CANADA 150

VIA Rail Canada

RAPPORT DU DEUXIÈME TRIMESTRE 2017

TABLE DES MATIÈRES

02 Message du président
04 Deuxième trimestre en chiffres
06 Examen des activités
09 Mobilité durable
18 Indicateurs de performance clés
20 Gouvernance et responsabilité
22 Commentaires et analyse de la direction
40 États financiers intermédiaires résumés

CENTRAL

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Je suis heureux d'annoncer que nous venons de connaître un autre excellent trimestre. Les revenus et l'achalandage ont poursuivi leur croissance. Bien que le succès soit presque devenu la norme après 13 trimestres consécutifs à la hausse, nous ne nous reposons pas sur nos lauriers. Nous continuons à placer nos passagers avant tout et à bonifier l'expérience client pour encourager davantage de Canadiens à prendre le train. À cette fin, nous avons travaillé à plusieurs projets au cours de ce trimestre, notamment l'ajout d'un plus grand nombre de produits canadiens à nos menus en classe Affaires, la mise sur pied d'une politique relative aux bagages plus conviviale et d'un nouveau club pour les enfants, ainsi que des améliorations dans nos gares. Nous avons aussi apporté plusieurs changements à notre horaire estival afin d'offrir plus de liaisons directes sur notre populaire parcours Québec-Montréal-Ottawa et davantage d'options pour les banlieusards de la région de Montréal.

Les modifications à notre horaire d'été ont accru notre capacité de 7 % et contribué à la hausse de 15,3 % des revenus pour ce trimestre comparativement au trimestre correspondant l'année dernière. Nous avons amélioré nos résultats au cours du congé de Pâques et obtenu notre meilleur rendement en huit ans durant la longue fin de semaine du mois de mai. L'achalandage a continué de croître sur presque toutes nos liaisons principales, dans une proportion de 9,5 % par rapport au même trimestre de l'exercice précédent. Même si l'augmentation de notre capacité entraîne une hausse des dépenses, notamment sur le plan du personnel, de l'entretien, du carburant et de la nourriture, nous projettons tout de même de respecter nos objectifs en ce qui concerne les fonds d'exploitation.

Dans le cadre de son engagement envers la sécurité, VIA Rail s'est encore une fois associée avec l'Opération Gareautrain à l'occasion de la Semaine de la sécurité ferroviaire, que nous avons lancée lors d'une conférence de presse en compagnie de l'honorable Marc Garneau, ministre fédéral des Transports, et de M^{me} Françoise Bertrand, la nouvelle présidente de notre conseil d'administration. Opération Gareautrain et la Semaine de la sécurité ferroviaire visent tous deux à sensibiliser le public à l'importance d'agir avec une extrême prudence aux abords des voies ferrées. Nous avons également participé à la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail afin de promouvoir la santé et le bien-être, et favoriser une solide culture de la sécurité au sein de notre personnel. Enfin, nous avons accueilli à Montréal les membres de l'Union internationale

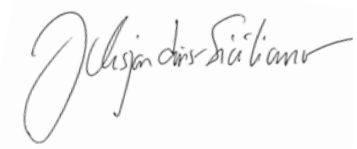
des chemins de fer (UIC), dans le cadre de la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau de l'UIC. Malheureusement, en juin, VIA Rail a été dans l'obligation d'interrompre indéfiniment ses services entre Gillam et Churchill, au Manitoba, en raison des inondations. La sûreté et la sécurité de nos passagers et de notre personnel demeurent notre principale priorité et s'inscrivent au cœur de toutes nos activités.

L'Assemblée publique annuelle 2017 de VIA Rail a eu lieu à la fin mai. Elle nous a fourni l'occasion de discuter plus en détail de nos résultats pour 2016 et le premier trimestre de 2017, et de répondre aux questions de nos actionnaires, soit le public canadien. Cette année, nous avons reçu plus de 650 questions avant et pendant l'assemblée, lors de laquelle nous avons fait le point sur les 10 sujets les plus fréquemment soulevés. Il est possible de consulter les réponses détaillées à toutes les questions dans la section « Gouvernance et rapports » de notre site Web.

À la fin du mois de juin, sept nouveaux membres provenant de différentes régions du Canada ont été nommés pour se joindre à M[me] Bertrand, à Ramona Materi et à Jane Mowat (dont le mandat a été renouvelé) au sein du conseil d'administration. La composition du nouveau conseil demeure d'un haut calibre et préserve la parité hommes-femmes. J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier les membres dont le mandat est parvenu à son terme, soit Deborah Robinson, Melissa Sonberg, David Hoff, William M. Wheatley et Denis Durand. Leur dévouement, leurs conseils et leur soutien indéfectible ont largement contribué aux résultats spectaculaires que nous avons obtenus au cours des dernières années.

Je souhaite également adresser des remerciements à notre formidable personnel qui, trimestre après trimestre, offre le service exceptionnel grâce auquel le train devient le choix sensé d'un nombre toujours croissant de Canadiens.

Merci d'être partant,



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

DEUXIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES

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

	T2-2017	T2-2016	Cumul 2017	Cumul 2016
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs [1]	**83,1**	71,8	**148,8**	132,4
Produits totaux [1]	**89,1**	**77,3**	**160,0**	**143,4**
Charges d'exploitation [1]	**(150,4)**	(136,5)	**(287,9)**	(266,8)
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	**(10,1)**	(9,6)	**(19,4)**	(25,4)
Charges d'exploitation totales [1]	**(160,5)**	**(146,1)**	**(307,3)**	**(292,2)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(71,4)**	**(68,8)**	**(147,3)**	**(148,8)**
Dépenses en immobilisations	**(16,2)**	(17,3)	**(37,0)**	(39,4)
Financement total requis	**(87,6)**	**(86,1)**	**(184,3)**	**(188,2)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	**71,4**	68,8	**147,3**	148,8
Financement en capital par le gouvernement	**16,2**	17,3	**37,0**	39,4
Financement total par le gouvernement	**87,6**	**86,1**	**184,3**	**188,2**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS [2]				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**226**	207	**417**	388
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**418**	390	**796**	746
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**31,6**	33,3	**35,4**	38,4
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**35,9**	33,8	**34,8**	33,3
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 692**	1 651	**3 319**	3 253
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**11 399**	11 228	**20 403**	19 985
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**54**	53	**52**	52
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**133**	125	**126**	119
Ponctualité (%)	**75**	74	**76**	76
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**2 888**	2 686	**2 836**	2 608

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

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

Groupe de services	Produits voyageurs* (en milliers)	Passagers (en milliers)	Voyageurs-milles (en milliers)	Financement de l'État (par voyageur-milles)
Corridor Québec - Windsor	60 142 $	968	180 951	0,22 $
Long parcours Ouest	17 502 $	26	31 586	0,31 $
Long parcours Est	2 325 $	18	9 350	1,15 $
Liaisons régionales	972 $	16	3 716	2,89 $
Total	**80 941 $**	**1 028**	**225, 603**	**0,32 $**

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2016

Groupe de services	Produits voyageurs* (en milliers)	Passagers (en milliers)	Voyageurs-milles (en milliers)	Financement de l'État (par voyageur-milles)
Corridor Québec - Windsor	51 865 $	880	164 017	0,24 $
Long parcours Ouest	15 167 $	25	31 253	0,32 $
Long parcours Est	2 092 $	17	8 556	1,11 $
Liaisons régionales	982 $	17	3 748	2,76 $
Total	**70 106 $**	**939**	**207 574**	**0,33 $**

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

EXAMEN DES ACTIVITÉS

METTRE LES PASSAGERS AVANT TOUT

PLUS DE PRODUITS CANADIENS OFFERTS À BORD

Après avoir amélioré notre offre alimentaire en classe Économie au trimestre précédent, ce trimestre nous avons misé sur l'ajout de produits canadiens à nos menus de la classe Affaires. Dans le Corridor, nous servons désormais au petit déjeuner dans cette classe les succulents bagels St-Viateur de Montréal, et la réponse de notre clientèle s'est révélée extraordinairement positive. En outre, nous avons étoffé notre sélection de vins canadiens en classe Affaires en y ajoutant des vins de sept vignobles canadiens, dont les vignobles Andrew Peller et Henry of Pelham, ainsi qu'un vin mousseux de l'île Pelée.

NOUVEAUX ARRÊTS, NOUVEAUX DÉPARTS, LES PASSAGERS AVANT TOUT

Ce trimestre, VIA Rail a apporté plusieurs modifications à son horaire pour améliorer son offre aux voyageurs. Nous avons accru de 7,1 % la capacité totale de nos trains les plus courus sur le plan des sièges-milles offerts par rapport à 2016. Nous avons aussi augmenté le nombre de liaisons sur notre populaire parcours Québec-Montréal-Ottawa en ajoutant un départ dans chaque direction le dimanche après-midi et une liaison directe vers Québec pendant la semaine. Afin d'offrir davantage d'options aux banlieusards à destination et en partance de Montréal, nous avons ajouté deux arrêts à Saint-Hyacinthe en période de pointe, le premier en matinée en direction de Montréal et le deuxième en soirée sur le trajet vers Québec. Notre horaire estival est entré en vigueur le 29 mai.

CONSOLIDER NOS ACTIFS

INVESTIR DANS NOTRE AVENIR

VIA Rail a entrepris la mise en œuvre des projets d'infrastructure prévus pour 2017-2019, conformément à ce qu'annonçait le budget fédéral du mois de mars. Les investissements prévus pour nos installations, qui totalisent 54,3 millions de dollars sur trois ans, seront répartis en deux catégories, soit les projets dans les gares (47,5 millions de dollars) et les améliorations dans les centres de maintenance (6,8 millions de dollars). Les projets liés aux centres de maintenance pour 2017 sont en cours d'exécution, alors que ceux pour 2018 en sont à l'étape de la planification et de l'élaboration.

Nous avons également prévu des investissements dans l'infrastructure d'une valeur de 45 millions de dollars sur trois ans, lesquels sont également divisés en deux catégories : les projets d'entretien des voies ferrées et des ponts (30 millions de dollars) et les améliorations au réseau (15 millions de dollars). Pour faire suite à la publication des nouvelles directives de Transports Canada, VIA Rail collabore avec les tiers propriétaires de l'infrastructure à des projets qui comprennent la mise sur pied d'un programme d'actualisation des passages à niveau, et des projets pilotes ont déjà débuté à cet égard.

AMÉLIORATIONS DANS NOS GARES ET CENTRES DE MAINTENANCE

Durant le deuxième trimestre, nous avons mis en œuvre 15 projets d'immobilisation dans nos centres de maintenance et nos gares, grâce à des investissements totalisant 6,5 millions de dollars. Les projets liés aux centres de maintenance incluaient des mises à niveau du système de ventilation et l'installation d'un nouveau système d'éclairage intérieur à DEL au centre de maintenance de Toronto, la rénovation de la toiture et le remplacement de deux unités de CVC de toit au centre de maintenance de Winnipeg et un espace de travail remis à neuf pour le Centre de contrôle de l'exploitation et le Centre client VIA établis dans le centre de maintenance de Montréal. De plus, parmi d'autres projets, les murs extérieurs de la Gare du Palais à Québec ont été imperméabilisés et les escaliers roulants des accès nord et sud de la gare de Kingston ont été remplacés.

MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable fait partie de ce que nous sommes et s'inscrit au cœur de nos activités. Depuis la parution de notre premier Rapport sur la mobilité durable pour l'année 2015, nous ne cessons d'innover et de réinventer notre entreprise, en visant toujours la croissance. À nos yeux, la mobilité durable consiste à favoriser un réseau de transport plus vert au Canada en vue d'assurer la prospérité économique, d'améliorer la qualité de vie et d'offrir un plus grand nombre d'options de mobilité écoresponsables. Voici un aperçu de nos activités durant le trimestre qui sont conformes avec nos piliers de la mobilité durable. Notre Rapport sur la mobilité durable 2016, qui est paru ce trimestre, est accessible dans son intégralité dans la section « À propos de VIA Rail » de notre site Web sous l'onglet « Gouvernance et rapports ».

OFFRIR UNE EXPÉRIENCE CLIENT EXCEPTIONNELLE

APPEL À TOUS LES ENFANTS : BIENVENUE DANS LE CLUB CHOO CHOO !

Fini les sempiternels « quand est-ce qu'on arrive ? » grâce au club Choo Choo ! Nos jeunes adeptes du train reçoivent maintenant un sac à surprises du club Choo Choo lorsqu'ils montent à bord. Ces toutes nouvelles trousses pour les enfants de 2 à 11 ans incluent un cahier rempli d'activités éducatives comme des mots croisés, des labyrinthes et d'autres petits plaisirs qui les occuperont pendant tout le voyage et créeront des souvenirs durables. En parcourant les pages aux couleurs vives du cahier, les enfants feront la connaissance de quatre nouveaux amis, Benni, Luna, Oscar et Nanuq, qui leur révéleront ce qui fait d'eux des voyageurs curieux et astucieux. Ce programme pour enfants renouvelé était une des propositions retenues dans le cadre du défi Innovation client 2015, un programme de reconnaissance des employés à l'échelle nationale dans le cadre duquel tous les membres du personnel de VIA Rail sont invités à présenter leurs idées dans le but d'améliorer l'expérience client.

De gauche à droite : Oscar, Luna, Benni et Nanuq.

NOUVELLE APPARENCE POUR NOTRE PERSONNEL

Les membres du personnel à bord des trains et dans les gares affichaient fièrement de nouveaux accessoires à leur uniforme ce trimestre. Les chemises, cravates, foulards et polos de cette nouvelle mouture accroissent la visibilité des employés dans les gares et les trains tout en s'harmonisant davantage avec l'image de marque de VIA Rail. Pour célébrer la nouvelle tenue du personnel de VIA Rail en compagnie de nos passagers, des activités de lancement ont eu lieu dans les gares de Montréal, d'Ottawa et de Toronto.

POLITIQUE RELATIVE AUX BAGAGES 2017

À la suite d'une consultation exhaustive auprès des voyageurs et du personnel et d'une analyse comparative complète au sein de l'industrie, VIA Rail a lancé le 1er juin une politique relative aux bagages plus conviviale pour les passagers. Cette politique actualisée simplifie l'ensemble du processus de manutention des bagages par l'application de ces mesures : rationalisation des frais pour les bagages additionnels ou présentant un poids excédentaire, optimisation de l'espace pour les bagages dans les voitures LRC nouvellement rénovées, flexibilité accrue à l'égard des franchises de bagages à main pour les articles hors-norme et uniformisation des pratiques entre nos trains long parcours et ceux du corridor Québec-Windsor. La nouvelle politique accroît également notre intermodalité en harmonisant nos franchises de bagages avec les normes de l'industrie, ce qui facilite les correspondances avec les services aériens ou d'autocars.

MENER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON SÉCURITAIRE ET EFFICACE

REGARDER, ÉCOUTER, VIVRE

La Semaine de la sécurité ferroviaire a connu une poussée d'adrénaline cette année grâce à la nouvelle campagne vidéo de type réalité virtuelle intitulée « Regarder, écouter, vivre » d'Opération Gareautrain. Cette année encore, VIA Rail s'est associée avec Opération Gareautrain dans le cadre de ses efforts pour assurer la sécurité de la population à proximité des voies ferrées et a organisé des campagnes de sensibilisation éclair auprès des passagers dans plusieurs de ses gares au pays. Les passagers ont pu vivre aux premières loges (en toute sécurité par l'entremise du visionnement d'une vidéo de réalité virtuelle sur leur téléphone) une simulation de collision avec un train. Des membres du personnel de VIA Rail et de Transports Canada, aux côtés de représentants de services de transport en commun régionaux, étaient sur place pour distribuer des brochures et renseigner le public sur l'importance de faire preuve de prudence à proximité des voies ferrées.

L'honorable Marc Garneau, le ministre des Transports, prend la parole à l'occasion d'une conférence de presse tenue à Montréal pour lancer la Semaine de la sécurité ferroviaire.

SANTÉ ET SÉCURITÉ EN MILIEU DE TRAVAIL

Dans le cadre de l'engagement de VIA Rail à mettre en place un environnement de travail qui fait la promotion de la santé et du bien-être et à inculquer une solide culture de la sécurité au sein de l'entreprise, nous avons fièrement participé à la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail ce trimestre. Les 22 comités de santé et de sécurité au travail de VIA Rail à travers le pays ont organisé des activités à l'échelle régionale afin de promouvoir la santé et la sécurité en milieu de travail et de sensibiliser les gens à leur importance. Le comité de santé et de sécurité au travail de notre siège social de Montréal a organisé une semaine complète d'activités, notamment un déjeuner-causerie sur le thème de l'ergonomie et une présentation d'UNIFOR sur la santé mentale.

PONCTUALITÉ

La ponctualité des trains de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor demeure relativement faible pour le deuxième trimestre de 2017 avec un taux de 76 %. Plusieurs raisons expliquent ce rendement, en particulier dans le Corridor Est, dont les deux semaines au cours desquelles une seule voie était ouverte entre Coteau et Cornwall en raison de travaux d'entretien réalisés par les propriétaires de l'infrastructure, plusieurs ordres de limitation de vitesse attribuables au niveau d'eau élevé et des arrêts prolongés dans les gares pour permettre l'embarquement d'un nombre accru de voyageurs. Pour sa part, la ponctualité de l'*Océan* s'est encore améliorée ce trimestre, atteignant un excellent résultat de 90 %, alors que celle du *Canadien* a continué de régresser pour se chiffrer à 17 %, en raison du grand nombre de trains de marchandises sur les rails et d'importants travaux qui ont débuté au printemps.

INTERRUPTION DU SERVICE ENTRE CHURCHILL ET GILLAM POUR UNE PÉRIODE INDÉTERMINÉE

Le service de VIA Rail reliant Gillam et Churchill a été suspendu le 23 mai, et on annonçait le 9 juin 2017 que le service serait interrompu indéfiniment en raison d'inondations dans le nord du Manitoba. Toutefois, à l'heure actuelle, les trains de passagers circulent toujours entre Winnipeg et Gillam. VIA Rail reprendra la liaison entre Gillam et Churchill lorsque les réparations nécessaires auront été effectuées et que des inspections auront démontré que les trains voyageurs peuvent circuler en toute sécurité sur ce tronçon.

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

LIENS ÉTROITS AVEC LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

Au cours du deuxième trimestre, VIA Rail a participé à diverses activités organisées par des groupes qui soutiennent les militaires et les anciens combattants, comme la Fondation Black Watch du Canada, la Compagnie Canada, l'Opération Entrepreneur du prince de Galles, Wounded Warriors et Esprit de corps. VIA Rail a également assisté au Grand Bal Militaire à l'occasion du 375e anniversaire de Montréal, ainsi qu'au Bal du Royal 22e Régiment.

En avril, VIA Rail s'est associée à la Fondation Vimy pour contribuer à la commémoration du centenaire de la bataille de la crête de Vimy. Des autocollants affichant un logo spécial ont été apposés pendant tout le mois sur les voitures de la classe Affaires du corridor Québec-Windsor afin de souligner l'événement et, du 3 au 9 avril, plus de 20 000 épinglettes représentant le monument commémoratif de Vimy ont été distribuées aux passagers à bord des trains.

Afin de reconnaître la contribution des hommes et des femmes qui mettent leur vie au service du Canada, VIA Rail offre une réduction aux militaires canadiens qui voyagent à des fins personnelles. Ainsi, les membres des Forces armées canadiennes, les anciens combattants et leur famille ont droit à un rabais de 25 % sur les meilleurs tarifs disponibles. Depuis le lancement de ce programme en novembre 2010, près de 195 000 voyages ont été effectués. En guise de remerciement spécial dans le cadre du 150e anniversaire du Canada, VIA Rail a fait passer la réduction à 35 % pour l'été sur nos trajets vers Senneterre, Jonquière, Churchill, White River et Prince Rupert.

Le président de VIA Rail et lieutenant-colonel honoraire du Régiment de Maisonneuve prend la parole lors du Grand Bal Militaire.

RÉDUIRE NOTRE IMPACT ENVIRONNEMENTAL

RENOUVELLEMENT DE L'ACCRÉDITATION DE NOS CENTRES DE MAINTENANCE

VIA Rail a mis en place un système de gestion de l'environnement (SGE) pour ses centres de maintenance afin qu'ils disposent d'un cadre leur permettant de surveiller, d'évaluer et d'améliorer leur bilan environnemental. En 2016, trois de nos centres de maintenance, soit ceux de Montréal, Vancouver et Winnipeg, ont conservé leur accréditation à la norme internationale ISO 14001 pour leur SGE, et au cours du premier trimestre de 2017, les centres de maintenance de Vancouver et Winnipeg ont réussi à renouveler leur accréditation à la suite d'un audit de ré-enregistrement. Ce trimestre, c'était au tour du centre de maintenance de Montréal de faire l'objet d'un audit et de renouveler avec succès son accréditation.

ÊTRE UN EMPLOYEUR ATTRAYANT

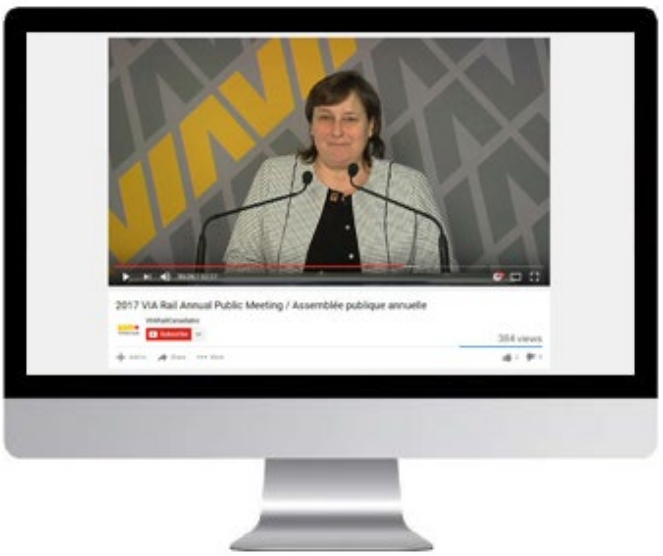
ACCÈS DES FEMMES À DES POSTES DE GESTION

Dans le cadre de sa Stratégie de mobilité durable 2020, VIA Rail s'engage à accroître la représentation féminine dans les postes de gestion. À cette fin, Linda Bergeron, chef, Ressources humaines, a animé des ateliers auprès d'employées de gestion à Montréal, à Halifax et à Toronto. Ces séances ont permis aux femmes de discuter des défis associés au fait d'occuper un poste de gestion quand on est une femme et de déterminer comment accroître le plus efficacement possible leur mobilisation dans ce type de fonctions. Le service des ressources humaines analyse actuellement les résultats des ateliers afin d'élaborer un plan d'action d'ici la fin août.

MAINTENIR LA CONFIANCE DU PUBLIC

VIA RAIL TIENT SON ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE 2017

L'Assemblée publique annuelle 2017 s'est déroulée le 30 mai à 14 h grâce à la webdiffusion. Elle a donné l'occasion aux actionnaires de VIA Rail, soit le public canadien, de prendre connaissance des résultats de 2016 et du premier trimestre de 2017 communiqués par notre président et notre chef, Services financiers. Nous avons également profité de l'occasion pour présenter la nouvelle présidente du conseil d'administration, Françoise Bertrand, qui nous a fait part de ses plans pour les cinq prochaines années. Les Canadiens avaient au préalable été invités à soumettre des questions à VIA Rail, et au cours de l'assemblée notre président a fait le point sur les 10 sujets les plus fréquemment soulevés. L'Assemblée publique annuelle peut être visionnée en ligne sur la chaîne YouTube de VIA Rail en français, en anglais ou en version originale bilingue. Les réponses à l'ensemble des questions que nous avons reçues ont été publiées sur le site Web de VIA Rail en août.



Patricia Jasmin, chef, Services financiers de VIA Rail, s'adresse au public lors de l'Assemblée publique annuelle.

PRIX

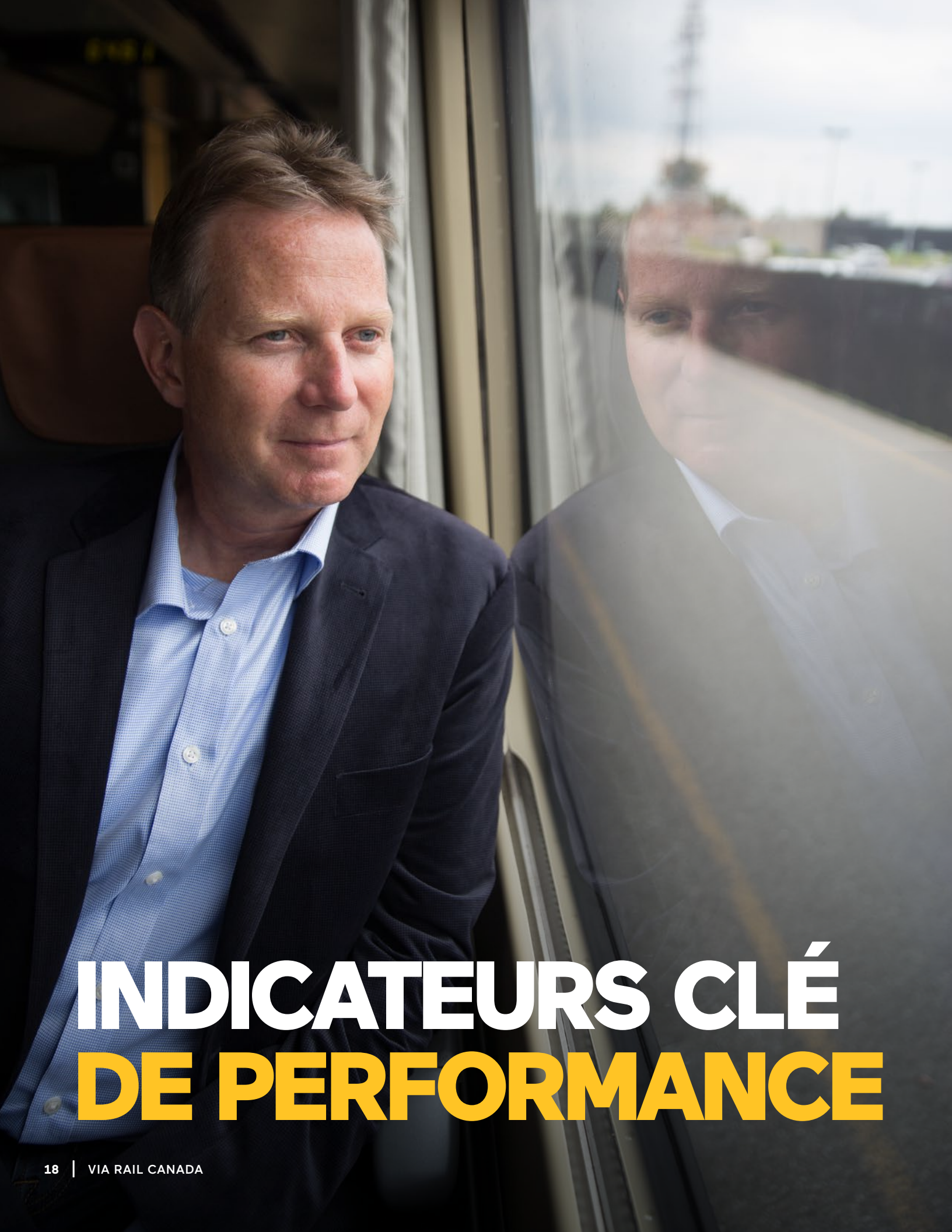
EMPLOYEUR OFFRANT LE PLUS GRAND APPUI AU CANADA

Après avoir reçu le prix du meilleur employeur au Québec décerné en mars par le Conseil de liaison des Forces canadiennes, VIA Rail a été reconnue à titre d'*Employeur offrant le plus grand appui au Canada* par ce même Conseil en mai. VIA Rail est la première société d'État à remporter ce prix. Au cours des dernières années, VIA Rail a redoublé d'efforts en vue d'appuyer la Réserve des Forces armées canadiennes et d'embaucher davantage de réservistes et de vétérans dans le cadre de partenariats avec MISSION EMPLOI du Corps canadien des Commissionnaires et le Programme d'aide à la transition de la carrière militaire de la Compagnie Canada.

Mr. Jean Fournier, Mr. Scott Shepherd, Mr. Yves Desjardins-Siciliano, Lt Sébastien Langlais-Freeman, CWO Charles O'Donnell, MGen Paul Bury receive VIA Rail's award.

TOUR DU CHAPEAU POUR L'ÉQUIPE DES COMMUNICATIONS DE VIA RAIL

VIA Rail a gagné trois prix lors du concours Prix Média d'Infopresse qui souligne la créativité et l'innovation dans le domaine des stratégies médiatiques au Québec. Notre campagne « Déjouer l'hiver » a remporté les prix *Meilleure utilisation des médias numériques* et *Meilleure exploitation des données et de la recherche*, alors que l'initiative « Pourquoi tu ne prends pas le train ? » s'est classée première dans la catégorie *Meilleure utilisation de l'affichage*. La campagne « Déjouer l'hiver » a également été reconnue à l'échelle internationale au *Festival of Global Media* à Rome où elle a remporté l'Argent dans la catégorie *Best Use of Geo-Location* (meilleure utilisation de la géolocalisation).



INDICATEURS CLÉ DE PERFORMANCE

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

INDICATEURS CLÉ DE PERFORMANCE		Trimestres terminés le 30 juin			Périodes de six mois terminées le 30 juin		
INDICATEUR	**UNITÉ**	**T2 2017**	**T2 2016**	**Vs 2016**	**Cumul 2017**	**Cumul 2016**	**Vs 2016**
CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS) Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO) (1)	SMO	418	390	7,1 %	796	746	6,7 %
REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	21,32	19,84	■	20,11	19,23	■
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES (2) / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisés par le total des sièges-milles offerts	cents	37,53	36,76	■	37,66	37,37	■
RSMO / CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisés par les charges par siège-mille offert	%	56,8 %	54,0 %	■	53,4 %	51,4 %	■
PONCTUALITÉ La ponctualité des trains de VIA	%	75 %	74 %	■	76 %	76 %	■
PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA La ponctualité des trains de VIA sur la portion d'infrastructure dont VIA est propriétaire	%	94,0 %	97,0 %	■	94,7 %	96,7 %	■
INCIDENTS DE TRAIN Comprennent les déraillements, toute violation des règles cardinales, les excès de vitesse critiques, ou les violations des règles critiques entraînant des blessures aux passagers et/ou employés, ou des dommages au matériel roulant ou aux infrastructures d'une valeur de 25 000 dollars ou plus	#	0	3	■	2	5	■
ASSIDUITÉ AU TRAVAIL Les heures totales travaillées par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois	%	94,3 %	95,1 %	■	94,0 %	94,7 %	■

(1) Les sièges-milles sont le nombre de sièges mis en vente multiplié par le nombre de milles parcourus
(2) Les charges totales dans le tableau incluent les charges de retraite pour services courants, mais excluent les charges de retraite pour services passés

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

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

CÉLÉBRER NOS DEUX LANGUES OFFICIELLES

VIA Rail se conforme à la *Loi sur les langues officielles* et est fière d'offrir ses services en français et en anglais. Le 31 mai, VIA Rail a soumis son rapport annuel sur les langues officielles 2016-2017 aux autorités fédérales compétentes.

Au cours du deuxième trimestre, VIA Rail a collaboré avec divers organismes qui font la promotion des intérêts des communautés linguistiques minoritaires partout au Canada. En mai, la Fondation Paul Gérin-Lajoie a annoncé l'identité des gagnants de sa dictée nationale dans le cadre d'une série de rencontres d'improvisation de la Ligue Nationale d'Improvisation visant à célébrer la communauté francophone. VIA Rail a accueilli des matchs d'impro dans ses gares de Vancouver, Halifax et Winnipeg et a transporté les joueurs participants vers le lieu des rencontres à bord des trains *Canadien* et *Océan*.

VIA Rail poursuit son partenariat avec l'Alliance française de Toronto et le Franco-fond pour contribuer au rayonnement du français dans la région du Grand Toronto et à Winnipeg. Ce trimestre, VIA Rail a transporté à Toronto des artistes francophones du Canada et d'autres pays francophones participant à la riche programmation culturelle d'Alliance française.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Une réunion du conseil d'administration a eu lieu pendant le deuxième trimestre de 2017. Les quatre comités du conseil se sont réunis à quatre reprises. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à l'ensemble de ces réunions a atteint 100 %. Au cours de cette période, les honoraires versés aux membres du conseil se sont chiffrés à 52 888 $.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

En date du 30 juin 2017, le conseil d'administration se composait de la présidente du conseil, du président et chef de la direction et de neuf administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. De ces dix administrateurs (hormis le président et chef de la direction), cinq sont des femmes et cinq sont des hommes. Chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de la Société, le conseil rend compte des activités de VIA Rail auprès du Parlement par l'entremise de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

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

Les rapports annuels sur l'application de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* par VIA Rail, qui portent sur les activités effectuées entre le 1er avril 2016 et le 31 mars 2017, ont également été présentés au Parlement le 19 juillet 2017. Ces rapports, maintenant accessibles sur le site Web de VIA Rail, présentent divers renseignements, dont des statistiques relatives aux activités de la Société concernant l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels.

Lors du deuxième trimestre de 2017, VIA Rail a reçu 15 nouvelles demandes.

FRAIS DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES DÉPENSES SUIVANTES ONT ÉTÉ SOUMISES AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2017 AU TITRE DES VOYAGES, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES	
Françoise Bertrand Administratrice principale du conseil d'administration	732 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	14 387 $
Membres du comité de la haute direction (8 membres)	25 126 $
Conseil d'administration (9 membres)	8 499 $
Total pour VIA Rail (incluant les dépenses ci-dessus)	**255 000 $**

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Voici le rapport d'examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada (VIA Rail) pour le trimestre et la période de six mois terminée le 30 juin 2017, en comparaison avec le trimestre et la période de six mois terminée le 30 juin 2016. Il doit être lu parallèlement aux états financiers intermédiaires condensés et aux notes afférentes.

1. FAITS SAILLANTS FINANCIERS – ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Le tableau ci-dessous présente les faits saillants de l'état du résultat global de la Société pour les trimestres et les périodes de six mois terminées les 30 juin 2017 et 2016, selon les IFRS (Normes internationales d'information financière).

	Trimestres terminés le 30 juin				**Périodes de six mois terminées le 30 juin**			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Produits voyageurs	**82,6**	71,4	11,2	15,7 %	**147,9**	131,6	16,3	12,4 %
Autres revenus	**6,0**	5,5	0,5	9,1 %	**11,2**	11,0	0,2	1,8 %
Produits totaux	**88,6**	**76,9**	**11,7**	**15,2 %**	**159,1**	**142,6**	**16,5**	**11,6 %**
Charges d'exploitation totales	**184,0**	**170,2**	**13,8**	**8,1 %**	**357,5**	**325,9**	**31,6**	**9,7 %**
Perte d'exploitation	**95,4**	**93,3**	**2,1**	**2,3 %**	**198,4**	**183,3**	**15,1**	**8,2 %**
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**71,4**	68,8	2,6	3,8 %	**147,3**	148,8	(1,5)	(1,0 %)
Amortissement du financement en capital reporté	**21,9**	22,3	(0,4)	(1,8 %)	**44,9**	41,5	3,4	8,2 %
Résultat net avant impôts sur le résultat	**(2,1)**	**(2,2)**	**(0,1)**	**(4,5 %)**	**(6,2)**	**7,0**	**13,2**	**188,6 %**
Recouvrement (charge) d'impôts	**0,0**	(0,2)	0,2	100,0 %	**(0,1)**	(0,4)	0,3	75,0 %
Résultat net de la période	**(2,1)**	**(2,4)**	**0,3**	**12,5 %**	**(6,3)**	**6,6**	**(12,9)**	**(195,5 %)**
Réévaluation des régimes à prestations définies	**(32,6)**	(53,7)	21,1	39,3 %	**(49,2)**	(143,9)	94,7	65,8 %
Résultat global total de la période	**(34,7)**	**(56,1)**	**21,4**	**38,1 %**	**(55,5)**	**(137,3)**	**81,8**	**59,6 %**

La perte d'exploitation du trimestre a augmenté de 2,1 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse est principalement attribuable au déficit financé qui a augmenté de 2,6 millions de dollars par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, et dû au fait que les charges d'exploitation financées ont cru de manière plus importante que les produits d'exploitation financés.

La perte d'exploitation cumulée pour la période de six mois s'est accrue de 15,1 millions de dollars. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des éléments hors caisse et ajustements comptables non financés (16,6 millions de dollars), compensée partiellement par la baisse de 1,5 million de dollars du déficit financé.

2. COMPARAISON DES IFRS ET DES PERTES D'EXPLOITATION FINANCÉES

Le tableau ci-dessous fournit des renseignements sur les éléments non financés qui ne sont pas inclus dans les résultats financés.

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
RÉSULTATS - IFRS								
Perte d'exploitation	**95,4**	**93,3**	**2,1**	**2,3 %**	**198,4**	**183,3**	**15,1**	**8,2 %**
ÉLÉMENTS NON FINANCÉS INCLUS DANS LA PERTE D'EXPLOITATION SELON IFRS								
Produits - ajustement pour points programme VIA *Préférence*	**(0,4)**	(0,4)	0,0	0,0 %	**(0,9)**	(0,7)	(0,2)	(28,6 %)
CHARGES								
Dépréciation et amortissement/ Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(22,1)**	(22,7)	0,6	2,6 %	**(45,5)**	(42,2)	(3,3)	(7,8 %)
Gain net (perte nette) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(1,4)**	(0,1)	(1,3)	(1300,0 %)	**(4,2)**	5,5	(9,7)	(176,4 %)
Autres	**(0,1)**	(1,3)	1,2	92,3 %	**(0,5)**	2,9	(3,4)	(117,2 %)
TOTAL - ÉLÉMENTS NON FINANCÉS	**(24,0)**	(24,5)	0,5	2,0 %	**(51,1)**	(34,5)	(16,6)	(48,1 %)
Résultats financés								
Perte d'exploitation financée	**71,4**	**68,8**	**2,6**	**3,8%**	**147,3**	**148,8**	**(1,5)**	**(1,0%)**

Pour le trimestre, les éléments non financés ont diminué de 0,5 million de dollars par rapport à l'année dernière. La baisse est attribuable à une diminution de la charge de dépréciation et d'amortissement, et d'autres éléments non financés (composés principalement de portion hors caisse des avantages sociaux du personnel), compensée partiellement par la hausse de la perte non réalisée sur les instruments dérivés.

Pour la période de six mois, les éléments non financés ont augmenté de 16,6 millions de dollars, en raison principalement d'une hausse de la perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés, et d'une augmentation des autres éléments non financés (la portion hors caisse des avantages sociaux du personnel).

La hausse de la perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés pour le trimestre et la période de six mois est attribuable aux écarts plus importants entre les prix des contrats et la valeur marchande des contrats de couverture qui expirent après la fin du trimestre et de la période de six mois.

3. FAITS SAILLANTS FINANCIERS – ACTIVITÉS FINANCÉES

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers de la Société, en indiquant les activités qui ont été financées au cours du trimestre.

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Produits voyageurs*	**83,1**	71,8	11,3	15,7 %	**148,8**	132,4	16,4	12,4 %
Produits totaux*	**89,1**	**77,3**	**11,8**	**15,3 %**	**160,0**	**143,4**	**16,6**	**11,6 %**
Charges d'exploitation*	**150,4**	136,5	13,9	10,2 %	**287,9**	266,8	21,1	7,9 %
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel*	**10,1**	9,6	0,5	5,2 %	**19,4**	25,4	(6,0)	(23,6 %)
Charges d'exploitation totales*	**160,5**	**146,1**	**14,4**	**9,9 %**	**307,3**	**292,2**	**15,1**	**5,2 %**
Perte d'exploitation	**(71,4)**	**(68,8)**	**2,6**	**3,8 %**	**(147,3)**	**(148,8)**	**(1,5)**	**(1,0 %)**
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**71,4**	**68,8**	**2,6**	**3,8 %**	**147,3**	**148,8**	**(1,5)**	**(1,0 %)**

*Les montants figurant aux états financiers ont été ajustés de façon à refléter les résultats des activités financées.

Produits totaux et sources de financement pour le trimestre :

T2 2017

56 % Produits totaux
44 % Financement d'exploitation par le gouvernement

T2 2016

53 % Produits totaux
47 % Financement d'exploitation par le gouvernement

Produits et sources de financement pour la période de six mois :

Cumul 2017

52 % Produits totaux
48 % Financement d'exploitation par le gouvernement

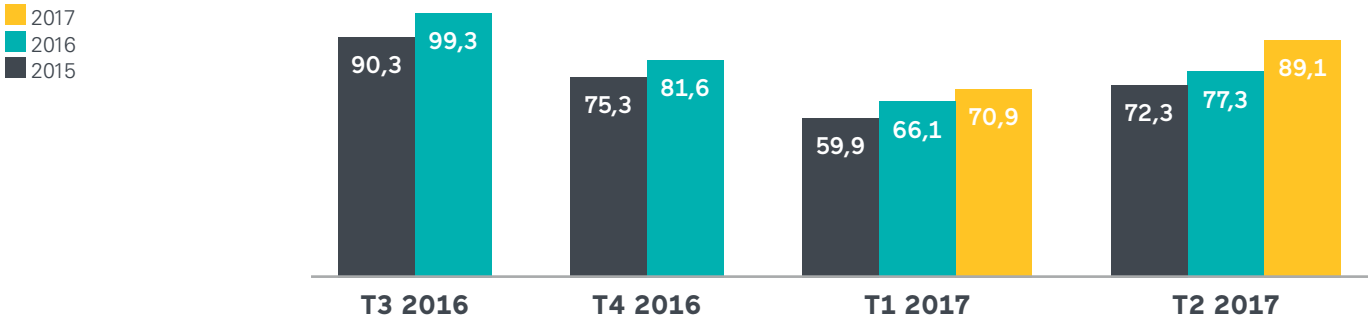
Cumul 2016

51 % Produits totaux
49 % Financement d'exploitation par le gouvernement

Les tableaux qui suivent présentent les données financières pour les dix derniers trimestres. Cette information trimestrielle est fondée sur les activités financées. Les produits varient au cours d'une année, reflétant les variations saisonnières des activités, la plus forte demande pour les services survenant l'été, au troisième trimestre.

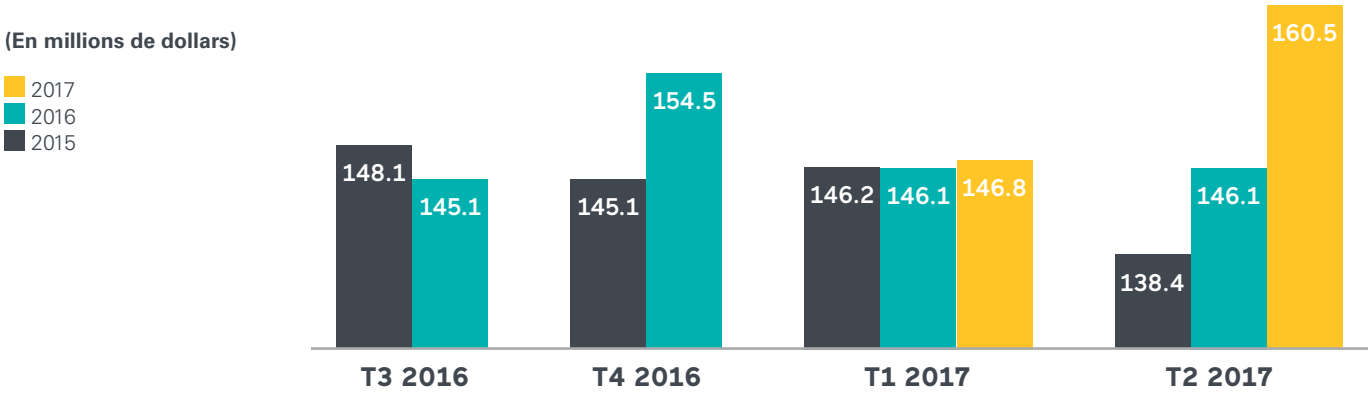
Produits trimestriels

(En millions de dollars)



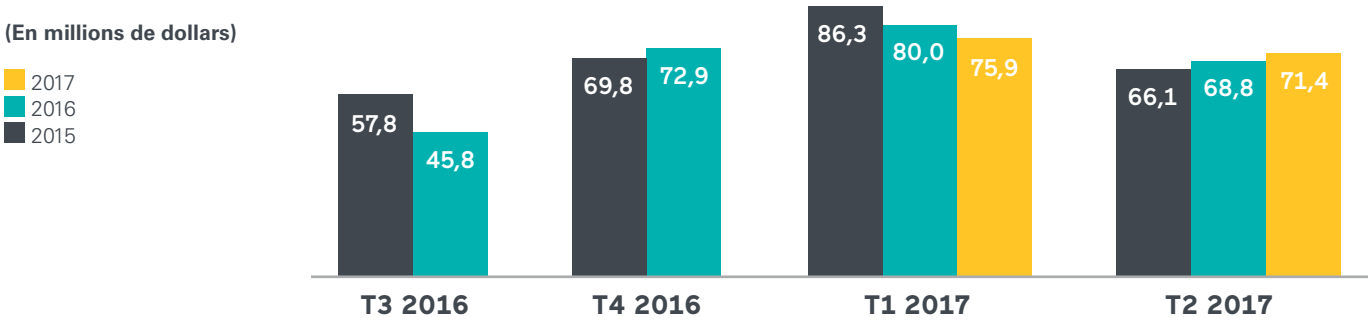
Charges d'exploitation trimestrielles

(En millions de dollars)



Déficit d'exploitation trimestriel

(En millions de dollars)



Les prochaines sections du document commentent les activités financées pour le trimestre et pour la période de six mois terminée le 30 juin 2017 (avant les éléments non financés et les autres redressements comptables), comparativement au trimestre et la période de six mois terminée le 30 juin 2016.

4. PRODUITS

Produits d'exploitation

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Produits voyageurs*	**83,1**	71,8	11,3	15,7 %	**148,8**	132,4	16,4	12,4 %
Autres produits*	**6,0**	5,5	0,5	9,1 %	**11,2**	11,0	0,2	1,8 %
Produits totaux*	**89,1**	**77,3**	**11,8**	**15,3 %**	**160,0**	**143,4**	**16,6**	**11,6 %**

*Les montants figurant aux états financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

Pour le trimestre :

Les produits voyageurs ont totalisé 83,1 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 15,7 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette augmentation est attribuable aux produits supplémentaires générés grâce à la capacité accrue offerte sur le Corridor Est et sur le *Canadien*, combinée à une majoration des tarifs moyens dans tous les principaux services de train, ainsi qu'à l'incidence de Pâques (en 2016, la fête de Pâques a été célébrée durant le premier trimestre).

Les autres produits ont totalisé 6,0 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 9,1 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette hausse pour le trimestre est attribuable à l'augmentation des produits des gares et des contrats exécutés pour des tiers.

Pour la période de six mois :

Les produits voyageurs se chiffrent à 148,8 millions de dollars, soit une augmentation de 12,4 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse s'explique elle aussi par l'augmentation de la capacité dans le Corridor Est et sur le *Canadien*, de même que par l'accroissement des tarifs moyens dans la plupart des principaux services de train.

Les autres produits ont totalisé 11,2 millions de dollars pour la période, ce qui représente une augmentation de 1,8 pour cent par rapport à la même période de l'exercice précédent.

a) Produits voyageurs

* Le montant des produits a été ajusté pour refléter les activités financées.

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Corridor Est	**49,6**	42,3	7,3	17,3 %	**96,5**	84,5	12,0	14,2 %
Sud Ouest Ontario	**10,6**	9,6	1,0	10,4 %	**21,1**	20,0	1,1	5,5 %
Corridor Québec - Windsor	**60,2**	**51,9**	**8,3**	**16,0 %**	**117,6**	**104,5**	**13,1**	**12,5 %**
Océan	**2,3**	2,1	0,2	9,5 %	**3,8**	3,7	0,1	2,7 %
Canadien	**17,5**	15,2	2,3	15,1 %	**22,0**	19,4	2,6	13,4 %
Liaisons régionales	**1,0**	1,0	0,0	0,0 %	**1,7**	1,6	0,1	6,2 %
Non Corridor	**20,8**	**18,3**	**2,5**	**13,7 %**	**27,5**	**24,7**	**2,8**	**11,3 %**
Autres	**2,1**	1,6	0,5	31,3 %	**3,7**	3,2	0,5	15,6 %
TOTAL	**83,1**	**71,8**	**11,3**	**15,7 %**	**148,8**	**132,4**	**16,4**	**12,4 %**

	VOYAGEURS (EN MILLIERS)							
	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
	2017	2016	Var #	Var %	**2017**	2016	Var #	Var %
Corridor Est	**732,4**	660,1	72,3	11,0 %	**1 429,3**	1 300,7	128,6	9,9 %
SWO	**235,8**	220,5	15,3	6,9 %	**471,7**	456,4	15,3	3,4 %
Eastern	**18,0**	16,8	1,2	7,1 %	**32,4**	32,5	(0,1)	(0,3 %)
Canadien	**26,0**	25,1	0,9	3,6 %	**36,2**	35,5	0,7	2,0 %
Liaisons régionales	**16,5**	16,9	(0,4)	(2,4 %)	**28,3**	29,3	(1,0)	(3,4 %)
TOTAL	**1 028,7**	**939,4**	**89,3**	**9,5 %**	**1 997,9**	**1 854,4**	**143,5**	**7,7 %**

Pour le trimestre :

- Les produits générés par le Corridor Est se sont accrus de 17,3 pour cent comparativement à l'exercice précédent, une hausse en grande partie attribuable à l'augmentation de l'achalandage (11,0 pour cent), combinée à une progression des produits moyens (5,7 pour cent);
- Les produits du Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 10,4 pour cent, étant donné l'augmentation du nombre de voyageurs (6,9 pour cent) et les produits moyens plus élevés (en hausse de 3,3 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* ont augmenté de 9,5 pour cent, en raison d'une hausse de l'achalandage (7,1 pour cent) et d'une augmentation des produits moyens (2,2 pour cent);
- Les produits du *Canadien* sont en hausse de 15,1 pour cent par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Ce rendement résulte de l'augmentation des produits moyens (11,1 pour cent) générés en grande partie par la classe Prestige, et d'un accroissement du nombre de voyageurs (3,6 pour cent);

- Les produits des services régionaux sont demeurés stables, l'achalandage a diminué de 2,4 pour cent; cependant, cette baisse a été totalement compensée par la hausse des produits moyens.

Pour la période de six mois :

- Les produits du Corridor Est ont augmenté de 14,2 pour cent par rapport à l'an dernier, en raison d'une hausse de l'achalandage (9,9 pour cent), associée à l'augmentation de la capacité, ainsi que d'une hausse des produits moyens (3,9 pour cent);
- Les produits dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 5,5 pour cent, étant donné l'augmentation du nombre de voyageurs (3,4 pour cent) et les produits moyens plus élevés (en hausse de 2,1 pour cent);
- Les produits de l'*Ocean* ont progressé de 2,7 pour cent, les produits moyens sont supérieurs de 3,0 pour cent à ceux de l'an dernier, tandis que l'achalandage a reculé de 0,3 pour cent;
- Les produits du *Canadien* sont en hausse de 13,4 pour cent par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Ce rendement résulte de l'augmentation des produits moyens (11,2 pour cent) générés en grande partie par la classe Prestige, de même qu'à une hausse de l'achalandage (2,0 pour cent);
- Les produits des services régionaux ont augmenté de 6,2 pour cent, en raison de produits moyens plus élevés (10,0 pour cent), hausse qui a été compensée en partie par une baisse du nombre de voyageurs (baisse de 3,4 pour cent).

5. CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux*	**68,3**	62,2	6,1	9,8 %	**125,8**	116,3	9,5	8,2 %
Exploitation des trains et carburant	**32,3**	29,8	2,5	8,4 %	**63,7**	59,8	3,9	6,5 %
Perte (gain) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**1,4**	1,6	(0,2)	(12,5 %)	**2,5**	4,3	(1,8)	(41,9 %)
Charge (recouvrement) d'impôts	**0,1**	0,2	(0,1)	(50,0 %)	**0,2**	0,4	(0,2)	(50,0 %)
Autres charges d'exploitation*	**48,3**	42,7	5,6	13,1 %	**95,7**	86,0	9,7	11,3 %
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	**150,4**	**136,5**	**13,9**	**10,2 %**	**287,9**	**266,8**	**21,1**	**7,9 %**
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel*	**10,1**	9,6	0,5	5,2 %	**19,4**	25,4	(6,0)	(23,6 %)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**160,5**	**146,1**	**14,4**	**9,9 %**	**307,3**	**292,2**	**15,1**	**5,2 %**

*Les montants figurant aux états financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

Charges d'exploitation par catégorie

T2 2017

- **43 %** Rémunération et avantages du personnel (68,3M$)
- **6 %** Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (10,1M$)
- **20 %** Exploitation des trains et carburant (32,3M$)
- **6 %** Gares et autres biens (9,7M$)
- **6 %** Matériel de maintenance (9,6M$)
- **3 %** Coût des fournitures à bord des trains (5,2M$)
- **5 %** Marketing et ventes (7,2M$)
- **3 %** Télécommunications (5,0M$)
- **8 %** Autres (13,1M$)

T2 2016

- **43 %** Rémunération et avantages du personnel ($62,2M)
- **7 %** Contributions de l'employeur aux avantages du personnel ($9,6M)
- **20 %** Exploitation des trains et carburant ($29,8M)
- **6 %** Gares et autres biens ($9,2M)
- **5 %** Matériel de maintenance ($7,6M)
- **3 %** Coût des fournitures à bord des trains ($4,5M)
- **6 %** Marketing and sales ($8,1M)
- **10 %** Autres ($15,1M)

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation financées avant les cotisations de l'employeur pour les avantages sociaux du personnel ont augmenté de 10,2 pour cent et ont atteint 150,4 millions de dollars. Cette augmentation est principalement attribuable aux éléments suivants :
  - Augmentation des charges de rémunération (6,1 millions de dollars) découlant en partie de l'ajout de capacité, ainsi qu'aux augmentations de salaire annuelles;
  - Hausse des coûts d'exploitation des trains et de carburant (2,5 millions de dollars) découlant aussi en partie de l'ajout de capacité qui a donné lieu à une hausse des charges telles que le carburant et des frais d'accès à l'infrastructure, de même qu'à une augmentation des prix du carburant (taxes et frais supplémentaires);
  - Hausse des honoraires professionnels et des frais de télécommunications voix et données, principalement attribuable aux projets de TI de type nuage qui ne peuvent pas être capitalisés (ces éléments sont inclus dans les autres charges d'exploitation).
- Les cotisations de l'employeur pour les avantages sociaux du personnel ont augmenté de 5,2 pour cent; cette hausse est principalement attribuable à une augmentation des cotisations pour services passés (incidence d'un écart temporel au deuxième trimestre de 2016).

Charges d'exploitation par catégorie

Période de six mois se terminant le 30 juin 2017

- **41 %** Rémunération et avantages du personnel (125,8M$)
- **6 %** Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (19,4M$)
- **21 %** Exploitation des trains et carburant (63,7M$)
- **7 %** Gares et autres biens (21,3M$)
- **5 %** Marketing et ventes (15,5M$)
- **6 %** Matériel de maintenance (18,8M$)
- **3 %** Coût des fournitures à bord des trains (9,3M$)
- **3 %** Professional services (7,9M$)
- **3 %** Data and voice telecommunications (9,5M$)
- **5 %** Autres (16,1M$)

Période de six mois se terminant le 30 juin 2016

- **40 %** Rémunération et avantages du personnel (116,3M$)
- **9 %** Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (25,4M$)
- **20 %** Exploitation des trains et carburant (59,8M$)
- **7 %** Gares et autres biens (20,0M$)
- **5 %** Marketing et ventes (14,9M$)
- **6 %** Matériel de maintenance (16,7M$)
- **3 %** Coût des fournitures à bord des trains (8,2M$)
- **2 %** Professional services (6,4M$)
- **2 %** Data and voice telecommunications (7,2M$)
- **6 %** Autres (17,3M$)

Période de six mois :

- Les charges d'exploitation financées avant les contributions de l'employeur aux avantages sociaux du personnel ont augmenté de 7,9 pour cent et se sont élevées à 287,9 millions de dollars au total pour la période. Cette augmentation est attribuable aux principaux éléments suivants :
  - Hausse de 9,5 millions de dollars de la charge pour la rémunération et les avantages sociaux, principalement attribuable à l'ajout de capacité et aux augmentations de salaire annuelles;
  - Hausse de 9,7 millions de dollars dans les autres charges, dont 2,3 millions pour les coûts liés aux télécommunications voix et données et 1,5 million de dollars pour les honoraires professionnels (principalement associés aux projets TI de type nuage qui ne peuvent pas être capitalisés), et 2,1 millions de dollars pour la maintenance du matériel roulant;
  - Hausse de 3,9 millions de dollars pour les coûts d'exploitation des trains et de carburant, attribuable en partie à l'ajout de capacité produisant une augmentation des coûts du carburant et des frais d'accès à l'infrastructure, ainsi qu'aux taxes et frais supplémentaires sur le carburant imposés en 2017.
- Les cotisations de l'employeur aux avantages du personnel ont diminué de 23,6 pour cent, principalement en raison de la baisse des contributions pour services passés, résultant d'une amélioration de la solvabilité qui sert de base pour la détermination des régimes de retraite de la Société pour les exigences de financement en 2017.

6. FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Financement d'exploitation	**71,4**	68,8	2,6	3,8 %	**147,3**	148,8	(1,5)	(1,0 %)
Financement en capital	**16,2**	17,3	(1,1)	(6,4 %)	**37,0**	39,4	(2,4)	(6,1 %)
Total du financement par le gouvernement du Canada	**87,6**	**86,1**	**1,5**	**1,7 %**	**184,3**	**188,2**	**(3,9)**	**(2,1 %)**
Financement par le gouvernement détaillé:								
Total des revenus financés (section 2)	**89,1**	77,3	11,8	15,3 %	**160,0**	143,4	16,6	11,6 %
Total des charges d'exploitation financées (section 3)	**160,5**	146,1	14,4	9,9 %	**307,3**	292,2	15,1	5,2 %
Perte d'exploitation financée totale	**71,4**	**68,8**	**2,6**	**3,8 %**	**147,3**	**148,8**	**(1,5)**	**(1,0 %)**

Pour le trimestre :

Le financement d'exploitation a augmenté de 1,5 million de dollars (1,7 pour cent) par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, et résulte de la perte d'exploitation plus élevée, compensée en partie par la diminution du financement d'immobilisations (moins de dépenses en immobilisations qu'à l'exercice précédent). La hausse de la perte d'exploitation est attribuable à l'augmentation des charges d'exploitation, compensée partiellement par la hausse des produits, comme l'indiquent les sections 2 et 3 du présent document.

Le financement pour les dépenses en immobilisations a diminué de 1,1 million de dollars (6,4 pour cent). Cette diminution s'explique par le fait que les investissements en immobilisations ont été moins importants qu'au trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Pour la période de six mois :

Le financement d'exploitation a diminué de 1,0 pour cent, un résultat qui reflète la réduction de la perte d'exploitation pendant la période. Cette réduction est le fruit de la hausse des produits, qui a été en partie contrebalancée par des charges d'exploitation financées plus élevées, comme l'illustrent les sections 2 et 3 du présent document.

Le financement pour les dépenses en immobilisations a diminué de 6,1 pour cent. Cette diminution s'explique elle aussi par le fait que les investissements ont été moins importants qu'au cours de la période correspondante de l'année dernière, cette situation étant attribuable au fait que plusieurs projets ont été complétés au cours de l'exercice précédent, et que les nouvelles enveloppes de financement en capital pour les projets futurs n'ont pas été confirmées avant le budget fédéral de mars 2017.

Le financement d'exploitation par le gouvernement, qui reflète l'insuffisance des produits par rapport aux charges d'exploitation, est comptabilisé dans l'état du résultat net.

Le financement pour les dépenses en immobilisations est comptabilisé dans l'état de la situation financière à titre de financement reporté pour les dépenses en immobilisations. Il est amorti et comptabilisé à titre de produits sur les mêmes périodes que celles au cours desquelles les immobilisations corporelles et incorporelles auxquelles il se rapporte sont utilisées pour les activités de VIA Rail.

7. RÉSULTAT GLOBAL TOTAL

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Résultat net	**(2,1)**	(2,4)	0,3	12,5 %	**(6,3)**	6,6	(12,9)	(195,5 %)
Autres éléments du résultat global								
Réévaluations des régimes à prestations définies	**(32,6)**	(53,7)	21,1	39,3 %	**(49,2)**	(143,9)	94,7	65,8 %
Résultat global total	**(34,7)**	**(56,1)**	**21,4**	**38,1 %**	**(55,5)**	**(137,3)**	**81,8**	**59,6 %**

En plus du résultat net, la Société a comptabilisé une charge de 32,6 millions de dollars pour le trimestre, et de 49,9 millions de dollars pour la période de six mois, relativement aux réévaluations des régimes à prestations définies. Cette charge est attribuable au fait que les rendements générés par les actifs des régimes sont inférieurs à la charge associée à la variation de la valeur actuarielle du régime.

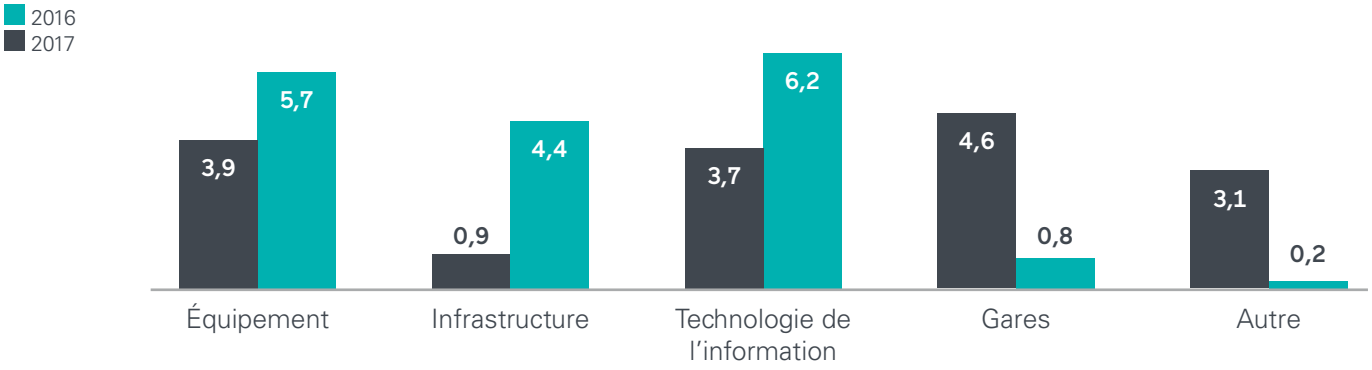
Des informations supplémentaires sur les régimes de retraite apparaissent à la note 13 des états financiers.

8. DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (déduction faite de l'amortissement cumulé) se sont chiffrées à 1 253,7 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 8,4 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2016.

Investissements en immobilisation pour le trimestre clos le 30 juin

(En millions de dollars canadiens)

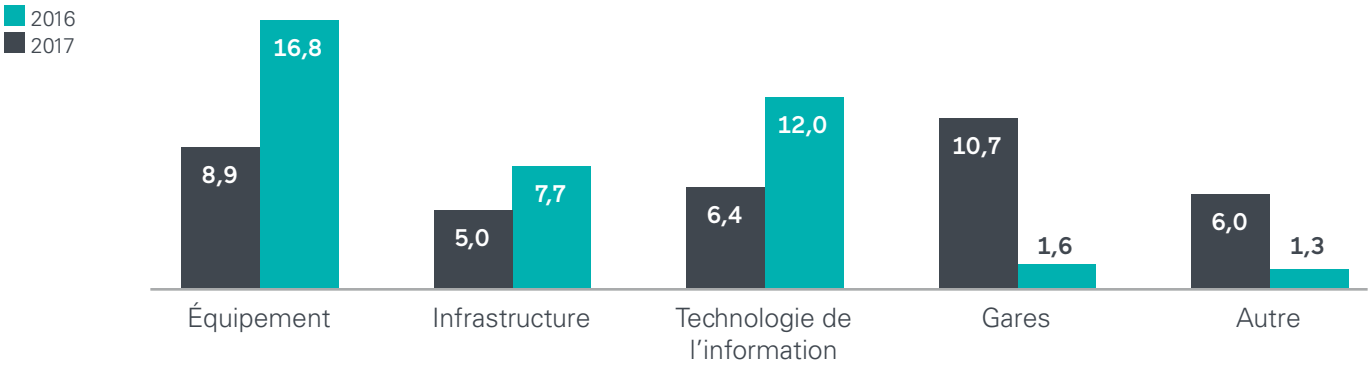


Les dépenses en immobilisations ont totalisé 16,2 millions de dollars pour le trimestre et consistaient principalement en :

- Des investissements de 4,6 millions de dollars dans des gares, dont des travaux exécutés aux gares d'Ottawa, de Québec et de Kingston;
- Des investissements de 3,9 millions de dollars dans des projets de matériel roulant, principalement le programme de modernisation des voitures LRC;
- Des investissements de 3,7 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information comme les projets de gestion de l'identité et de l'accès par carte.

Investissements en immobilisation pour la période de six mois terminée le 30 juin

(En millions de dollars canadiens)



Les investissements en immobilisations ont totalisé 37,0 millions de dollars pour la période et consistaient principalement en :

- Des investissements de 10,7 millions de dollars dans des projets relatifs aux gares, comme la plate-forme sur-élevée et la salle électrique à la gare d'Ottawa, ainsi que le remplacement de l'ascenseur à la gare de Kingston;
- Des investissements de 8,9 millions de dollars dans des projets de matériel roulant, principalement le programme de modernisation des voitures LRC;
- Des investissements de 6,4 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information, notamment le système de gestion et planification de la capacité, le programme de formation des ingénieurs de locomotive et la gestion de l'identité et de l'accès par carte;
- Des investissements de 5,0 millions de dollars dans des projets d'infrastructures, y compris les travaux effectués sur les ponts et les améliorations apportées aux voies.

9. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

	Trimestres terminés le 30 juin				Périodes de six mois terminées le 30 juin			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Solde, début de l'exercice	**12,2**	23,0	(10,8)	(47,0 %)	**10,9**	9,3	1,6	17,2 %
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**21,4**	(32,5)	53,9	(165,8 %)	**26,1**	2,4	23,7	987,5 %
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**3,5**	27,2	(23,7)	(87,1 %)	**0,1**	6,0	(5,9)	(98,3 %)
SOLDE, FIN DE L'EXERCICE	**37,1**	**17,7**	**19,4**	**109,6 %**	**37,1**	**17,7**	**19,4**	**109,6 %**

L'encaisse de la Société s'élevait à 37,1 millions de dollars au 30 juin 2017, ce qui représente 19,4 millions de dollars de plus qu'au 30 juin 2016.

La hausse des liquidités pour le trimestre est essentiellement attribuable à un montant supérieur de financement d'exploitation reçu du gouvernement du Canada.

10. ANALYSE DES RISQUES (COMPARATIVEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2016)

La présente section présente les principaux risques auxquels VIA Rail est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers, et donne de l'information sur les risques pour lesquels de nouvelles informations sont disponibles ou la tendance ou l'état a changé par rapport au 31 décembre 2016.

Elle doit être lue parallèlement aux informations sur les risques présentées dans la section *Commentaires et analyse de la direction* au 31 décembre 2016, incluse dans le rapport annuel 2016.

Principaux risques pour lesquels de nouvelles informations sont disponibles ou dont la tendance a changé depuis le 31 décembre 2016 :

NATURE DU RISQUE	TENDANCE EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2016	NOUVELLE TENDANCE	NATURE DU CHANGEMENT DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2016
SÉCURITÉ DES VOYAGEURS, DES EMPLOYÉS ET DU PUBLIC			
Des événements comme des collisions, des déraillements et des accidents impliquant des piétons peuvent avoir une incidence négative sur les produits. De tels événements ainsi que les nouvelles réglementations sur les passages à niveau peuvent également entraîner des coûts imprévus considérables pour la Société.	→	→	VIA Rail a reçu, dans le cadre du budget fédéral de mars 2017, une enveloppe pour les trois prochaines années, afin d'améliorer les passages à niveau, comme l'exige la nouvelle réglementation qui prendra effet en novembre 2021.
GOUVERNEMENT ET STRATÉGIE			
À titre de société d'État non mandataire, VIA Rail a des pouvoirs limités et elle dépend du crédit budgétaire que lui accorde annuellement le gouvernement pour financer ses activités et ses immobilisations et s'acquitter de ses obligations à l'égard des régimes de retraite. Un financement insuffisant constitue un risque pour la prestation efficace de ses services, de même que pour la planification et la mise en œuvre de ses stratégies à moyen et à long terme.	→	→	VIA Rail a reçu, dans le cadre du budget fédéral de mars 2017, la confirmation de ses enveloppes de financement pour les dépenses en immobilisations, les charges d'exploitation et les charges de retraite pour les trois prochains exercices du gouvernement (jusqu'en mars 2020).

↑ EN HAUSSE → STABLE ↓ EN BAISSE

COÛTS ASSUJETTIS À DES FACTEURS EXTERNES

NATURE DU RISQUE	TENDANCE EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2016	NOUVELLE TENDANCE	NATURE DU CHANGEMENT DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2016
Certains éléments existants qui sont hors du contrôle de la Société, comme les conditions météorologiques difficiles, et la situation des marchés de capitaux et commodités, peuvent avoir des répercussions négatives sur certaines charges d'exploitation comme le carburant, la maintenance du matériel roulant et les charges de retraite. Le non respect des coûts prévus au budget pourrait se traduire par une insuffisance de fonds et mener à une réduction des services.			La réduction des taux d'escompte a, sur une base comptable, généré des charges importantes liées à la réévaluation des régimes de retraite et avantages sociaux du personnel pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017. Si cette réduction de taux est confirmée sur une base actuarielle à la fin de l'exercice, elle pourrait causer un impact sur le financement futur requis par la Société.

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 attribuables aux voyageurs, et cause une augmentation des coûts d'exploitation.			La ponctualité s'est détériorée au cours des six premiers mois de 2017. Le *Canadien* a connu des retards vraiment considérables, comme en témoigne son taux de ponctualité de seulement 17 pour cent pour le trimestre. VIA continue de collaborer avec les chemins de fer hôtes pour résoudre les problèmes causant des retards et améliorer la ponctualité avant la période de pointe estivale.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

Principaux risques dont l'état est le même qu'au 31 décembre 2016

RISQUES	STATUT
Contribution des employés	
Génération de produits	
Qualité, disponibilité et fiabilité du matériel roulant	
Technologie de l'information	

EN HAUSSE STABLE EN BAISSE

11. PERSPECTIVES

La performance de ce deuxième trimestre a été très favorable, plus particulièrement en ce qui a trait aux produits. Cette performance a été obtenue grâce à l'ajout de capacité ainsi qu'aux ajustements des horaires, ce qui s'est traduit par un achalandage accru et une hausse des produits moyens, démontrant les résultats des efforts soutenus de VIA afin de maximiser le potentiel des produits de la Société.

Cependant, la Société est confrontée à divers problèmes, comme la baisse de la ponctualité et le vieillissement du parc de matériel roulant, qui génèrent une hausse des coûts et pourraient, à un certain point, avoir une incidence défavorable sur l'achalandage.

La nouvelle enveloppe budgétaire reçue en mars 2017 permettra la mise en œuvre de diverses initiatives visant à améliorer les services offerts aux clients, à maintenir le parc actuel de matériel roulant dans un bon état de fonctionnement et à mettre à niveau les systèmes de technologie de l'information. Toutes ces initiatives devraient minimiser les conséquences négatives de la faible ponctualité et du vieillissement de l'équipement.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

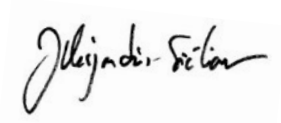
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 JUIN 2017

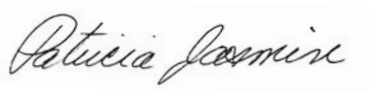
La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour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

La direction veille aussi à ce que tous les autres renseignements fournis dans ce rapport financier trimestriel concordent, s'il y a lieu, avec les états financiers trimestriels.

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



Yves Desjardins-Siciliano
Le président et chef de la direction



Patricia Jasmin, CPA, CA
La chef, Services financiers

Montréal, Canada
20 août 2017

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2017	31 décembre 2016
ACTIFS COURANTS	*(non audités)*	*(audités)*
Trésorerie	**37 057 $**	10 861 $
Clients et autres débiteurs	**12 454**	11 428
À recevoir du gouvernement du Canada	**1 349**	22 593
Autres actifs courants	**4 205**	2 927
Instruments financiers dérivés (NOTE 7)	**383**	2 507
Stocks	**24 459**	24 112
Fonds de renouvellement des actifs	**7 780**	7 780
	87 687	82 208
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 8)	**871 673**	879 060
Immobilisations incorporelles (NOTE 9)	**381 975**	383 075
Fonds de renouvellement des actifs	**873**	873
Actif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	**4 061**	4 151
	1 258 582	1 267 159
Total des actifs	**1 346 269 $**	1 349 367 $
PASSIFS COURANTS		
Fournisseurs et charges à payer (NOTE 10)	**87 754 $**	102 409 $
Provisions (NOTE 11)	**13 042**	13 507
Instruments financiers dérivés (NOTE 7)	**9 005**	6 962
Produits reportés (NOTE 12)	**62 663**	39 483
	172 464	162 361
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	**126 054**	75 877
	126 054	75 877
Financement en capital reporté (NOTE 14)	**1 239 267**	1 247 163
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Déficit accumulé	**(200 816)**	(145 334)
	(191 516)	(136 034)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 346 269 $**	1 349 367 $

Engagements (Note 17)

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2017	2016	**2017**	2016
PRODUITS				
Voyageurs	**82 686 $**	71 390 $	**147 953 $**	131 599 $
Autres	**5 941**	5 519	**11 160**	10 996
	88 627	76 909	**159 113**	142 595
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**78 453**	73 450	**145 918**	139 111
Exploitation des trains et carburant	**32 309**	29 858	**63 740**	59 814
Gares et autres biens	**9 689**	9 114	**21 293**	19 964
Marketing et ventes	**7 230**	8 095	**15 541**	14 873
Matériel de maintenance	**9 567**	7 608	**18 795**	16 661
Coûts des fournitures à bord des trains	**5 208**	4 545	**9 317**	8 237
Taxes d'exploitation	**3 085**	2 560	**5 554**	5 203
Frais professionnels	**3 851**	3 718	**7 909**	6 392
Télécommunications	**5 001**	3 853	**9 526**	7 171
Amortissements (NOTES 8 ET 9)	**22 004**	22 376	**44 926**	41 846
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 ET 9)	**137**	288	**588**	385
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**1 421**	91	**4 167**	(5 499)
Perte nette (gain net) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**1 398**	1 592	**2 543**	4 339
Autres	**4 645**	3 096	**7 694**	7 384
	183 998	170 244	**357 511**	325 881
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**95 371**	93 335	**198 398**	183 286
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	**71 467**	68 749	**147 317**	148 788
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 14)	**21 844**	22 375	**44 923**	41 537
Résultat net avant impôts sur le résultat	**(2 060)**	(2 211)	**(6 158)**	7 039
Recouvrement (charge) d'impôts	**(78)**	(186)	**(146)**	(400)
RÉSULTAT NET DE LA PÉRIODE	**(2 138)**	(2 397)	**(6 304)**	6 639
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 13)	**(32 554)**	(53 731)	**(49 178)**	(143 922)
	(32 554)	(53 731)	**(49 178)**	(143 922)
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL DE LA PÉRIODE	**(34 692) $**	(56 128) $	**(55 482) $**	(137 283) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES VARIATIONS DU DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2017	2016	**2017**	2016
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $	**9 300 $**	9 300 $
Déficit accumulé				
Solde au début de la période	**(166 124)**	(204 330)	**(145 334)**	(123 175)
Résultat net de la période	**(2 138)**	(2 397)	**(6 304)**	6 639
Autres éléments du résultat global de la période	**(32 554)**	(53 731)	**(49 178)**	(143 922)
Solde à la fin de la période	**(200 816)**	(260 458)	**(200 816)**	(260 458)
Total du déficit de l'actionnaire	**(191 516) $**	(251 158) $	**(191 516) $**	(251 158) $

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

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS) (NON AUDITÉS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2017	2016	**2017**	2016
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**(2 138) $**	(2 397) $	**(6 304) $**	6 639 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 8 ET 9)	**22 004**	22 376	**44 926**	41 846
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 ET 9)	**137**	288	**588**	385
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 14)	**(21 844)**	(22 375)	**(44 923)**	(41 537)
Revenu d'intérêts	**(90)**	(82)	**(175)**	(192)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**1 421**	91	**4 167**	(5 499)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	**11 505**	13 317	**20 501**	23 374
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	**(10 141)**	(9 570)	**(19 412)**	(25 389)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 15)	**20 491**	(34 124)	**26 685**	2 762
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation	**21 345**	(32 476)	**26 053**	2 389
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTE 14)	**16 183**	17 324	**37 027**	39 452
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**6 881**	25 197	**7 537**	7 391
Variation des fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**(3 455)**	1 898	**(7 569)**	(1 594)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 ET 9)	**(16 183)**	(17 324)	**(37 027)**	(39 452)
Intérêts reçus	**90**	82	**175**	192
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**-**	7	**-**	7
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'investissement	**3 516**	27 184	**143**	5 996
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	**24 861**	(5 292)	**26 196**	8 385
Solde au début de la période	**12 196**	22 995	**10 861**	9 318
Solde à la fin de la période	**37 057 $**	17 703 $	**37 057 $**	17 703 $
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	**37 057 $**	17 703 $	**37 057 $**	17 703 $
	37 057 $	17 703 $	**37 057 $**	17 703 $

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 2017 (NON AUDITÉS)

1. AUTORISATION ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). La Société s'emploie à être une voie sensée pour les voyageurs avec une mission de placer les passagers avant tout et de se dépasser constamment pour leur offrir une expérience de voyage plus sensée et plus sécuritaire à travers le Canada. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société est assujettie à une directive (C.P.2013-1354) qui a été émise le 9 décembre 2013 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 avant de fixer les conditions d'emploi de ses employés non syndiqués qui ne sont pas nommés par le gouverneur en conseil. La Société confirme qu'elle a rencontré les exigences de la directive.

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

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

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

Ces états financiers intermédiaires résumés ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 20 août 2017.

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 2016 qui ont été préparés selon les IFRS.

b) Monnaie fonctionnelle et de présentation

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

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés non audités sont présentées dans la Note 3 afférente aux états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2016.

4. SOURCES PRINCIPALES D'INCERTITUDES RELATIVES AUX ESTIMATIONS ET JUGEMENTS IMPORTANTS

En appliquant les conventions comptables, la direction doit établir des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actifs et passifs ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passifs éventuels à la date des états financiers.

Ces estimations et hypothèses sous-jacentes sont régulièrement révisées et se fondent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, incluant les attentes liées à des événements futurs qui sont considérées comme raisonnables étant donné les circonstances.

Les révisions d'estimations comptables sont prises en compte dans la période au cours de laquelle l'estimation a été révisée. L'incertitude reliée à ces jugements, estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements significatifs à la valeur comptable dans les exercices futurs pour les actifs et passifs correspondants. Les principales sources d'incertitudes relatives aux estimations et les hypothèses sont présentées dans la Note 4 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2016.

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 sera appliquée de façon rétrospective pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2018. La Société évalue actuellement l'impact de la norme IFRS 9 sur ses états financiers. L'impact ne devrait pas être important.

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 davantage d'informations 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 sera appliquée de façon rétrospective, soit selon une approche rétrospective complète ou selon une approche modifiée, pour les périodes annuelles commençant le 1er janvier 2018. La Société n'a pas encore déterminé l'incidence monétaire de ce changement et continue d'évaluer l'incidence de cette nouvelle norme, et fera d'autres mises à jour au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 2017.

5. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

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

La norme est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2019 et l'application anticipée est permise pour les sociétés qui appliqueront également IFRS 15 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La Société n'a pas l'intention d'appliquer de façon anticipée IFRS 16. La Société évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers.

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

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état du résultat global d'une période peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'une période différente. Par conséquent, la Société présente une perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement différente pour la période, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**2017**	2016	**2017**	2016
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	**95,4**	93,3	**198,4**	183,3
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :				
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	**-**	0,2	**0,1**	0,4
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :				
Amortissements	**(22,0)**	(22,4)	**(44,9)**	(41,8)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(0,1)**	(0,3)	**(0,6)**	(0,4)
Excédent des contributions sur les charges au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	**(1,4)**	(3,8)	**(1,1)**	2,0
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**(1,5)**	(0,1)	**(4,2)**	5,5
Ajustement pour les courus de rémunération	**1,3**	2,1	**0,4**	0,6
Autres	**(0,3)**	(0,2)	**(0,8)**	(0,8)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**71,4**	68,8	**147,3**	148,8

7. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

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

	30 juin 2017		31 décembre 2016	
SWAPS DE MARCHANDISES	**Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)**	**Juste valeur en $ CAN (millions)**	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Actif	**3 024**	**0,2**	8 064	2,0
Passif	**12 600**	**8,1**	10 080	6,4

Au 30 juin 2017, les swaps de marchandises libellés en dollars américains ont un prix fixe par gallon américain entre 1,770 et 2,705 dollars américains et les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 1,890 et 2,283 en dollars canadiens (31 décembre 2016: entre 1,770 et 2,705 dollars américains et entre 1,890 et 2,283 en dollars canadiens). Les dates de maturité varient respectivement de 2017 à 2019 et de 2017 à 2019 (31 décembre 2016: 2017 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

	30 juin 2017		31 décembre 2016	
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	**1,8**	**0,2**	7,3	0,5
Passif	**14,1**	**0,9**	15,0	0,6

Au 30 juin 2017, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,156 et 1,382 en dollars américains (31 décembre 2016 : entre 1,156 et 1,389) et les dates de maturité sont de 2017 à 2019 (31 décembre 2016: 2017 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	30 juin 2017	31 décembre 2016
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total Actif	**0,4**	2,5
Total Passif	**9,0**	7,0

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 janvier 2017	Additions	Dispositions	Transferts	30 juin 2017
Coût :					
Terrains	17,0	-	-	-	**17,0**
Matériel roulant	935,2	-	(5,4)	6,7	**936,5**
Bâtiments de maintenance	166,1	-	-	0,2	**166,3**
Gares et installations	126,8	-	-	0,2	**127,0**
Infrastructures (propriété de la Société)	255,8	-	-	0,3	**256,1**
Améliorations locatives	84,4	-	-	0,1	**84,5**
Machinerie et équipement	25,1	-	-	0,3	**25,4**
Matériel informatique	35,4	-	-	0,7	**36,1**
Autres immobilisations corporelles	6,6	-	-	0,1	**6,7**
Projets en cours de réalisation	30,9	25,5	-	(7,8)	**48,6**
Coût total	1 683,3	25,5	(5,4)	0,8	**1 704,2**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Matériel roulant	469,6	21,3	(4,8)	-	**486,1**
Bâtiments de maintenance	119,3	0,9	-	-	**120,2**
Gares et installations	42,5	2,4	-	-	**44,9**
Infrastructures (propriété de la Société)	82,0	4,0	-	-	**86,0**
Améliorations locatives	46,6	1,7	-	-	**48,3**
Machinerie et équipement	18,0	0,6	-	-	**18,6**
Matériel informatique	23,9	2,0	-	-	**25,9**
Autres immobilisations corporelles	2,3	0,2	-	-	**2,5**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	804,2	33,1	(4,8)	-	**832,5**
Valeur nette comptable	879,1	(7,6)	(0,6)	0,8	**871,7**

9. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 janvier 2017	Additions	Dispositions	Transferts	30 juin 2017
Coût :					
Logiciels (NOTE 1)	102,6	-	-	0,2	**102,8**
Droits d'accès aux infrastructures	426,5	-	-	0,9	**427,4**
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	-	**4,4**
Projets en cours de réalisation	13,4	11,5	-	(1,9)	**23,0**
Coût total	546,9	11,5	-	(0,8)	**557,6**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Logiciels	71,1	6,0	-	-	**77,1**
Droits d'accès aux infrastructures	90,9	5,7	-	-	**96,6**
Autres actifs intangibles	1,8	0,1	-	-	**1,9**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	163,8	11,8	-	-	**175,6**
Valeur nette comptable	383,1	(0,3)	-	(0,8)	**382,0**

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

10. FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2017	31 décembre 2016
Salaires à payer et courus	**34,2**	39,4
Fournisseurs et charges à payer - Immobilisations	**13,8**	21,4
Fournisseurs et charges à payer - Autres	**29,7**	33,7
Fournisseurs et charges à payer classés comme Autres passifs financiers	**77,7**	94,5
Impôts sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	**6,1**	4,8
Déductions à la source	**4,0**	3,1
Total fournisseurs et charges à payer	**87,8**	102,4

11. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 janvier 2017	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	30 juin 2017
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	-	-	-	**0,3**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	13,2	2,1	(2,4)	(0,2)	**12,7**
Total provisions	13,5	2,1	(2,4)	(0,2)	**13,0**

a) Coûts environnementaux

La Société a enregistré une provision de 0,3 million de dollars (31 décembre 2016: 0,3 million de dollars) reliée à des déversements de carburant.

b) Litiges et réparations d'équipement

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

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

Ces événements sont sujets à plusieurs incertitudes. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

12. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 juin 2017	31 décembre 2016
Ventes de billets à l'avance	**40,1**	18,3
Cartes cadeaux	**1,5**	1,7
Transactions non monétaires	**2,8**	2,0
VIA Préférence (NOTE 1)	**17,9**	17,0
Autres	**0,4**	0,5
Total produits reportés	**62,7**	39,5

Note 1 : Les produits reportés reliés aux points du programme de fidélisation sont évalués sur une base régulière à partir de la juste valeur des prix pour les billets de train (niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, c'est-à-dire sur des données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché actif (non ajustés), qui sont observables directement ou indirectement).

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

La Société offre des régimes de retraite ayant une composante à prestations définies (capitalisés) et à cotisations définies. La Société offre également des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés, incluant des assurances médicales et vie à la retraite et des avantages long terme aux employés tel que des prestations auto-assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail, des indemnités d'invalidité de longue durée ainsi que la continuité de la couverture des avantages sociaux pour les employés en congé d'invalidité de longue durée.

Régimes de retraite

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

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

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

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

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

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

Certains employés syndiqués embauchés à compter du 1 janvier 2014

i) Composante à prestations définies

Les prestations définies selon la formule réduite sont fondées sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière. Chaque 1er avril suivant le troisième anniversaire de la date de départ à la retraite, la rente est indexée à un taux correspondant à 50 pour cent du taux d'inflation, jusqu'à concurrence de 3 pour cent, mais uniquement lorsque le régime est en situation de surplus.

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

Le comité d'investissement est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

ii) Composante à cotisations définies

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

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

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

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

a) Composante à prestations définies des régimes de retraite et régimes de prestations postérieures à l'emploi

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de retraite sont les mêmes que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies qui a été diminué à 3,30 pour cent (31 décembre 2016: 3,80 pour cent) ainsi que le taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été diminué à 3,80 pour cent (31 décembre 2016: 4,00 pour cent).

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de prestations postérieures à l'emploi sont les mêmes que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a été diminué à 3,90 pour cent (31 décembre 2016: 4,10 pour cent). Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi demeure inchangé.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions du 30 juin, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieures à l'emploi	
	30 juin 2017	31 décembre 2016	**30 juin 2017**	31 décembre 2016
OBLIGATION AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde au début de la période	**2 298,1**	2 223,3	**21,7**	19,7
Coût des services	**15,5**	26,1	**0,2**	0,4
Coût des services passés	**-**	4,7	**-**	-
Charge d'intérêts	**37,7**	88,3	**0,4**	0,8
Cotisations des salariés	**7,2**	13,4	**-**	-
Prestations versées	**(69,8)**	(120,5)	**(0,3)**	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	-	**-**	(0,1)
Effet des changements aux hypothèses financières	**128,2**	58,6	**-**	0,7
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	4,2	**-**	0,8
Solde à la fin de la période	**2 416,9**	2 298,1	**22,0**	21,7
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 267,2**	2 223,6	**-**	-
Revenu d'intérêts	**37,0**	87,4	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	**79,0**	33,7	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**16,6**	31,9	**0,3**	0,6
Cotisations des salariés	**7,2**	13,4	**-**	-
Prestations versées	**(69,8)**	(120,5)	**(0,3)**	(0,6)
Charges administratives	**(1,5)**	(2,3)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 335,7**	2 267,2	**-**	-
Actif net (passif net) au titre des prestations définies	**(81,2)**	(30,9)	**(22,0)**	(21,7)

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 2016 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations qui a augmenté à 3,40 pour cent (31 décembre 2016 : 3,30 pour cent). Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi demeure inchangé.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 30 juin, les principaux résultats 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 2017**	31 décembre 2016
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**18,5**	21,9
Coût des services	**1,6**	4,8
Charge d'intérêts	**0,3**	0,8
Prestations versées	**(2,2)**	(4,4)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	(1,1)
Effet des changements reliés à l'expérience	**-**	(3,5)
Solde à la fin de la période	**18,2**	18,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**2,2**	4,4
Prestations versées	**(2,2)**	(4,4)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des avantages du personnel à long terme	**(18,2)**	(18,5)

13. 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 CANADIENS)	30 juin 2017	31 décembre 2016
OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde au début de la période	**0,6**	1,1
Coût des services	**0,3**	0,1
Prestations versées	**(0,3)**	(0,6)
Solde à la fin de la période	**0,6**	0,6
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,3**	0,6
Prestations versées	**(0,3)**	(0,6)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	**(0,6)**	(0,6)

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 2017	31 décembre 2016
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**4,1**	4,2
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**(85,3)**	(35,1)
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	**(22,0)**	(21,7)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(18,2)**	(18,5)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(0,6)**	(0,6)
Total passifs	**(126,1)**	(75,9)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2017	2016	**2017**	2016
Charges d'exploitation :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**10,1**	11,4	**17,7**	19,6
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	**0,3**	0,4	**0,6**	0,6
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,0**	1,4	**1,9**	2,9
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**0,1**	0,1	**0,3**	0,3
Total	**11,5**	13,3	**20,5**	23,4

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
	2017	2016	**2017**	2016
Autres éléments du résultat global :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**(32,6)**	(53,7)	**(49,2)**	(143,9)
Total	**(32,6)**	(53,7)	**(49,2)**	(143,9)

14. 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 2017	31 décembre 2016
Solde au début de la période	**1 247,2**	1 263,1
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**37,0**	86,4
Amortissement du financement en capital reporté	**(44,9)**	(102,3)
Solde à la fin de la période	**1 239,3**	1 247,2

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

	Trimestres terminés le 30 juin		Périodes de six mois terminées le 30 juin	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016	2017	2016
Clients et autres débiteurs	**1,5**	0,2	**(1,0)**	1,5
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada	**20,8**	(36,5)	**13,7**	(18,5)
Autres actifs courants	**(0,2)**	(1,6)	**(1,3)**	(3,1)
Stocks	**(0,8)**	0,2	**(0,3)**	4,1
Fournisseurs et charges à payer	**(5,9)**	(1,2)	**(7,1)**	(1,0)
Provisions	**(0,3)**	(0,2)	**(0,5)**	1,3
Produits reportés	**5,4**	5,0	**23,2**	18,5
Total	**20,5**	(34,1)	**26,7**	2,8

16. RISQUES FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont exposés aux mêmes risques qui ont été présentés dans les états financiers annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2016.

17. 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 2017				31 décembre 2016
	Total des engagements	**À moins d'un an**	**De un à cinq ans**	**Plus de cinq ans**	Total des engagements
ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :					
Baux opérationnels non résiliables (NOTE A) :					
Preneur	**29,3**	3,6	15,0	10,7	31,1
Total	**29,3**	3,6	15,0	10,7	31,1
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :					
Matériel roulant	**-**	-	-	-	1,8
Bâtiments de maintenance	**0,9**	0,9	-	-	-
Gares et installations	**3,1**	3,1	-	-	-
Infrastructure	**4,4**	4,4	-	-	1,0
Matériel informatique	**2,0**	2,0	-	-	-
Autres	**0,4**	0,4	-	-	8,3
Total	**10,8**	10,8	-	-	11,1
Total des engagements	**40,1**	14,4	15,0	10,7	42,2

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 2017, un montant de 8,2 millions de dollars (30 juin 2016 : 8,1 millions de dollars) a été comptabilisé en charge en lien avec les contrats de location d'immeuble.

b) Tel que mentionné à la Note 1, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018. Aucun montant n'est inclut dans le tableau ci-haut relativement à ces contrats puisque les montants d'engagements fluctuent en fonction de l'utilisation annuelle des voies.

c) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 23,0 millions de dollars (31 décembre 2016 : 26,5 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

VIARAIL.CA