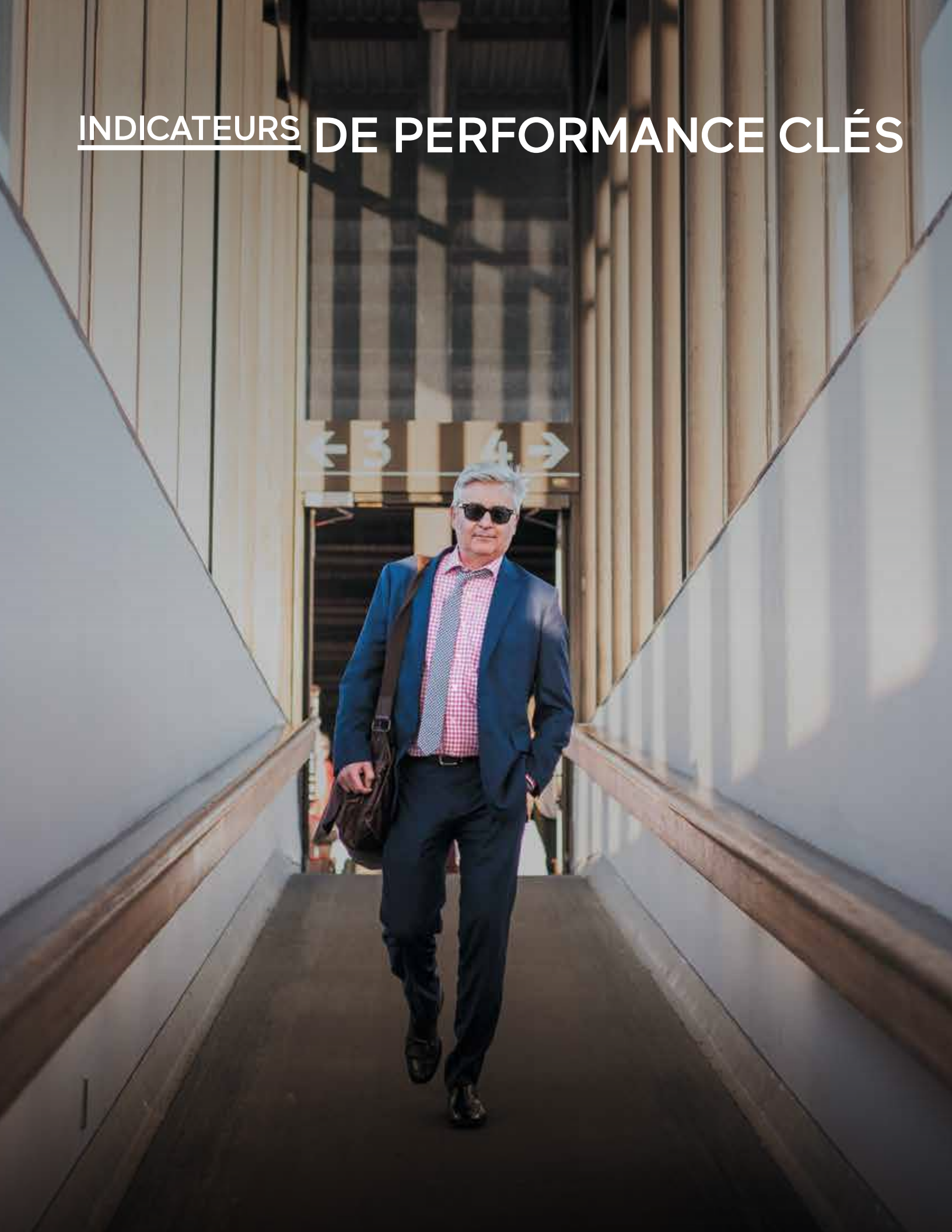
VIA Rail a complètement revu son Code d'éthique. La nouvelle version reflète qui nous sommes et ce qui nous gouverne. Elle décline les valeurs de l'organisme et témoigne de notre engagement à mettre en œuvre les pratiques les plus éthiques.

Pour attirer et garder une main-d'œuvre talentueuse et diversifiée, nous avons également mis sur pied un nouveau programme qui comporte des comités régionaux et un comité national et qui vise à promouvoir activement la diversité et l'inclusion à l'échelle de l'entreprise.

MIEUX-ÊTRE : LA SANTÉ MENTALE À BORD

Le travail dans nos trains soulève un défi unique en matière de conciliation travail-famille. Au printemps 2015, VIA Rail a amorcé un projet pilote à Toronto pour aider le personnel à bord des trains à mieux relever les défis qui les attendent et également pour mobiliser l'administration afin de promouvoir une meilleure santé mentale au travail.

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 ».

	T2 - 2015	T2 - 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.	**110,0**	107,8
Produits voyageurs par siège-mille disponible (en cents) Produits divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**18,2**	18,9
Coûts directs par siège-mille disponible (en cents) Coûts directs divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**23,1**	23,6
Ponctualité (en pourcentage) Ne comprend pas les liaisons régionales.	**69,5**	79,3
Assiduité au travail (en pourcentage) Nombre total d'heures travaillées par mois, divisé par le nombre total d'heures de travail possibles par mois.	**93,3**	92,3
Incidents ferroviaires par million de trains-milles Comprend : les collisions entre deux trains ; les déraillements au cours desquels au moins une roue quitte la voie ; tous les manquements au règlement. Ne comprend pas : les accidents survenus aux passages à niveau et les accidents causés par des intrusions.	**1,3**	1,3

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est 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 onze administrateurs (hormis le président et chef de la direction), cinq sont des femmes et cinq sont des hommes. Le conseil est chargé de superviser la gestion et les orientations stratégiques de la Société et de présenter un compte rendu des opérations de VIA Rail au Parlement par l'entremise de la ministre des Transports, l'honorable Lisa Raitt.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Au cours du deuxième trimestre de 2015, une réunion du conseil d'administration a été tenue, tandis que ses quatre comités se sont réunis six fois au total. À l'ensemble de ces réunions, le taux d'assiduité des administrateurs a été de 86 %. Un total de 49 809 $ a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration pendant cette période.

ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE

Le 26 mai à 14 h, VIA Rail a tenu son assemblée publique annuelle, disponible en webdiffusion pour une troisième année consécutive. Dans un souci constant de rejoindre le plus grand nombre de Canadiens possible et de gérer les fonds publics de manière responsable, VIA Rail a opté pour l'utilisation d'un outil gratuit afin de communiquer les faits saillants de ses résultats financiers de l'année 2014. Cette assemblée a donné l'occasion au public d'être informé directement par le président du conseil d'administration, le président et chef de la direction et les cadres supérieurs de VIA Rail. Les cadres ont également répondu à des questions du public reçues par courriel et Twitter.

Cette webdiffusion peut être visionnée à partir de la section sur l'assemblée publique annuelle du site Web de VIA Rail au http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/notre-entreprise/assemblee-publique-annuelle. Une liste complète des questions et réponses peut également y être téléchargée.

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, nous nous engageons à partager les informations requises pour répondre efficacement aux questions légitimes du public, des médias et de toute personne intéressée par nos activités. Lors du second trimestre de 2015, VIA Rail a reçu dix nouvelles demandes, dont six étaient toujours actives à la fin du trimestre.

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

VIA Rail se conforme à la *Loi sur les langues officielles* et est fière d'offrir ses services dans les deux langues officielles. VIA Rail a soumis son rapport annuel sur les langues officielles 2014-2015 le 29 mai auprès des autorités fédérales concernées. VIA Rail a également participé aux audiences du comité sénatorial sur les langues officielles afin de faire valoir que son service est offert dans les deux langues officielles dans ses trains, ses gares et ses centres d'appel, et ce, sans égard à la représentativité de la minorité.

Pendant le deuxième trimestre de 2015, VIA Rail a fait la promotion des communautés linguistiques en situation minoritaire du Canada en participant à des événements tels que la soirée bénéfice annuelle du Francofonds du Manitoba. Dans le cadre du 400e anniversaire de la présence française en Ontario, VIA Rail s'est associé avec l'*Alliance Française de Toronto* et *l'Écriture en mouvement* afin de promouvoir la programmation culturelle mise de l'avant par ces organismes dans le but de souligner cette célébration. VIA Rail a de plus soutenu le Festival d'écrivains ImagiNation 2015 du Morrin Centre de Québec et le Théâtre de la Compagnie Centaur de Montréal afin que sa troupe puisse se produire dans d'autres villes canadiennes.

Pour le deuxième trimestre consécutif en 2015, aucune plainte contre VIA Rail n'a été déposée au commissaire aux langues officielles

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 DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2015 :	
Eric Stefanson Président intérimaire du conseil d'administration	1 435 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	16 234 $
Comité de la haute direction (7 membres)	28 087 $
Conseil d'administration (9 membres)	4 536 $
Total	**50 292 $**

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada (VIA Rail) pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015, comparativement au trimestre et au semestre clos le 30 juin 2014. Il doit être lu parallèlement aux états financiers intérimaires et aux notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

Le tableau qui suit présente les résultats financiers de la Société, illustrant d'abord les activités qui ont été financées au cours du trimestre et du semestre, puis les autres éléments hors caisse et 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 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2015**	2014	Var $	Var %	**2015**	2014	Var $	Var %
Produits voyageurs *	**66,9**	63,9	3,0	4,7	**121,7**	117,5	4,2	3,6
Produits totaux *	**72,3**	68,7	3,6	5,2	**132,2**	127,2	5,0	3,9
Charges d'exploitation *	**122,5**	119,5	3,0	2,5	**249,4**	246,8	2,6	1,1
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel *	**15,9**	23,6	(7,7)	(32,6)	**35,2**	41,9	(6,7)	(16,0)
Charges d'exploitation totales *	**138,4**	143,1	(4,7)	(3,3)	**284,6**	288,7	(4,1)	(1,4)
Perte d'exploitation	**(66,1)**	(74,4)	(8,3)	(11,2)	**(152,4)**	(161,5)	(9,1)	(5,6)
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**66,1**	74,4	(8,3)	(11,2)	**152,4**	161,5	(9,1)	(5,6)
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les années futures	**9,3**	13,7	(4,4)	(32,1)	**22,6**	23,6	(1,0)	(4,2)
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(20,5)**	(18,5)	(2,0)	(10,8)	**(41,7)**	(37,5)	(4,2)	(11,2)
Amortissement du financement en capital reporté	**20,2**	18,4	1,8	9,8	**41,0**	36,6	4,4	12,0
Autres	**(2,7)**	(6,0)	3,3	55,0	**(4,3)**	(1,1)	(3,2)	n/a
Résultat net	**6,3**	7,6	(1,3)	(17,1)	**17,6**	21,6	(4,0)	(18,5)
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	**46,1**	(5,6)	51,7	n/a	**73,6**	(62,9)	136,5	n/a
Résultat global	**52,4**	2,0	50,4	n/a	**91,2**	(41,3)	132,5	n/a

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

2. POINTS SAILLANTS DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Cette section du document commente les activités de la Société qui ont été financées au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2015 (avant éléments hors caisse et autres ajustements comptables).

A) PRODUITS VOYAGEURS

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes terminées le 30 juin			
	2015	2014	Var $	Var %	**2015**	2014	Var $	Var %
Corridor Est	**40,2**	38,6	1,6	4,1 %	**78,6**	75,7	2,9	3,8 %
Sud Ouest Ontario	**9,4**	9,3	0,1	1,1 %	**19,5**	19,2	0,3	1,6 %
Corridor Québec-Windsor	**49,6**	**47,9**	**1,7**	**3,5%**	**98,1**	**94,9**	**3,2**	**3,4%**
Océan	**2,1**	1,8	0,3	16,7 %	**3,6**	3,3	0,3	9,1 %
Canadien	**12,5**	11,6	0,9	7,8 %	**15,4**	14,7	0,7	4,8 %
Liaisons régionales	**0,9**	0,8	0,1	12,5 %	**1,5**	1,4	0,1	7,1 %
Non Corridor	**15,5**	**14,2**	**1,3**	**9,2%**	**20,5**	**19,4**	**1,1**	**5,7%**
Autres	**1,8**	1,8	0,0	0,0 %	**3,1**	3,2	(0,1)	(3,1 %)
TOTAL	**66,9**	**63,9**	**3,0**	**4,7%**	**121,7**	**117,5**	**4,2**	**3,6%**

	VOYAGEURS (EN MILLIERS)							
	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes terminées le 30 juin			
	2015	2014	Var #	Var %	**2015**	2014	Var #	Var %
Corridor Est	**630,7**	615,7	15,0	2,4 %	**1 267,1**	1 244,7	22,4	1,8 %
Sud Ouest Ontario	**222,0**	235,2	(13,2)	(5,6 %)	**462,6**	495,9	(33,3)	(6,7 %)
Corridor Québec-Windsor	**852,7**	**850,9**	**1,8**	**0,2%**	**1 729,7**	**1 740,6**	**(10,9)**	**(0,6%)**
Océan	**18,7**	17,2	1,5	8,7 %	**33,2**	32,2	1,0	3,1 %
Canadien	**24,8**	27,4	(2,6)	(9,5 %)	**33,7**	38,8	(5,1)	(13,1 %)
Liaisons régionales	**16,7**	16,9	(0,2)	(1,2 %)	**28,4**	29,0	(0,6)	(2,1 %)
Non Corridor	**60,2**	**61,5**	**(1,3)**	**(2,1%)**	**95,3**	**100,0**	**(4,7)**	**(4,7%)**
TOTAL	**912,9**	**912,4**	**0,5**	**0,1%**	**1 825,0**	**1 840,6**	**(15,6)**	**(0,8%)**

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

Les produits voyageurs totalisent 66,9 millions de dollars pour le trimestre et ont augmenté de 4,7 pour cent comparativement au trimestre correspondant de l'année dernière. La hausse est surtout liée aux produits additionnels générés par les nouvelles fréquences introduites dans le Corridor Est à l'automne 2014, ainsi qu'à la hausse des revenus moyens de tous les principaux services de trains.

Sur une base cumulative, les produits totalisent 121,7 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 4,2 pour cent par rapport à l'année dernière. Cette augmentation résulte également des produits additionnels générés par tous les services de train (incluant les produits générés par les nouvelles fréquences dans le Corridor Est) ainsi que des revenus moyens plus élevés dans tous les principaux services. Les recettes et l'achalandage sur le *Canadien* ont été touchés en mars et avril par l'annulation du service entre Toronto et Winnipeg.

POUR LE TRIMESTRE :

- les produits du Corridor Est excèdent de 4,1 pour cent ceux de l'an dernier, en raison de la hausse de l'achalandage (hausse de 2,4 pour cent du nombre de voyageurs), grâce en partie aux fréquences additionnelles, et la hausse des revenus moyens (1,7 pour cent) ;
- les produits du Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 1,1 pour cent, en raison de revenus moyens supérieurs (7,1 pour cent), contrebalancés en partie par une baisse de l'achalandage (5,6 pour cent moins de voyageurs) ;
- les produits de l'*Océan* sont en hausse de 16,7 pour cent par rapport à l'an dernier, grâce aux revenus moyens supérieurs (7,3 pour cent) et à la hausse de l'achalandage (8,7 pour cent plus de voyageurs) ;
- les produits du *Canadien* ont affiché une augmentation de 7,8 pour cent par rapport au même trimestre l'an dernier. Ce rendement est surtout dû à la hausse des revenus moyens (19,1 pour cent), contrebalancée en partie par la baisse de l'achalandage (9,5 pour cent moins de voyageurs) ;
- les produits des Services régionaux ont augmenté de 12,5 pour cent, hausse surtout due aux revenus moyens supérieurs (13,8 pour cent), contrebalancés en partie par une baisse de l'achalandage (1,2 pour cent moins de voyageurs).

POUR LE SEMESTRE :

- les produits du Corridor Est sont en hausse de 3,8 pour cent par rapport à l'an dernier, grâce surtout aux revenus moyens supérieurs (2,0 pour cent) et à la hausse de l'achalandage (1,8 pour cent plus de voyageurs) ;
- les produits du Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 1,6 pour cent, en raison de revenus moyens supérieurs (8,9 pour cent), contrebalancés en partie par une baisse de l'achalandage (6,7 pour cent moins de voyageurs) ;
- les produits de l'*Océan* sont en hausse de 9,1 pour cent par rapport à l'an dernier, grâce aux revenus moyens supérieurs (5,8 pour cent) et à la hausse de l'achalandage (3,1 pour cent plus de voyageurs) ;
- les produits du *Canadien* ont affiché une augmentation de 4,8 pour cent par rapport au même semestre de 2014. Cette performance est surtout due à la hausse des revenus moyens (20,6 pour cent), contrebalancée en partie par la baisse de l'achalandage (13,1 pour cent moins de voyageurs). La baisse de l'achalandage était plus importante au premier trimestre, directement en raison de l'annulation du service entre Toronto et Winnipeg en mars et pendant quelques jours au début d'avril ;
- les produits des Services régionaux ont augmenté de 7,1 pour cent, hausse surtout due aux revenus moyens supérieurs (9,4 pour cent), contrebalancés en partie par une baisse de l'achalandage (2,1 pour cent moins de voyageurs).

B) CHARGES D'EXPLOITATION

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
	2015	2014	Var $	Var %	**2015**	2014	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux *	**51,5**	**48,2**	3,3	6,8 %	**103,2**	**103,0**	0,2	0,2 %
Exploitation des trains et carburant	**31,0**	**31,1**	(0,1)	(0,3 %)	**61,8**	**62,0**	(0,2)	(0,3 %)
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**1,4**	**(0,4)**	1,8	450,0 %	**3,2**	**(0,9)**	4,1	455,6 %
Charge (recouvrement) d'impôt	**0,3**	**0,2**	0,1	n/a	**0,5**	**0,3**	0,2	n/a
Autres *	**38,3**	**40,4**	(2,1)	(5,2 %)	**80,7**	**82,4**	(1,7)	(2,1 %)
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES (AVANT CONTRIBUTIONS DE L'EMPLOYEUR POUR LES AVANTAGES DU PERSONNEL)	**122,5**	**119,5**	3,0	2,5	**249,4**	**246,8**	2,6	1,1 %
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel *	**15,9**	**23,6**	(7,7)	(32,6 %)	**35,2**	**41,9**	(6,7)	(16,0 %)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**138,4**	**143,1**	(4,7)	(3,3 %)	**284,6**	**288,7**	(4,1)	(1,4 %)

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

POUR LE TRIMESTRE :

- les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 2,5 pour cent pour totaliser 122,5 millions de dollars pour le trimestre. Cette hausse est surtout attribuable à l'augmentation de la rémunération (fréquences additionnelles et travaux d'entretien), aux coûts du matériel d'entretienplus élevés (réparations supplémentaires sur les voitures et les locomotives) et aux pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés (incidence des contrats de couverture du carburant). Ces augmentations ont été en partie compensées par la baisse des coûts des gares et propriétés ainsi que des frais de vente et marketing (inclus dans la catégorie des autres charges d'exploitation) ;
- Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 32,6 pour cent et totalisent 15,9 millions de dollars, en raison 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.

POUR LE SEMESTRE :

- les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 1,1 pour cent pour totaliser 249,4 millions de dollars pour la période. La hausse est attribuable à l'augmentation de la rémunération (fréquences additionnelles et travaux d'entretien, contrebalancés en partie par le fait qu'il y avait une période de paie de moins) ainsi qu' aux pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés (incidence des contrats de couverture du carburant).
- Les autres charges d'exploitation ont diminué de 1,7 million de dollars, en raison de la baisse des frais de vente et marketing ainsi que des frais de télécommunications de voix et données, diminution compensée en partie par les coûts du matériel de maintenance (réparations supplémentaires sur les voitures et les locomotives).
- Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont diminué de 16,0 pour cent pour totaliser 35,2 millions de dollars pour la période. Cette diminution résulte également de la nette amélioration de la solvabilité obtenue en 2014, qui a amélioré la base réglementaire des régimes de retraite de la Société pour les exigences de financement.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (déduction faite de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 267,4 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 6,9 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2014. Les investissements en immobilisations totalisent 20,3 millions de dollars pour le trimestre et consistent principalement en :

- investissements de 6,9 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 6,1 millions de dollars dans le programme de revitalisation des voitures LRC et 0,8 million de dollars dans le programme de modernisation des voitures AES1 ;
- investissements de 3,2 millions de dollars dans des projets majeurs d'infrastructure au cours du trimestre pour améliorer la subdivision GEXR – Guelph (1,8 million de dollars) et le programme Montréal-Ottawa (1,4 million de dollars) ;
- investissements de 6,0 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre, comme la modernisation du système de réservation et le système de gestion des effectifs ;
- investissements de 1,6 million de dollars dans d'autres projets d'infrastructure pendant le trimestre.

Les investissements pour le semestre totalisent 48,6 millions de dollars, consacrés principalement aux projets suivants :

- investissements de 14,8 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 11,5 millions de dollars dans le programme de revitalisation des voitures LRC et 3,3 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures AES1 ;
- investissements totaux de 5,2 millions de dollars dans des projets majeurs d'infrastructure, dont 2,9 millions pour le projet de la subdivision GEXR – Guelph et 2,3 millions de dollars pour le programme Montréal-Ottawa-Toronto visant à réduire la congestion et à améliorer la ponctualité des trains ;
- investissements de 12,7 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information, 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 10,9 millions de dollars dans d'autres projets d'infrastructure pendant le trimestre (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 13,9 millions de dollars au 30 juin 2015, ce qui est égal au solde au 31 décembre 2014, mais en hausse de 7,8 millions de dollars comparativement au 31 mars 2015. La hausse des liquidités pour le trimestre est due à la variation du fonds de roulement hors caisse et à la variation du financement d'immobilisation à recevoir du gouvernement du Canada.

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

Cette section présente les principaux risques qui pourraient avoir une incidence potentielle sur les résultats financiers de la Société, et montre les tendances comparativement à l'année précédente.

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
SÉCURITÉ DES VOYAGEURS, DES EMPLOYÉS ET DU PUBLIC		
Les événements comme les collisions, déraillements, et accidents impliquant les passages à niveau et piétons peuvent avoir une incidence négative sur les recettes de la Société. De tels événements ainsi que les nouvelles prescriptions de sécurité relatives aux passages à niveau peuvent entraîner des coûts supplémentaires non budgétés pour la Société.		La Société a adopté des procédures d'exploitation et contrôles qui suivent ou dépassent les exigences réglementaires du gouvernement en ce qui a trait à la sécurité ferroviaire. VIA Rail procède à des inspections régulières de son équipement et de ses infrastructures. Ces activités visent à réduire les risques liés à la sécurité et les coûts inattendus potentiels résultant de tels événements. Transport Canada a émis un nouvel agenda réglementaire concernant la sécurité des passages à niveau qui pourrait exiger que des modifications soient apportées à l'infrastructure, modifications qui, pour l'instant, ne sont pas financées. Les améliorations à l'infrastructure doivent être complétées au plus tard le 27 novembre 2021, soit sept ans après l'entrée en vigueur des nouvelles réglementations.
GOUVERNEMENT ET STRATÉGIE		
VIA Rail a des pouvoirs limités découlant du fait qu'elle est une société d'État non-mandataire, et dépend des subventions annuelles du gouvernement pour financer ses opérations, investissements en immobilisations et obligations relatives aux régimes de retraite. Un financement insuffisant constitue un risque pour la prestation efficace de ses services ainsi que pour la planification et la mise en œuvre de ses stratégies à moyen et long terme.		VIA Rail continue de collaborer avec Transports Canada sur une solution à long terme pour identifier et réviser ;un niveau de base approprié pour le financement de ses activités, de répondre à ses exigences continues en matière de financement d'immobilisation et de veiller à ce que VIA Rail dispose du financement d'immobilisation dont elle a besoin pour remplir son mandat. VIA Rail a reçu de nouvelles enveloppes budgétaires pour ses dépenses d'exploitation, régimes de retraite, et d'immobilisation courantes pour l'exercice 2015-2016.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
CONTRIBUTION DES EMPLOYÉS		
Un faible niveau de contribution et d'engagement des employés pourrait mener à un taux de roulement élevé. La main d'œuvre de VIA Rail est mature et un nombre important d'employés pourraient prendre leur retraite au cours des prochaines années, incluant certains avec des compétences techniques spécifiques. L'absence de plans de relèves adéquats pourrait entraîner la perte de connaissances et expertises clés. De telles situations pourraient causer des pertes de productivité et une hausse des coûts.		VIA Rail a lancé diverses initiatives, comme des grilles d'embauche, des programmes de perfectionnement 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.
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 associée aux enjeux relatifs à l'infrastructure - une capacité réduite due au vieillissement de la flotte de voitures - la concurrence - un environnement économique en perte de vitesse		La Société prend des mesures et lance des initiatives visant à maximiser la génération de revenus, et à améliorer le service à la clientèle pour attirer et garder ses clients.. Ces mesures et initiatives comprennent l'ajout de trains dans le Corridor, la mise en service de voitures de classe Économie et de classe Affaires remises en état et modernisées, et l'ouverture de nouvelles gares ou de gares modernisées.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
COÛTS SOUS L'INFLUENCE DE FACTEURS EXTERNES		
Certains éléments hors du contrôle de la Société tels les conditions climatiques ainsi que des conditions économiques et de marché 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 mis en place des initiatives afin de réduire la portion des coûts qu'elle contrôle. Ces initiatives incluent notamment les nombreuses initiatives de réduction de la consommation de carburant mises en place au cours des dernières années. En ce qui a trait aux coûts de carburant qui peuvent varier de façon importante dans un marché volatile, la stratégie de couverture de VIA Rail vise à minimiser l'impact de la variation des prix du carburant. Les régimes de retraite de la Société sont exposés aux conditions des marchés financiers mondiaux et aux risques de financement qui en résultent. La Société a mis en place et continue d'explorer différentes initiatives pour les investissements et le design des régimes qui visent à réduire la volatilité des besoins en financement des régimes ainsi que d'abaisser l'exposition de la Société au risque financier associé aux régimes à prestations déterminées.

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 d'équipement. 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 d'équipement, alors que la fiabilité de l'équipement actuel pourrait continuer à se détériorer.		VIA Rail investit dans le parc existant par des injections de capitaux afin de le maintenir en bon état et d'améliorer sa fiabilité. Un exercice de planification du remplacement du parc à long terme est actuellement mené. Pour ce qui est de la nécessité potentielle d'ajouter à court terme de l'équipement, la Société cherche des fournisseurs qui pourraient louer l'équipement à VIA Rail 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

Les résultats du deuxième trimestre de 2015 sont très positifs, tant sur le plan des produits que sur celui des dépenses, et les pertes d'exploitation se sont améliorées tant pour le trimestre que pour le semestre. La Société poursuit ses mesures tactiques visant à s'assurer de maximiser les rendements et de générer des résultats positifs tout en augmentant l'achalandage.

Les nouveaux projets en matière de technologie, comme la modernisation du système de réservation et l'application mobile, apporteront de la valeur à notre clientèle, tandis que d'autres projets, comme le projet de gestion des effectifs, qui sera mis en œuvre cet automne, devraient augmenter l'efficacité opérationnelle et permettre des économies d'échelle.

Toutefois, la détérioration de la ponctualité attribuable à la congestion des voies est demeurée un problème au deuxième trimestre et a eu une incidence sur les charges d'exploitation. Si la situation ne s'améliore pas ou si elle se détériore, elle pourrait finir par avoir des répercussions sur l'achalandage et les produits. Tout en collaborant avec les propriétaires d'infrastructure pour améliorer la ponctualité, la Société accorde une plus grande attention au contrôle de ses coûts, afin de s'assurer que les charges additionnelles découlant de la piètre ponctualité soient réduites le plus possible et qu'elles soient entièrement compensées par les économies réalisées sur les autres coûts d'exploitation pouvant être contrôlés.

La direction déploie également des efforts pour trouver et mettre en œuvre d'autres projets d'économie d'échelle et atteindre ses objectifs stratégiques afin d'augmenter la valeur pour la clientèle tout en réduisant sa dépendance envers le gouvernement du Canada.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

Un ours polaire au Manitoba ; le service ferroviaire en régions éloignées de VIA Rail

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

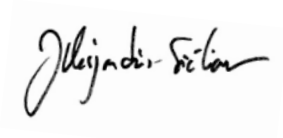
TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 JUIN 2015

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 société 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 financiers trimestriels concordent, s'il y a lieu, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de la Société à la date et pour les périodes visées dans les états financiers trimestriels.

Le président
et chef de la direction,



Yves Desjardins-Siciliano

La chef,
Services financiers,

Patricia Jasmin CPA, CA

Montréal, Canada
Le 25 août 2015

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2015 (non audités)	31 décembre 2014 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	**13 922 $**	13 872 $
Comptes clients	**9 343**	6 759
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**8 376**	3 572
À recevoir du gouvernement du Canada	**18 253**	16 805
Instruments financiers dérivés (NOTE 16)	**2 332**	1 760
Stocks	**24 271**	21 836
Fonds de renouvellement des actifs	**8 217**	8 217
	84 714	72 821
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 7)	**860 519**	856 821
Immobilisations incorporelles (NOTE 8)	**406 896**	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)	**47 085**	2 326
	1 315 373	1 263 742
Total des actifs	**1 400 087 $**	1 336 563 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	**95 671 $**	88 967 $
Provisions (NOTE 10)	**14 183**	14 752
Instruments financiers dérivés (NOTE 16)	**9 745**	13 864
Produits reportés (NOTE 13)	**48 678**	34 535
	168 277	152 118
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**44 028**	95 411
	44 028	95 411
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 12)	**1 255 408**	1 247 831
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Résultats non distribués	**(76 926)**	(168 097)
	(67 626)	(158 797)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 400 087 $**	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 juin (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés		Périodes de six mois terminées	
	2015	2014	**2015**	2014
PRODUITS				
Voyageurs	**67 001 $**	63 766 $	**122 022 $**	116 755 $
Autres	**5 385**	4 946	**10 473**	9 841
	72 386	68 712	**132 495**	126 596
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**64 787**	64 031	**125 014**	121 507
Exploitation des trains et carburant	**31 085**	31 101	**61 837**	61 989
Gares et autres biens	**7 104**	8 375	**18 046**	18 454
Marketing et ventes	**7 833**	8 172	**14 779**	16 211
Matériel de maintenance	**8 675**	7 058	**18 123**	15 688
Coûts des fournitures à bord des trains	**4 113**	3 913	**7 597**	7 302
Taxes d'exploitation	**2 349**	3 057	**4 679**	5 737
Frais professionnels	**2 747**	2 239	**5 224**	4 580
Télécommunications	**2 365**	3 209	**5 659**	7 464
Amortissements (NOTES 7 ET 8)	**18 504**	18 135	**37 930**	36 219
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1 994**	429	**3 778**	1 286
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(3 949)**	24	**(4 691)**	300
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**1 382**	(364)	**3 213**	(931)
Autres	**3 178**	4 317	**6 682**	6 995
	152 167	153 696	**307 870**	302 801
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**79 781**	84 984	**175 375**	176 205
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	**66 161**	74 378	**152 423**	161 527
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**20 162**	18 361	**41 004**	36 563
Résultat net avant impôts sur le résultat	**6 542**	7 755	**18 052**	21 885
Recouvrement (charge) d'impôts	**(300)**	(238)	**(463)**	(325)
RÉSULTAT NET POUR LA PÉRIODE	**6 242**	7 517	**17 589**	21 560
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)	**46 118**	(5 562)	**73 582**	(62 856)
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE, DÉDUCTION FAITE DES IMPÔTS	**46 118**	(5 562)	**73 582**	(62 856)
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**52 360 $**	1 955 $	**91 171 $**	(41 296) $

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 juin	Trimestres terminés		Périodes de six 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	**(129 286)**	(151 969)	**(168 097)**	(108 718)
Résultat net de la période	**6 242**	7 517	**17 589**	21 560
Autres éléments du résultat global de la période	**46 118**	(5 562)	**73 582**	(62 856)
Solde à la fin de la période	**(76 926)**	(150 014)	**(76 926)**	(150 014)
Total de l'avoir de l'actionnaire	**(67 626) $**	(140 714) $	**(67 626) $**	(140 714) **$**

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Trimestre terminé le 30 juin	Trimestres terminés		Périodes de six mois terminées	
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	**2015**	2014	**2015**	2014
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**6 242 $**	7 517 $	**17 589 $**	21 560 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) es activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 7 ET 8)	**18 504**	18 135	**37 930**	36 219
Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 ET 8)	**1 194**	-	**2 978**	-
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**800**	429	**800**	1 286
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**(20 162)**	(18 361)	**(41 004)**	(36 563)
Revenu d'intérêts	**(87)**	(128)	**(193)**	(231)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs)	**-**	(48)	**-**	(116)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(3 949)**	24	**(4 691)**	300
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**6 589**	9 957	**12 601**	18 325
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**(15 894)**	(23 623)	**(35 161)**	(41 884)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**12 644**	27 684	**16 225**	(25 932)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**5 881**	21 586	**7 074**	(27 036)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTE 12)	**20 303**	16 645	**48 581**	35 770
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**3 185**	(3 990)	**(5 793)**	31 585
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**-**	(6 935)	**-**	(14 467)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**-**	8 482	**-**	16 014
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**(1 313)**	(2 762)	**(1 425)**	(5 790)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 ET 8)	**(20 303)**	(16 693)	**(48 581)**	(36 304)
Intérêts reçus	**87**	128	**193**	231
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**-**	(6)	**1**	(18)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**1 959**	(5 131)	**(7 024)**	27 021
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	**7 840**	16 455	**50**	(15)
Solde au début de la période	**6 082**	5 287	**13 872**	21 757
Solde à la fin de la période	**13 922 $**	21 742 $	**13 922 $**	21 742 $
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	**13 922 $**	21 742 $	**13 922 $**	21 742 $
	13 922 $	21 742 $	**13 922 $**	21 742 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

POUR LA PÉRIODE TERMINÉE LE 30 JUIN 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. 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 25 août 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 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2015	2014	**2015**	2014
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	**79,8**	85,0	**175,4**	176,2
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :				
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats	**0,3**	0,2	**0,5**	0,3
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :				
Amortissements	**(18,5)**	(18,1)	**(37,9)**	(36,2)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(2,0)**	(0,4)	**(3,8)**	(1,3)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**9,3**	13,7	**22,6**	23,6
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**3,9**	-	**4,7**	(0,3)
Ajustement pour les courus de rémunération	**(6,7)**	(5,9)	**(9,2)**	(0,2)
Augmentation de la juste valeur des investissements	**-**	-	**-**	0,1
Autres	**-**	(0,1)	**0,1**	(0,7)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**66,1**	74,4	**152,4**	161,5

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 janvier 2015	Additions	Dispositions	Dépréciations (reprises)	Transferts	30 juin 2015
Coût :						
Terrains	12,1	-	-	-	-	**12,1**
Matériel roulant	917,3	-	(4,5)	-	17,5	**930,3**
Bâtiments de maintenance	165,2	-	-	-	-	**165,2**
Gares et installations	127,9	-	-	-	-	**127,9**
Infrastructures (propriété de la société)	199,5	-	-	-	0,7	**200,2**
Améliorations locatives	76,5	-	-	-	0,2	**76,7**
Machinerie et équipement	25,0	-	-	-	0,1	**25,1**
Matériel informatique	32,1	-	-	-	-	**32,1**
Autres immobilisations corporelles	6,8	-	-	-	0,4	**7,2**
Projets en cours de réalisation	57,1	34,9	-	-	(18,8)	**73,2**
Coût total	1 619,5	34,9	(4,5)	-	0,1	**1 650,0**
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Matériel roulant	457,8	16,0	(4,0)	3,7	-	**473,5**
Bâtiments de maintenance	118,1	1,8	-	-	-	**119,9**
Gares et installations	36,0	2,4	-	-	-	**38,4**
Infrastructures (propriété de la société)	68,8	3,0	-	-	-	**71,8**
Améliorations locatives	42,1	1,4	-	-	-	**43,5**
Machinerie et équipement	18,1	0,6	-	-	-	**18,7**
Matériel informatique	18,2	2,4	-	-	-	**20,6**
Autres immobilisations corporelles	2,9	0,2	-	-	-	**3,1**
Projets en cours de réalisation	0,7	-	-	(0,7)	-	**-**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	762,7	27,8	(4,0)	3,0	-	**789,5**
Valeur nette totale	856,8	7,1	(0,5)	(3,0)	0,1	**860,5**

DÉPRÉCIATION

La Société a enregistré une dépréciation de 3,0 millions de dollars (30 juin 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 d'enjeux liés aux projets de remise en état des voitures. Au 30 juin 2015, la valeur recouvrable de ces voitures était 13,5 millions de dollars (30 juin 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)	1 janvier 2015	Additions	Dispositions	Dépréciations	Transferts	30 juin 2015
Coût :						
Logiciels (NOTE 1)	80,6	-	(0,8)	-	0,6	**80,4**
Droits d'accès aux infrastructures	421,0	-	-	-	-	**421,0**
Autres actifs intangibles	4,1	-	-	-	-	**4,1**
Projets en cours de réalisation	29,2	13,7	-	-	(0,7)	**42,2**
Coût total	534,9	13,7	(0,8)	-	(0,1)	**547,7**
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Logiciels	58,6	4,6	(0,5)	-	-	**62,7**
Droits d'accès aux infrastructures	71,2	5,5	-	-	-	**76,7**
Autres actifs intangibles	1,4	-	-	-	-	**1,4**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	131,2	10,1	(0,5)	-	-	**140,8**
Valeur nette totale	403,7	3,6	(0,3)	-	(0,1)	**406,9**

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 juin 2015	31 décembre 2014
Salaires à payer et courus	**42,2**	33,1
Comptes fournisseur - Immobilisations	**15,4**	16,8
Comptes fournisseurs - autres	**32,8**	33,9
Impôt sur le capital, impôt sur le résultat et autre taxes à payer	**5,3**	5,2
Total des comptes fournisseurs et charges à payer	**95,7**	89,0

10. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 janvier 2015	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	30 juin 2015
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,2	0,1	-	-	-	**0,3**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	14,6	1,8	(2,5)	-	-	**13,9**
Totales des provisions	14,8	1,9	(2,5)	-	-	**14,2**

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 ET RÉGIMES DE PRESTATIONS POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de retraite sont les même que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 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.

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 juin, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	30 juin 2015	31 décembre 2014	**30 juin 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	**6,5**	22,2	**0,2**	0,3
Charge d'intérêts	**43,3**	91,3	**0,3**	0,8
Cotisations des salariés	**5,9**	12,4	**-**	-
Prestations versées	**(56,6)**	(103,3)	**(0,2)**	(0,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	15,9	**-**	(0,2)
Effet des changements aux hypothèses financières	**2,9**	224,2	**-**	2,6
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	(6,1)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 183,9**	2 181,9	**19,7**	19,4
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 132,5**	1 923,9	**-**	-
Revenu d'intérêts	**42,4**	91,9	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	**76,5**	128,1	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**31,7**	81,4	**0,2**	0,4
Cotisations des salariés	**5,9**	12,4	**-**	-
Prestations versées	**(56,6)**	(103,3)	**(0,2)**	(0,4)
Charges administratives	**(1,4)**	(1,9)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 231,0**	2 132,5	**-**	-
Actif net (Passif net) au titre des prestations définies	**47,1**	(49,4)	**(19,7)**	(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 été diminué à 3,40 pour cent.

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 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	**2,4**	4,8
Charge d'intérêts	**0,4**	1,0
Prestations versées	**(2,8)**	(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	**22,8**	22,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**2,8**	5,6
Prestations versées	**(2,8)**	(5,6)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**(22,8)**	(22,8)

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

C) AUTRES AVANTAGES À LONG-TERME

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

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2015	31 décembre 2014
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES À LONG-TERM DU PERSONNEL :		
Solde au début de la période	**1,5**	2,2
Coût des services	**0,5**	0,3
Prestations versées	**(0,5)**	(1,0)
Solde à la fin de la période	**1,5**	1,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,5**	1,0
Prestations versées	**(0,5)**	(1,0)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages à long-terme du personnel	**(1,5)**	(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 juin 2015	31 décembre 2014
Actifs :		
Régimes de retraite	**47,1**	2,3
Passifs :		
Régimes de retraite	**-**	(51,7)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(19,7)**	(19,4)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(22,8)**	(22,8)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(1,5)**	(1,5)
Passifs total	**(44,0)**	(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 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2015	2014	**2015**	2014
Charges d'exploitation :				
Régimes de retraite	**4,8**	8,0	**8,8**	14,4
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,2**	0,3	**0,5**	0,6
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,4**	1,5	**2,8**	2,9
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,2**	0,2	**0,5**	0,5
Total	**6,6**	10,0	**12,6**	18,4

Ces charges d'exploitation sont incluses 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 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2015	2014	**2015**	2014
Autres éléments du résultat global :				
Régimes de retraite	**46,2**	(5,5)	**73,6**	(62,8)
Total	**46,2**	(5,5)	**73,6**	(62,8)

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 juin 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)	**48,6**	80,9
Amortissement du financement en capital reporté	**(41,0)**	(70,5)
Solde à la fin de la période	**1 255,4**	1 247,8

13. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2015	31 décembre 2014
Ventes de billets à l'avance	**27,2**	12,8
Cartes cadeaux	**2,9**	3,0
Transaction non monétaires	**2,8**	2,7
VIA Préférence et Crédits-voyages	**15,8**	16,0
Total des produits reportés	**48,7**	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 juin 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	**36,3**	3,5	14,5	18,3	37,7
Total	**36,3**	3,5	14,5	18,3	37,7
ENGAGEMENT LIÉS AUX PROJETS CAPITAL :					
Infrastructure	**15,3**	12,4	2,9	-	14,7
Matériel roulant	**10,3**	10,3	-	-	14,1
Total	**25,6**	22,7	2,9	-	28,8
Total des engagements	**61,9**	26,2	17,4	18,3	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 6,1 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'engagement fluctue 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 marchandise dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (i.e. huile à chauffage) par rapport au prix sur lequel nous nous sommes entendus. La Société utilise aussi des contrats de change à terme qui constituent des ententes contractuelles visant à acheter 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 l'exercice, la juste valeur des instruments financiers dérivés est comme suit :

	30 juin 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	**16 422**	**9,7**	21 168	13,9

Au 30 juin 2015, les swaps de marchandises brut ont un prix fixe par gallon américain entre 2,010 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 juin 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	**29,4**	**2,3**	29,6	1,8

Au 30 juin 2015, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,047 et 1,222 (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 juin 2015	31 décembre 2014
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total Actif	**2,3**	1,8
Total Passif	**9,7**	13,9

VIARAIL.CA