RAPPORT DU PREMIER TRIMESTRE 2015

VIA Rail Canada

6432
6432
VIA
VIA Rail Canada

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 2

PREMIER TRIMESTRE EN CHIFFRES 4

EXAMEN DES ACTIVITÉS 6

PRIX ET DISTINCTIONS 13

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE 14

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ 18

Conseil d'administration 19

Accès à l'information et protection des renseignements personnels 19

Frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences 19

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 20

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS 30

CRÉDIT PHOTO : JOE FORSYTH, MÉCANICIEN DE LOCOMOTIVE, VIA RAIL

MESSAGE DU PRÉSIDENT

En tant que Canadiens, nous savons composer avec les intempéries de nos hivers parfois rudes. Toutefois, cette année, les conditions hivernales exceptionnelles se sont révélées particulièrement pénibles et nous ont tous affectés. Elles auront également eu comme conséquence de mettre nos systèmes de transport à l'épreuve.

De dures conditions météorologiques incitent les gens à voyager avec VIA Rail pour deux raisons : le train constitue le moyen de transport le plus fiable et les gens préfèrent ne pas conduire dans des conditions climatiques difficiles. Toutefois, nos équipements ne sont pas immunisés contre le verglas et notre matériel roulant relativement ancien s'est avéré parfois vulnérable aux bris mécaniques que le froid peut engendrer. Les conséquences d'un nombre plus élevé de problèmes mécaniques importants, jumelées à une hausse de nos temps de parcours et au fait de devoir souvent réduire notre vitesse compte tenu du grand nombre de trains de marchandises sur les voies ferrées ont fait que nous ayons enregistré au cours de ce premier trimestre le plus faible rendement global en matière de ponctualité depuis des années dans notre marché principal, le corridor Québec-Windsor, soit 63,3 %.

Cette situation explique également l'augmentation des dépenses d'exploitation au cours de cette période. D'une part, les coûts de carburant liés à des temps de trajet plus longs et à des périodes de basse vitesse plus fréquentes ont augmentés. D'autre part, les coûts d'entretien découlant des problèmes mécaniques précédemment décrits ont été plus importants. En somme, les coûts d'exploitation additionnels attribuables à notre performance au titre de la poncutalité se chiffrent à 1,5 million de dollars au cours de cette période. La baisse des prix du carburant observée au cours de cette période n'a, à toute fin pratique, eu aucune incidence sur notre budget. En effet, à l'instar de toutes les autres entreprises de transport, VIA Rail s'est dotée d'une stratégie visant à atténuer les risques associés à la fluctuation des prix du carburant.

Enfin, durant ce trimestre, le service de notre train long parcours le *Canadien*, qui dessert l'Ouest du pays, a été interrompu entre Toronto et Winnipeg pendant 31 jours en raison de plusieurs déraillements de trains de marchandises. Cette interruption de service a directement affecté les revenus de VIA Rail, la société ayant été privée de plus de 0,6 million de dollars de recettes.

Dans ce contexte, notre rendement a néanmoins continué de croître au cours du trimestre, et ce, malgré un achalandage légèrement en baisse.

Afin d'améliorer la fiabilité de nos services et d'accroître le nombre de passagers, nous devons cesser d'opérer dans un environnement où nous partageons le rail avec les trains de marchandises en instaurant un réseau propre au rail voyageurs dans les segments les plus achalandés de l'axe Toronto-Ottawa-Montréal. J'ai eu l'occasion d'exposer les grandes lignes de ce projet dans le cadre d'une allocution prononcée devant le Cercle canadien de Montréal en février. Une présentation visuelle résumant mes propos est disponible sur la chaîne YouTube de VIA Rail.

Dans son budget présenté le 21 avril, le gouvernement du Canada a réitéré son soutien envers le transport ferroviaire de passagers en investissant des montants considérables pour améliorer la sécurité et la fiabilité des infrastructures de VIA Rail. Le Plan d'action économique du Canada propose également d'octroyer à la société PPP Canada (partenariats public-privé) un financement inédit de 750 millions de dollars sur deux ans, à compter de 2017-2018, et d'un milliard de dollars par année par la suite, dans le cadre de la création d'un nouveau Fonds pour le transport en commun.

Alors que les services de trains de banlieue tels que l'AMT, Go Transit et UP Express se développent à l'intérieur des villes qu'elles desservent, VIA Rail offre pour sa part un service de liaison intercité fiable afin de relier ces grandes agglomérations.

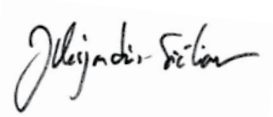
Concevoir un nouveau réseau de voies dédiées au rail passagers constitue une entreprise de longue haleine. Nous sommes d'avis qu'une approche similaire à celle prévue dans le budget fédéral 2015 en ce qui a trait au transport en commun, soit le fait de privilégier des partenariats public-privé, devrait également être accordée au projet que nous proposons. Entre-temps, nous continuerons d'améliorer et d'optimiser l'expérience-voyage actuellement offerte à nos clients tout en explorant de nouvelles soucres d'investissement possibles afin de planifier le financement de ce plan.

En perspective, l'achalandage demeure l'une de nos plus imortantes préoccupations alors que notre performance liée à ponctualité se déteriore. Sous la rubrique *Examen des activités* du présent rapport se trouvent de nombreuses informations relatives aux projets menés au cours des trois premiers mois de 2015. Nos principales dépenses en immobilisation au cours du trimestre furent allouées à la modernisation de nos voitures LRC faits d'acier inoxydable utilisées en classe Économie et AES1 et au développement et à l'introduction d'initiatives technologiques. Nous travaillons également sur plusieurs autres projets dont vous entendrez parler au cours des prochains mois. Nous espérons que ces nouveautés attireront davantage de passagers et ajouteront de la valeur à notre offre.

Au-delà de ces défis, une caractéristique de nos activités demeure incontestée et se confirme par les commentaires de nos passagers : la qualité du service exceptionnel offert par notre personnel à bord de nos trains et dans nos gares ainsi que par les agents de nos centres d'appel. Le dévouement et le professionnalisme des membres de notre équipe vouée à l'entretien de notre équipement, dont le travail est plus discret, mais tout aussi crucial, sont également dignes de mention. Nous reconnaissons leur engagement constant envers l'excellence et tenons à les remercier pour leur travail alors qu'ils ont été mis à rude épreuve tout au long de l'hiver.

Nous vous encourageons à nous faire part de vos commentaires sur les changements que nous avons récemment apportés dans le but d'accroître la qualité de notre service ainsi que sur notre société en général. Votre opinion constitue la plus précieuse source d'information dont nous disposons afin de toujours mieux servir nos clients. Vous pouvez nous suivre sur Facebook ou Twitter et, depuis peu, sur Instagram.

Nous serons ravis de vous accueillir à bord de nos trains en 2015.



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

PREMIER TRIMESTRE EN CHIFFRES

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

	T1 - 2015	T1 - 2014
STATISTIQUES CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)		
Produits voyageurs (1)	54,8	53,6
Produits totaux (1)	**59,9**	**58,4**
Charges d'exploitation (1)	126,9	127,2
Contributions pour avantages sociaux des employés (1)	19,3	18,3
Charges d'exploitation totales (1)	**(146,2)**	**(145,5)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(86,3)**	**(87,1)**
Dépenses en immobilisations	(28,3)	(19,6)
Financement total requis	**(114,6)**	**(106,7)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	86,3	87,1
Financement en capital par le gouvernement	28,3	19,1
Financement total par le gouvernement	**114,6**	**106,2**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,5**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (2)		
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**177**	**178**
Total de sièges-milles (EN MILLIONS) (3)	**325**	**299**
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS) (3)	**48,8**	**48,9**
Rendement (EN CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**30,2**	**29,3**
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 494,1**	**1 482**
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**7 734**	**7 306**
Cœfficient d'occupation moyen (%) (3)	**54**	**60**
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**118**	**120**
Ponctualité (%)	**63**	**71**
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 490**	**2 447**

(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 T1-2014.

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, PREMIER 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	48 464 $	877	157 549	0,30 $
Long-parcours Ouest	2 925 $	9	9 765	1,59 $
Long-parcours Est	1 479 $	14	7 003	1,51 $
Liaisons régionales	574 $	12	2 762	4,50 $
Total	53 442 $	912	177 079	0,49 $

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

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, PREMIER 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	46 983 $	890	155 480	0,31 $
Long-parcours Ouest	3 116 $	11	12 828	1,22 $
Long-parcours Est	1 459 $	15	7 135	1,39 $
Liaisons régionales	563 $	12	2 969	4,54 $
Total	52 121 $	928	178 412	0,49 $

* 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. De récentes améliorations apportées à nos pratiques et à notre Système de gestion de la sécurité (SGS), de même que le renforcement de notre structure d'exploitation, nous ont aidés à gérer plus efficacement la sécurité dans l'ensemble de la Société et témoignent de la place privilégiée qu'elle occupe dans l'échelle de nos préoccupations.

Voici quelques activités importantes qui ont également marqué notre début d'année.

COLLABORATION AVEC TRANSPORTS CANADA

En janvier 2015, VIA Rail et Transports Canada ont tenu leur réunion annuelle pour discuter de leurs priorités et de leurs plans d'exploitation respectifs pour l'année à venir. Afin de mieux harmoniser les activités des deux organisations et d'améliorer de façon continue la sécurité des passagers au Canada, des réunions trimestrielles seront ajoutées en complément de la rencontre annuelle. En allant bien au-delà de son engagement à respecter les lois et règlements de Transports Canada, VIA Rail vise à mettre en œuvre des normes de sécurité très rigoureuses afin d'accroître encore davantage son efficacité. Nous sommes d'avis que des communications transparentes, ouvertes et régulières avec Transports Canada nous aideront à effectuer le suivi des questions abordées, à mettre l'accent sur les solutions et à améliorer notre gestion de la sécurité.

En début d'année, nous avons également présenté notre cadre de gestion des risques d'entreprise ainsi que nos priorités et plans en matière de sécurité à Catherine Higgins, sous-ministre adjointe responsable de la Politique ferroviaire et à son équipe.

AMÉLIORATIONS CONTINUES AU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le nouveau Règlement sur le système de gestion de la sécurité 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 SGS 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. Nous prévoyons mettre en œuvre notre nouveau SGS d'ici le 1er novembre, conformément à l'échéancier établi par Transports Canada.

Pour y parvenir, VIA Rail a mis sur pied un comité de direction du SGS pour chapeauter le projet. En outre, nous avons formé des équipes de spécialistes pour favoriser la collaboration et la consultation des employés et profiter de leur expertise et de leurs connaissances afin de concevoir un SGS efficace. De plus, nous avons fait appel à des experts externes afin qu'ils comparent notre système aux pratiques exemplaires tant au sein de l'industrie que dans d'autres domaines, conformément à notre engagement d'aller au-delà des exigences en matière de sécurité.

AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU

La ville d'Ottawa a entrepris la construction d'un nouveau passage sous la voie ferrée à l'intersection du chemin Greenbank. Ce projet améliorera la sécurité au passage à niveau, où on a constaté une hausse de la circulation automobile et ferroviaire au cours des cinq dernières années. Une voie de contournement a été construite et un nouveau passage à niveau a été installé le 31 mars 2015. Des représentants de VIA Rail étaient sur place pour superviser les activités et procéder aux vérifications nécessaires pour s'assurer que le passage à niveau et le système de signalisation fonctionnent correctement.

QUESTION DE SÉCURITÉ : INTERRUPTION TEMPORAIRE DU SERVICE ENTRE TORONTO ET WINNIPEG

Le 9 mars, VIA Rail a interrompu sa liaison entre Toronto et Winnipeg en raison de conditions de fonctionnement défavorables pour les trains de passagers. L'interruption a été provoquée par le déraillement d'un train de marchandises du CN survenu le 7 mars dans le Nord de l'Ontario. VIA Rail a rétabli le service au début d'avril après s'être assuré que tous les critères de sécurité pour les passagers et les employés étaient respectés. Les clients touchés ont été avisés de l'interruption par courriel et téléphone.

ATTIRER DAVANTAGE DE VOYAGEURS DANS NOS TRAINS

En 2015, VIA Rail poursuivra ses efforts visant à accroître l'achalandage à bord de ses trains et à améliorer son service à la clientèle afin que de plus en plus de Canadiens fassent du train leur mode de transport de prédilection. Nous souhaitons faciliter l'accès à nos services et à l'information sur nos liaisons afin que les voyageurs puissent profiter de l'expérience client qui fait notre renommée ainsi que des avantages qu'offrent les déplacements en train. Les sections suivantes présentent les faits saillants de nos activités au cours du premier trimestre de 2015.

RESTER BRANCHÉS : SERVICE ALERTE-TRAIN VIA

En février 2015, VIA Rail a lancé un service d'avis par SMS (messagerie texte) et courriel sur l'état des trains en temps réel. Les clients qui s'inscrivent à ce nouveau service reçoivent par courriel ou SMS des mises à jour sur les départs et arrivées, les interruptions de service et les retards. Les voyageurs peuvent accéder à ce service au moment d'effectuer une réservation en ligne ou à partir du courriel et de la carte d'embarquement électronique que VIA Rail leur achemine en guise de confirmation. Ils peuvent également s'informer de l'état des trains en consultant les mises à jour de nos arrivées et de nos départs sur notre site Web. Au 31 mars dernier, nous avons estimé que quelque 51 500 personnes s'étaient inscrites à ce service.

NOUVEAUX SERVICES : LA CLASSE AFFAIRES OFFERTE POUR DES TRAJETS PLUS COURTS DANS LE CORRIDOR QUÉBEC-WINDSOR

VIA Rail a récemment rendu disponible son service en classe Affaires à ses clients effectuant des trajets en partance de collectivités non loin des grands centres dans le corridor Québec-Windsor, notamment aux passagers en partance et à destination des villes de Drummondville, Alexandria, Cornwall, Brockville, Kingston, Belleville, Cobourg, Oshawa et Chatham. Cette initiative découle directement d'une demande exprimée par plusieurs de nos passagers et contribue à améliorer notre offre dans ces régions. Ce nouveau service a été publicisé auprès de nos marchés cibles grâce à des placements média sur le Web, à la radio et dans les médias sociaux.

VOITURES REMISES À NEUF, CONFORT AMÉLIORÉ

Nous avons procédé à la modernisation de nos voitures de type léger, rapide et confortable (LRC), qui desservent le corridor achalandé Québec-Windsor. Alors que la remise à neuf des voitures de la classe Affaires s'est achevée en 2014, celle de la flotte de la classe Économie se poursuit. À la fin du premier trimestre, 22 de ces voitures avaient été rénovées, et 22 autres le seront en 2015.

MENUS AMÉLIORÉS EN CLASSE AFFAIRES

Afin d'offrir nouveauté et diversité, VIA Rail propose dorénavant de nouveaux menus pour le déjeuner, le dîner et le souper en classe Affaires dans le corridor Québec-Windsor. Plusieurs changements ont été apportés pour accroître la satisfaction des passagers, notamment la multiplication par deux du nombre d'options de repas offerts, qui passe de quatre à huit. Ces nouveaux menus maintenant disponibles sont offerts en alternance d'une semaine à l'autre, des choix de meilleur qualité plus variés qui seront grandement appréciés de nos voyageurs assidus.

PROVISIONS DE NOURRITURE EN CAS D'URGENCE

Lorsqu'un train du corridor Québec-Windsor est en retard, nous consacrons tous nos efforts à rétablir le service le plus rapidement et efficacement possible. Toutefois, afin d'améliorer le confort de nos passagers et de mieux répondre à leurs besoins dans ce type de situation, nous avons passé en revue nos normes en matière de reprise du service et mis en place des mesures visant à nous assurer qu'il y ait davantage de provisions à bord de tous les trains du Corridor.

UNE PETITE DOUCEUR POUR NOS PASSAGERS

Pour souligner la Saint-Valentin et la fête de Pâques, VIA Rail à offert des chocolats en forme de cœur et de lapin à chacun des passagers voyageant avec nous au cours de cette période. Nous avons opté pour du chocolat noir et du chocolat au lait fabriqué au Canada.

REGAIN DE DYNAMISME DANS L'EST DU CANADA

Au cours du premier trimestre de 2015, des voitures ont été ajoutées au train long parcours *Océan* pour satisfaire à la demande. Cette initiative a permis d'accroître la capacité de 25 % en classe Économie et de 13 % en classe Voiture-lits.

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

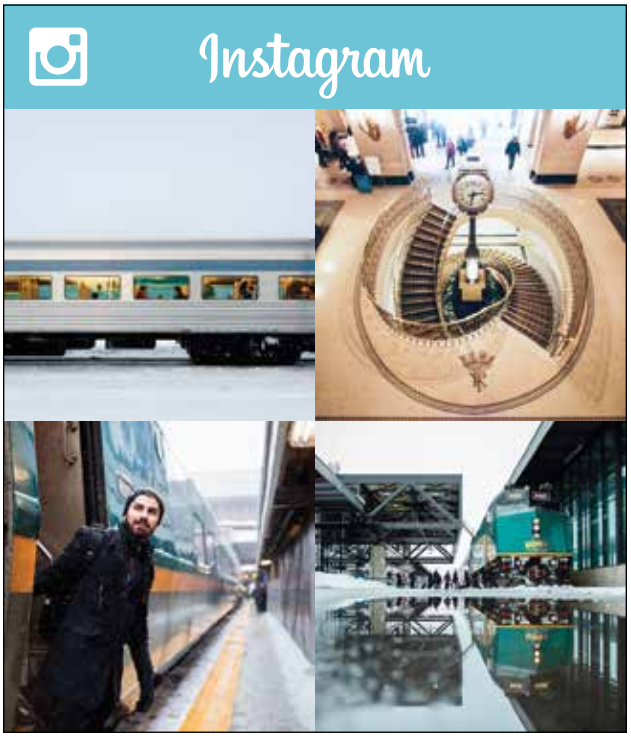
VIA Rail continue d'établir de nouveaux partenariats intermodaux qui l'aideront à atteindre ses objectifs, à savoir augmenter l'achalandage et ses revenus, et offrir aux passagers une expérience de voyage simplifiée. Lors du premier trimestre de 2015, VIA Rail a conclu des partenariats avec deux compagnies aériennes, soit Cathay Pacific et Qatar Airways, qui se sont toutes deux inscrites au service AccesRail pour afficher leurs tarifs aériens combinés à nos tarifs ferroviaires.

LE TRAIN : MOYEN DE TRANSPORT LE PLUS FIABLE EN HIVER

L'hiver dernier fut très rigoureux et les tempêtes ont continué à perturber les déplacements jusqu'en mars. Si la température influence le choix d'autres moyens de transport, elle a cependant peu d'impact lorsqu'il s'agit d'opter pour le train. Pour rappeler au public que le train est le mode de transport le plus fiable en hiver, VIA Rail a lancé la campagne « Un cas de train ». Cette campagne multimédia a été diffusée dès les premiers avertissements de tempêtes, surtout pour les marchés de Toronto et de Montréal.

TABLER SUR LES MÉDIAS SOCIAUX : VIA RAIL SUR INSTAGRAM

Les plateformes des médias sociaux sont des outils de marketing et de communication essentiels, et nous sommes toujours à l'affût de nouvelles façons d'accroître notre présence en ligne. Dans le cadre de cette approche, VIA Rail a inauguré son compte Instagram durant le trimestre. Instagram est une application mobile qui permet aux utilisateurs de partager des photos et des vidéos. C'est un excellent portail qui permet à VIA Rail de faire connaitre l'expérience-voyage qu'elle offre et d'inciter les gens à visiter le pays en train. Jusqu'à présent, nous avons affiché 15 images magnifiques et inspirantes, et rediffusé des photos partagées par des voyageurs, blogueurs et photographes, et avons attiré ainsi 537 adeptes. Vous pouvez accéder à notre compte Instagram à cette adresse : https://instagram.com/viarailcanada



PRIX ET DISTINCTIONS

LA GARE UNION DE WINNIPEG REÇOIT UN PRIX DE PRÉSERVATION DU PATRIMOINE

Le 16 février 2015, lors du 30e gala annuel des Preservation Awards, Heritage Winnipeg a honoré VIA Rail pour ses travaux de réfection et sa vision afin de préserver le caractère historique de la gare Union de Winnipeg construite en 1911. La Société et son architecte partenaire ont été reconnus pour leurs efforts de restauration de la rotonde d'origine, l'élargissement de l'aire des voyageurs et l'expansion de l'aire extérieure à l'entrée arrière, facilitant ainsi les déplacements entre la gare, la Fourche et Saint-Boniface.

DISTINCTION INTERNATIONALE EN GESTION DU RISQUE

Denis Lavoie, directeur de la Gestion du risque d'entreprise chez VIA Rail, a été mis en nomination pour le prix Global Risk Awards 2015 de l'Institute of Risk Management (IRM) dans la catégorie recrue de l'année en gestion du risque. Fondée en 1986, l'IRM est la plus importante organisation professionnelle en gestion du risque. Le jury, composé de plus de 30 spécialistes et universitaires de renom en gestion du risque, doit évaluer les candidatures provenant des quatre coins du monde. Ces prix représentent le sommet de la réussite pour les professionnels et organisations dans ce domaine. Cette nomination accordée par cet organisme de renom vient souligner les efforts que déploie VIA Rail afin de saisir à la fois les occasions de croissance tout en prévoyant et en atténuant les risques possibles.

irm Global Risk

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 premier 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. Nos réalisations à ce sujet seront soulignées plus particulièrement dans le prochain rapport trimestriel, car plus d'activités seront mises en œuvre dans les mois à venir.

ENVIRONNEMENT

CONSOMMATION DE CARBURANT

À cause d'un mercure historiquement bas, d'une capacité accrue et d'une ponctualité qui laissait à désirer comparativement à l'année précédente, la consommation de carburant par tonne-mille brute a augmenté de 7,5 % comparativement au premier trimestre de 2014. On prévoit une amélioration de la consommation à mesure que le temps s'adoucira.

PASSAGERS ET COMMUNAUTÉS

PROGRAMME POUR LES MILITAIRES ET LES VÉTÉRANS CANADIENS

VIA Rail est une institution riche de son histoire. Dans le cadre de notre engagement auprès de certaines causes, nous sommes fiers de témoigner notre gratitude envers le dévouement et le travail des militaires et des anciens combattants du pays.

Au cours du premier trimestre, VIA Rail a pris part à une série d'activités organisées par la communauté des Forces armées canadiennes. En février, le président et chef de la direction, M. Yves Desjardins-Siciliano, s'est adressé au cercle honoraire du Régiment de Maisonneuve à Montréal, et des représentants de VIA Rail ont assisté à une séance de formation pour les recrues du régiment des Fusiliers Mont-Royal.

VIA Rail a également pris part à la cérémonie de remise de la Bourse d'études commémorative de l'organisme Femmes en défense et sécurité (FeDS) en appuyant cet événement. FeDS est un organisme sans but lucratif dont le mandat consiste à promouvoir l'avancement des femmes leaders dans des métiers liés à la défense et à la sécurité dans l'ensemble du Canada. La mémoire du Caporal-chef Kristal Lee-Anne Giesebrecht, une soldate tombée au combat, fut honorée lors de cette soirée.

À la fin mars, VIA Rail a contribué et participé à la réception organisée par la Fondation Vimy, un organisme national sans but lucratif œuvrant à la préservation et à la promotion de l'héritage canadien de la Première Guerre mondiale par l'entremise de l'éducation et de la sensibilisation. Lors de l'événement qui s'est tenu à l'ambassade de France au Canada, VIA Rail a soutenu la fondation en offrant un don de crédits voyages par train.

Par notre soutien, nous souhaitons contribuer au bien-être de ceux et celles qui défendent nos valeurs canadiennes au Canada et à l'étranger. En 2014, VIA Rail a lancé une stratégie de recrutement visant à faire de la société un employeur de choix pour les anciens militaires et les réservistes. Étant donné nos besoins futurs en main-d'œuvre et la nature des postes que nous devrons combler, les candidats issus des Forces armées représentent un bassin d'individus talentueux qui partagent nos valeurs et détiennent les compétences, la formation et l'expérience dont nous avons besoin. Une nouvelle page carrières pour les militaires et les réservistes a récemment été mise en ligne sur notre site Web.

APPUYER LE PEUPLE INUIT

VIA Rail a contribué à l'événement Le goût de l'Arctique de l'association Inuit Tapirit Kanatami (ITK) qui s'est tenu à Ottawa en mars. La cinquième édition annuelle de cet événement a rassemblé des centaines de gourmets et de décideurs influents ravis de goûter la cuisine nordique et d'être initiés à la culture des peuples de cette région. L'événement a aussi permis de célébrer la culture inuite et présenter des artistes talentueux qui ont démontré le lien unissant la modernité aux traditions anciennes qui préservent la vitalité de cette riche culture.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

VIA Rail collabore avec divers organismes caritatifs et sans but lucratif à l'échelle locale, régionale et nationale en offrant des crédits voyages promotionnels 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 premier trimestre, VIA Rail a soutenu quelque 282 organismes ayant soumis une demande de contribution par l'entremise de notre site Web en leur fournissant des crédits voyages d'une valeur totale de 331 963 $.

EMPLOYÉS

PARTAGER NOTRE EXPERTISE EN MATIÈRE DE STRESS EN MILIEU DE TRAVAIL

Le 5 mars, à Toronto, des représentants de VIA Rail furent invités par le gouvernement de l'Ontario à prononcer un discours lors d'un sommet sur le stress lié au travail. Cette conférence visait à échanger des expériences et des pratiques exemplaires et a réuni des intervenants et des experts de diverses milieux afin d'atténuer les préjugés, soutenir les employés et mettre au point des mesures efficaces de prise en charge d'employés victimes de grand stress. Lors de cette journée, VIA Rail a présenté son Programme d'aide aux employés et fait part de son expertise afin de protéger la santé mentale et la sécurité de ses employés. Chez VIA Rail, nous croyons fermement que la mise en œuvre de programmes bien établis d'aide aux employés consitue une initiative essentielle d'aide aux employés qui leur permettent de mieux surmonter une période difficile et de reprendre le travail plus rapidement.

GESTION DE L'ASSIDUITÉ AU TRAVAIL

Au cours du premier trimestre de 2015, le taux d'absentéisme au travail chez VIA Rail s'est chiffré à 7,33 %, soit une diminution de 1,06 % par rapport à la même période l'année précédente (2014). Cette amélioration d'un point de pourcentage complet représente les progrès les plus importants jamais réalisés en un seul trimestre depuis la mise en œuvre du programme en 2010. Cette diminution des absences s'inscrit dans la tendance à la baisse enregistrée de l'année dernière et se caractérise par une réduction dans tous les types d'absences : absences occasionnelles, maladies de courte et longue durées, absences injustifiées et, surtout, les périodes de non-activité en raison d'un accident du travail. Par conséquent, les coûts liés aux accidents du travail (WCB/CSST) ont aussi chuté considérablement.

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de l'entreprise et de neuf autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. De ces onze administrateurs (excluant le président et chef de la direction de VIA Rail), cinq sont des hommes et cinq sont des femmes. Le conseil supervise l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA Rail Canada au Parlement par l'entremise de l'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Trois réunions du conseil d'administration ont eu lieu au cours du premier trimestre de 2015 et les quatre comités du conseil d'administration se sont rencontrés huit fois. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à l'ensemble de ces réunions a atteint 95 %. Un total de 33,919 $ a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration au cours de cette période.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail est 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 public. La Société est assujettie à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels depuis 2007. Depuis, nous n'avons cessé de progresser afin de partager nos informations pour répondre aux questions légitimes du public, des médias et de tous ceux et celles qui s'intéressent au fonctionnement de VIA Rail Canada. Au cours de ce premier trimestre, VIA Rail a reçu treize demandes de renseignements, dont sept étaient encore en traitement à la fin du trimestre.

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

LES FRAIS SUIVANTS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES ONT ÉTÉ SOUMIS AU COURS DU PREMIER TRIMESTRE DE 2015 :

Eric Stefanson Président intérimaire du conseil d'administration	1 936 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	18 394 $
Comité de la haute direction (8 membres)	31 913 $
Conseil d'administration (9 membres)	3 899 $

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre terminé le 31 mars 2015, comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2014. Il doit être lu parallèlement aux états financiers résumés intermédiaires et aux notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

Le présent tableau montre les résultats financiers de la Société illustrant d'abord les activités qui ont été financées au cours du trimestre, et ensuite les autres éléments hors caisse et ajustements comptables requis selon 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 31 mars			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2015**	2014	Var $	Var %
Produits voyageurs*	**54,8**	53,6	1,2	2,2 %
Produits totaux*	**59,9**	58,4	1,5	2,6 %
Charges d'exploitation*	**126,9**	127,2	(0,3)	(0,2 %)
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel*	**19,3**	18,3	1,0	5,5 %
Charges d'exploitation totales*	**146,2**	145,5	0,7	0,5 %
Perte d'exploitation	**(86,3)**	(87,1)	0,8	0,9 %
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**86,3**	87,1	(0,8)	(0,9 %)
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables				
Avantages du personnel financés dans les années futures	**13,3**	9,9	3,4	34,3 %
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(21,2)**	(18,9)	(2,3)	(12,2 %)
Amortissement du financement en capital reporté	**20,8**	18,2	2,6	14,3 %
Autres	**(1,6)**	4,9	(6,5)	(132,7 %)
Résultat net du trimestre	**11,3**	**14,1**	**(2,8)**	**(19,9 %)**
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	**27,5**	(57,3)	84,8	(148,0 %)
Résultat global total pour le trimestre	**38,8**	**(43,2)**	**82,0**	**n/a**

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

2. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Cette section du document comprend des commentaires sur les activités de la Société qui ont été financées au cours du trimestre terminé le 31 mars 2015 (avant éléments hors caisse et autres ajustements comptables).

A) PRODUITS VOYAGEURS

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)				VOYAGEURS (EN MILLIERS)			
	Trimestres terminés le 31 mars				Trimestres terminés le 31 mars			
	2015	2014	Var $	Var %	**2015**	2014	Var #	Var %
Corridor Est	**38,4**	37,1	1,3	3,5 %	**636,4**	629,0	7,4	1,2 %
Sud Ouest Ontario	**10,1**	9,9	0,2	2,0 %	**240,6**	260,7	(20,1)	(7,7 %)
Corridor Québec - Windsor	**48,5**	**47,0**	**1,5**	**3,2%**	**877,0**	**889,7**	**(12,7)**	**(1,4%)**
Ocean	**1,5**	1,5	0,0	0,0 %	**14,5**	15,0	(0,5)	(3,3 %)
Canadian	**2,9**	3,1	(0,2)	(6,5 %)	**8,9**	11,4	(2,5)	(21,9 %)
Liaisons régionales	**0,6**	0,6	0,0	0,0 %	**11,7**	12,1	(0,4)	(3,3 %)
Non Corridor	**5,0**	**5,2**	**(0,2)**	**(3,8%)**	**35,1**	**38,5**	**(3,4)**	**(8,8%)**
Autres	**1,3**	1,4	(0,1)	(7,1 %)	**-**	-	-	-
TOTAL	**54,8**	**53,6**	**1,2**	**2,2%**	**912,1**	**928,2**	**(16,1)**	**(1,7%)**

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

Les produits voyageurs totalisent 54,8 millions de dollars pour le trimestre, et ont augmenté de 2,2 pour cent comparativement au trimestre correspondant de l'année dernière. L'augmentation résulte des produits supérieurs générés dans le Corridor, contrebalancés en partie par les produits inférieurs du *Canadien*. Les services ferroviaires ont été suspendus pendant 31 jours entre Toronto et Winnipeg en raison de plusieurs déraillements de trains de marchandises.

POUR LE TRIMESTRE :

- Les produits du Corridor Est sont en progression de 3,5 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique par une augmentation des tarifs moyens (2,4 pour cent), combinée à une augmentation de l'achalandage (1,2 pour cent de plus de voyageurs) ;
- Les produits du Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 2,0 pour cent, également en raison de tarifs moyens supérieurs (10,1 pour cent), contrebalancés en partie par une baisse de l'achalandage (7,7 pour cent de moins de voyageurs) ;
- Les produits de l'*Océan* sont comparables à ceux de l'année dernière. Alors que l'achalandage a diminué (3,3 pour cent de moins de voyageurs), les tarifs moyens ont augmenté de 4,6 pour cent ;
- Les produits du *Canadien* ont affiché un recul de 6,5 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'année dernière. Cette baisse est directement attribuable à l'interruption de service sur le *Canadien*, décrite ci-dessus. L'achalandage a diminué de 21,9 pour cent par rapport au premier trimestre de l'année dernière ; toutefois, les tarifs moyens ont augmenté de 20,7 pour cent, surtout dans la classe Voiture-lits ;
- Les produits des Services régionaux sont stables par rapport à ceux de l'année dernière. L'achalandage a diminué de 3,3 pour cent, mais cette baisse a été entièrement compensée par des tarifs moyens plus élevés.

B) CHARGES D'EXPLOITATION

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 mars			
	2015	2014	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux*	**51,7**	54,7	(3,0)	(5,5 %)
Exploitation des trains et carburant	**30,8**	30,9	(0,1)	(0,3 %)
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**1,8**	(0,6)	2,4	n/a
Charge (recouvrement) d'impôt	**0,2**	0,1	0,1	100,0 %
Autres*	**42,4**	42,1	0,3	0,7 %
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	**126,9**	**127,2**	**(0,3)**	**(0,2 %)**
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel*	**19,3**	18,3	1,0	5,5 %
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**146,2**	**145,5**	**0,7**	**0,5 %**

* 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 diminué de 0,2 pour cent pour totaliser 126,9 millions de dollars pour le trimestre. Cette baisse est surtout attribuable à la diminution de la rémunération et du coût des avantages sociaux (baisse de 3,0 millions de dollars due principalement à l'incidence d'une période de paie de moins en 2015) et est partiellement contrebalancée par la perte réalisée sur les instruments financiers dérivés (incidence des contrats de couverture du carburant), qui a entraîné une hausse de 2,4 millions de dollars par rapport au gain généré durant le premier trimestre de 2014.

- Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 0,3 million de dollars. Cette augmentation a été entraînée par la hausse de 0,8 million de dollars des coûts du matériel de maintenance, en raison des rudes conditions hivernales qui ont nui à la fiabilité du matériel, et des coûts supérieurs des services publics pour les gares et les propriétés, également associés aux conditions hivernales. Ces augmentations ont été en partie compensées par la baisse des coûts du marketing et des ventes ainsi que des télécommunications.

- Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 5,5 pour cent et totalisent 19,3 millions de dollars, en raison de la hausse des contributions pour services passés des régimes de retraite pour les employés syndiqués et les employés non syndiqués. Les contributions inférieures de 2014 découlent d'un ajustement annuel en mars 2014 basé sur le nouveau rapport actuariel.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (déduction faite de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 267,6 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 7,1 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2014. Les investissements en immobilisations totalisent 28,3 millions de dollars pour le trimestre et consistent principalement en :

- Investissements de 7,9 millions de dollars dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 5,4 millions de dollars dans le programme de revitalisation des voitures LRC et 2,5 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures AES1 ;
- Investissements de 1,1 million de dollars dans des projets majeurs d'infrastructure pour améliorer l'infrastructure de la subdivision GEXR – Guelph ;
- Investissements de 10,2 millions de dollars dans d'autres projets d'infrastructure, dont 8,0 millions de dollars pour l'acquisition de la subdivision Brockville ;
- Investissements de 6,7 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.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 6,1 millions de dollars au 31 mars 2015, en baisse de 7,8 millions de dollars comparativement au 31 décembre 2014. La diminution du solde d'encaisse pour le trimestre est essentiellement attribuable aux activités d'investissement liées aux immobilisations.

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

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

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
DÉTÉRIORATION DE LA PONCTUALITÉ		
La ponctualité est demeurée grandement problématique au cours du trimestre, ce qui a eu une incidence négative sur la satisfaction des clients et a engendré des frais d'exploitation additionnels.		La Société continue de travailler avec les propriétaires de l'infrastructure, dont CN, qui est propriétaire de la grande majorité des voies, afin de tenter de régler les éléments qui causent les retards de train, et d'améliorer la ponctualité.
NOUVELLES EXIGENCES RELATIVES AUX RÈGLES DE PASSAGE À NIVEAU		
Transports Canada a publié un nouvel état des projets de réglementation relativement aux passages à niveau, selon lequel VIA Rail et les propriétaires des infrastructures pourraient être tenus de modifier leur infrastructure de passage à niveau et de réduire la vitesse des trains près des passages à niveau.		Transports Canada a publié les nouvelles exigences. Une équipe VIA Rail composée de représentants du service de l'Exploitation, de la sécurité et de la sûreté évalue présentement les étapes à exécuter et les coûts requis pour se conformer aux nouvelles exigences réglementaires.
PRODUITS VOYAGEURS		
La détérioration de la ponctualité et le parc de matériel roulant vieillissant constituent un défi pour la croissance des produits.		Les produits ont continué de croître grâce aux tarifs moyens, mais l'achalandage à la gare a diminué pour tous les services, sauf le Corridor Est. La Société poursuit la mise en œuvre d'initiatives visant à améliorer le service à la clientèle et à attirer de nouveaux voyageurs. Il est toutefois difficile de fidéliser la clientèle en raison de la détérioration de la ponctualité et du parc de matériel roulant vieillissant.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS		
Des retards importants dans les projets de matériel roulant ou encore une augmentation du coût des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA Rail.		Un suivi régulier est effectué sur les projets en capital afin de s'assurer qu'ils sont complétés tels que planifiés et que les problèmes importants sont identifiés et résolus de façon à minimiser les impacts sur les coûts, la portée ou le calendrier de livraison.
FINANCEMENT D'EXPLOITATION		
VIA Rail est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.		La société poursuit le développement et l'implantation d'une série d'initiatives visant à réduire son déficit en augmentant les produits et en réduisant les charges. En outre, VIA Rail continue à travailler avec Transports Canada afin de résoudre le problème lié au financement d'exploitation et d'élaborer des solutions de financement. VIA Rail a reçu une nouvelle enveloppe de financement pour l'exercice 2015-2016.
FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS		
VIA Rail devra continuer d'investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes de maintenance, les installations et la technologie de l'information quand l'actuel programme d'investissements sera terminé.		VIA Rail collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants en financement d'immobilisations et s'assurer de disposer du financement nécessaire à l'exécution de son mandat. VIA Rail a reçu une nouvelle enveloppe de financement pour les investissements continus en immobilisations durant l'exercice 2015-2016.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
CHARGES DE RETRAITE		
Les charges de retraite peuvent varier de manière importante d'une année à l'autre en fonction de la sensibilité aux taux d'actualisation et aux marchés financiers.		On estime que la solvabilité a légèrement reculé au premier trimestre (-1 pour cent) malgré l'excellent rendement de l'actif des caisses de retraite (+6,9 pour cent), et ce, en raison de la baisse des taux d'intérêt, qui a entraîné une hausse des évaluations du passif de solvabilité.
COÛT DU CARBURANT		
Le carburant constitue un élément de coût important dans l'exploitation du rail voyageurs. La consommation additionnelle découlant des problèmes de ponctualité et de fiabilité du matériel roulant ainsi que l'incertitude et la volatilité du prix du carburant pourraient avoir des répercussions sur ce coût.		La consommation de carburant a diminué au cours des dernières années en raison de diverses initiatives comme l'introduction des locomotives remises à neuf. Toutefois, la détérioration de la ponctualité et de la fiabilité du matériel roulant pourrait avoir une incidence défavorable sur la consommation de carburant et annuler en partie les bienfaits découlant de ces initiatives. En ce qui a trait au prix du carburant, la stratégie de couverture éprouvée de VIA Rail ajoute de la certitude quant au coût futur et peut retarder l'incidence des fluctuations de prix du carburant. Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA Rail se protège également contre le risque de change.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

6. APERÇU

Les résultats du trimestre sont positifs en ce qui concerne les produits, à l'exception de la situation touchant le *Canadien*. Les actions tactiques prises pour attirer de nouveaux clients tout en conservant les tarifs moyens ont donné des résultats favorables dans le Corridor Est et seront maintenues. La Société continue également à travailler à de nouveaux projets qui visent à améliorer l'expérience-client pour attirer de nouveaux voyageurs. Certains d'entre eux seront mis en œuvre au cours de l'exercice.

Toutefois, la détérioration de la ponctualité attribuable à la congestion sur les voies demeure un problème et a une incidence sur les charges d'exploitation et, 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. La Société accorde une plus grande attention au contrôle des coûts afin de s'assurer que les charges additionnelles découlant de la piètre ponctualité sont réduites le plus possible et qu'elles sont entièrement compensées par les économies réalisées sur les autres frais d'exploitation pouvant être contrôlés, tout en collaborant avec les propriétaires d'infrastructure pour améliorer la ponctualité.

Les actions de la Société continueront d'être orientées vers l'atteinte de certains des objectifs de VIA Rail pour 2015, qui consistent à accroître les produits et l'achalandage tout en maintenant les frais d'exploitation aussi bas que possible dans le but d'améliorer la situation financière de la Société et de réduire au minimum le financement du gouvernement.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

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

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

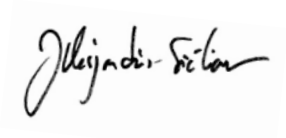
TRIMESTRE TERMINÉ LE 31 MARS 2015

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 nécessaire 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 26 mai 2015

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	31 mars 2015 (non audités)	31 décembre 2014 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie	**6 082 $**	13 872 $
Comptes clients	**8 270**	6 759
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**5 525**	3 572
À recevoir du gouvernement du Canada	**30 846**	16 805
Instruments financiers dérivés	**3 586**	1 760
Stocks	**23 045**	21 836
Fonds de renouvellement des actifs	**8 217**	8 217
	85 571	72 821
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 7)	**864 931**	856 821
Immobilisations incorporelles (NOTE 8)	**402 679**	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)	**30 871**	2 326
	1 299 354	1 263 742
Total des actifs	**1 384 925 $**	1 336 563 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	**90 994 $**	88 967 $
Provisions (NOTE 10)	**15 238**	14 752
Instruments financiers dérivés	**14 948**	13 864
Produits reportés (NOTE 13)	**45 227**	34 535
	166 407	152 118
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**83 237**	95 411
	83 237	95 411
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 12)	**1 255 267**	1 247 831
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Résultats non distribués	**(129 286)**	(168 097)
	(119 986)	(158 797)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 384 925 $**	1 336 563 $

Engagements (notes 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

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2015	2014
PRODUITS		
Voyageurs	**55 021 $**	52 989 $
Autres	**5 088**	4 895
	60 109	57 884
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	**60 227**	57 476
Exploitation des trains et carburant	**30 752**	30 888
Gares et autres biens	**10 942**	10 079
Marketing et ventes	**6 946**	8 039
Matériel de maintenance	**9 448**	8 630
Coûts des fournitures à bord des trains	**3 484**	3 389
Taxes d'exploitation	**2 330**	2 680
Frais professionnels	**2 477**	2 341
Télécommunications	**3 294**	4 255
Amortissements (NOTES 7 ET 8)	**19 426**	18 084
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1 784**	857
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(742)**	276
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**1 831**	(567)
Autres	**3 504**	2 678
	155 703	149 105
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	**95 594**	91 221
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	**86 262**	87 149
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**20 842**	18 202
Résultats nets avant impôts sur les résultats	**11 510**	14 130
Recouvrement (charge) d'impôts	**(163)**	(87)
RÉSULTAT NET POUR LA PÉRIODE	**11 347**	14 043
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)	**27 464**	(57 294)
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE, DÉDUCTION FAITE DES IMPÔTS	**27 464**	(57 294)
RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE	**38 811 $**	(43 251) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 31 mars			
	2015		2014	
CAPITAL-ACTIONS	**9 300**	**$**	9 300	$
Résultats non distribués				
Solde au début de la période	**(168 097)**		(108 718)	
Résultat net de la période	**11 347**		14 043	
Autres éléments du résultat global de la période	**27 464**		(57 294)	
Solde à la fin de la période	**(129 286)**		(151 969)	
Total de l'avoir de l'actionnaire	**(119 986)**	**$**	(142 669)	$

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2015	2014
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de la période	**11 347 $**	14 043 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissements (NOTES 7 ET 8)	**19 426**	18 084
Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1 784**	-
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**-**	857
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**(20 842)**	(18 202)
Revenu d'intérêts	**(106)**	(103)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (Fonds de renouvellement des actifs)	**-**	(68)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(742)**	276
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**6 012**	8 368
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 11)	**(19 267)**	(18 261)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**3 581**	(53 616)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**1 193**	(48 622)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital (NOTE 12)	**28 278**	19 125
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**(8 978)**	35 575
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**-**	(7 532)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	**-**	7 532
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**(112)**	(3 028)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 7 ET 8)	**(28 278)**	(19 611)
Intérêts reçus	**106**	103
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1**	(12)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**(8 983)**	32 152
TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de la période	**(7 790)**	(16 470)
Solde au début de la période	**13 872**	21 757
Solde à la fin de la période	**6 082 $**	5 287 $
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	**6 082 $**	5 287 $
	6 082 $	5 287 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

POUR LA PÉRIODE TERMINÉE LE 31 MARS 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 saisonnière puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes.

Ces états financiers intermédiaires résumés ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 26 mai 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 1 avril 2011, et que ce rapport doit être conforme à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État*.

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

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 pertinentes 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 2017 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 un résultat net d'exploitation différent pour la période, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2015	2014
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	**95,6**	91,2
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :		
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats	**0,2**	0,1
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissements	**(19,4)**	(18,1)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(1,8)**	(0,9)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**13,3**	9,9
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**0,8**	(0,3)
Ajustement pour les courus de rémunération	**(2,5)**	5,7
Augmentation de la juste valeur des investissements	**-**	0,1
Autres	**0,1**	(0,6)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**86,3**	87,1

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	1 janvier 2015	Additions	Dispositions	Dépréciations	Transferts	31 mars 2015
Coût :						
Terrains	12,1	-	-	-	-	**12,1**
Matériel roulant	917,3	-	(0,1)	-	6,8	**924,0**
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	-	-	-	-	**76,5**
Machinerie et équipement	25,0	-	-	-	-	**25,0**
Matériel informatique	32,1	-	-	-	-	**32,1**
Autres immobilisations corporelles	6,8	-	-	-	-	**6,8**
Projets en cours de réalisation	57,1	23,5	-	-	(6,8)	**73,8**
Coût total	1 619,5	23,5	(0,1)	-	0,7	**1 643,6**
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Matériel roulant	457,8	8,0	(0,1)	2,5	-	**468,2**
Bâtiments de maintenance	118,1	1,2	-	-	-	**119,3**
Gares et installations	36,0	1,1	-	-	-	**37,1**
Infrastructures (propriété de la société)	68,8	1,5	-	-	-	**70,3**
Améliorations locatives	42,1	0,7	-	-	-	**42,8**
Machinerie et équipement	18,1	0,3	-	-	-	**18,4**
Matériel informatique	18,2	1,4	-	-	-	**19,6**
Autres immobilisations corporelles	2,9	0,1	-	-	-	**3,0**
Projets en cours de réalisation	0,7	-	-	(0,7)	-	**-**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	762,7	14,3	(0,1)	1,8	-	**778,7**
Valeur nette totale	856,8	9,2	-	(1,8)	0,7	**864,9**

DÉPRÉCIATION ET REPRISE DE VALEUR SUBSÉQUENTE

La Société a enregistré une dépréciation de 1,8 millions de dollars (31 mars 2014 : 0,4 millions de dollars) 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 31 mars 2015, la valeur recouvrable de ces voitures était 3,0 millions de dollars (31 mars 2014 : 1,5 millions de dollars) 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)	1 janvier 2015	Additions	Dispositions	Dépréciations	Transferts	31 mars 2015
Coût :						
Logiciels (NOTE 1)	80,6	-	-	-	-	**80,6**
Droits d'accès aux infrastructures	421,0	-	-	-	(0,7)	**420,3**
Autres actifs intangibles	4,1	-	-	-	-	**4,1**
Projets en cours de réalisation	29,2	4,8	-	-	-	**34,0**
Coût total	534,9	4,8	-	-	(0,7)	**539,0**
Amortissement et dépréciation cumulés :						
Logiciels	58,6	2,4	-	-	-	**61,0**
Droits d'accès aux infrastructures	71,2	2,7	-	-	-	**73,9**
Autres actifs intangibles	1,4	-	-	-	-	**1,4**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	131,2	5,1	-	-	-	**136,3**
Valeur nette totale	403,7	(0,3)	-	-	(0,7)	**402,7**

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)	31 mars 2015	31 décembre 2014
Salaires à payer et courus	**38,7**	33,1
Comptes fournisseur - Immobilisations	**16,7**	16,8
Comptes fournisseurs - autres	**30,3**	33,9
Impôt sur le capital, impôt sur le résultat et autre taxes à payer	**5,3**	5,2
	91,0	89,0

10. PROVISIONS

Le solde des provisions inclus :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1 janvier 2015	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	31 mars 2015
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,2	-	-	-	**0,2**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	14,6	1,1	(0,7)	-	**15,0**
Provisions totales	14,8	1,1	(0,7)	-	**15,2**

A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société a enregistré une provision de 0,2 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 RÉPARATION 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 pour litiges et réparations d'équipement 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.

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 les obligations au titre des prestations définies qui a été diminué à 3,60 pour cent et le taux d'actualisation utilisé pour determiner 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.

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

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 mars 2015	31 décembre 2014	**31 mars 2015**	31 décembre 2014
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde de début de la période	**2 181,9**	1 925,3	**19,4**	16,3
Coût des services	**3,2**	22,2	**0,1**	0,3
Charge d'intérêts	**19,6**	91,3	**0,2**	0,8
Cotisations des salariés	**3,0**	12,4	**-**	-
Prestations versées	**(27,9)**	(103,3)	**(0,1)**	(0,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	15,9	**-**	(0,2)
Effet des changements aux hypothèses financières	**97,9**	224,2	**-**	2,6
Effet du transfert d'employés	**-**	-	**-**	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	(6,1)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 277,7**	2 181,9	**19,6**	19,4
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 132,5**	1 923,9	**-**	-
Revenu d'intérêt	**19,2**	91,9	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	**125,3**	128,1	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**17,5**	81,4	**0,1**	0,4
Cotisations des salariés	**3,0**	12,4	**-**	-
Prestations versées	**(27,9)**	(103,3)	**(0,1)**	(0,4)
Effet du transfert d'employés	**-**	-	**-**	-
Dépenses d'administration	**(0,4)**	(1,9)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 269,2**	2 132,5	**-**	-
Passif net au titre des prestations définies	**(8,5)**	(49,4)	**(19,6)**	(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 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 qui a été diminué à 3,40 pour cent.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 mars, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantages du personnel à long-terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2015	31 décembre 2014
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde de début de la période	**22,8**	23,8
Coût des services	**1,2**	4,8
Intérêts débiteurs	**0,2**	1,0
Prestations versées	**(1,4)**	(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	**1,4**	5,6
Prestations versées	**(1,4)**	(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 DU PERSONNEL À LONG-TERME

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2015	31 décembre 2014
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG-TERME :		
Solde de début de la période	**1,5**	2,2
Coût des services	**0,3**	0,3
Prestations versées	**(0,3)**	(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	**0,3**	1,0
Prestations versées	**(0,3)**	(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 DU PERSONNEL POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME COMPTABILISÉS DANS LES ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2015	31 décembre 2014
Actifs :		
Régime de retraite	**30,9**	2,3
Passifs :		
Régimes de retraite	**(39,4)**	(51,7)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(19,6)**	(19,4)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(22,8)**	(22,8)
Autres avantages du personnel à long terme	**(1,5)**	(1,5)
Total des passifs	**(83,3)**	(95,4)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2015	2014
Charges d'exploitation :		
Régimes de retraite	**4,0**	6,4
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,3**	0,3
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,4**	1,4
Autres avantages du personnel à long terme	**0,3**	0,3
Total	**6,0**	8,4

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Trimestres terminés le 31 mars	
	2015	2014
Autres éléments du résultat global :		
Régimes de retraite	**27,4**	(57,3)
Total	**27,4**	(57,3)

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)	**31 mars 2015**	31 décembre 2014
Solde au début de la période	**1 247,8**	1 237,4
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**28,3**	80,9
Amortissement du financement en capital reporté	**(20,8)**	(70,5)
Solde à la fin de la période	**1 255,3**	1 247,8

13. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés sont composés des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 mars 2015	31 décembre 2014
Ventes de billets à l'avance	**23,8**	12,8
Cartes cadeaux	**3,0**	3,0
Transaction non monétaires	**2,5**	2,7
VIA Préférence	**15,9**	16,0
Total des produits reportés	**45,2**	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)	31 mars 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	**37,1**	3,4	14,4	19,3	37,7
Total	**37,1**	3,4	14,4	19,3	37,7
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS MAJEURS EN CAPITAL :					
Infrastructure	**14,5**	9,0	5,5	-	14,7
Matériel roulant	**14,5**	14,5	-	-	14,1
Total	**29,0**	23,5	5,5	-	28,8
Total des engagements	**66,1**	26,9	19,9	19,3	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 les 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 3,6 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 30,9 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.

VIARAIL.CA