RAPPORT DU TROISIÈME TRIMESTRE 2017

TABLE DES MATIÈRES

02 Message du président
04 Troisième trimestre en chiffres
06 Examen des activités
11 Mobilité durable
20 Indicateurs clés de performance
22 Gouvernance et responsabilité
24 Commentaires et analyse de la direction
42 États financiers intermédiaires résumés

Image de la couverture : @bkphoto

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Tandis que s'achève l'année du 150e anniversaire du Canada, j'ai le plaisir d'annoncer que VIA Rail a connu un autre excellent trimestre, lui-même digne d'être célébré. Au cours des trois derniers mois, nous avons été témoins de plusieurs impressionnantes réalisations, notamment notre 14e trimestre consécutif de croissance des revenus et notre 7e trimestre d'affilée d'augmentation de l'achalandage, des hausses qui ont atteint les deux chiffres comparativement à l'année dernière. Durant l'été, nous avons aussi établi un nouveau record pour le plus de revenus en un mois, et ce, lors du mois d'août, et nous avons affiché une croissance à deux chiffres lors de la fin de semaine de la fête du Travail par rapport à l'an dernier. De telles augmentations sont exceptionnelles, et chaque jour je suis fier du travail qu'accomplissent tous les employés de VIA Rail pour servir leurs compatriotes canadiens.

Le 1er juillet marquait officiellement le 150e anniversaire du Canada, et VIA Rail était de la partie, participant à bon nombre de festivités partout au pays. D'ailleurs, en juillet, plus de 4 000 jeunes Canadiens ont pris le train pour découvrir les panoramas à couper le souffle de notre nation grâce à la carte-voyage Canada 150 pour les jeunes de VIA Rail. Ce laissez-passer, qui offrait des déplacements illimités d'un océan à l'autre pendant tout le mois, a connu un vif succès, et de nombreux passagers ont raconté avec fierté leurs souvenirs en ligne (grâce à notre mot-clic #VIACanada150) et sur notre blogue. Les activités de VIA Rail à l'occasion de Canada 150 au cours du trimestre sont abordées plus en détail dans ce rapport.

VIA Rail a participé à de nombreux autres événements, dont les Jeux Invictus, pour lesquels nous avons transporté d'Ottawa vers Toronto le contingent d'athlètes canadiens composé de 90 militaires actifs ou à la retraite. Nous avons aussi commandité la Course de l'Armée qui a eu lieu à Ottawa. VIA Rail, qui appuie de façon soutenue la communauté des militaires et des anciens combattants, continue d'honorer et de soutenir les personnes qui servent notre pays.

Au cours de ce trimestre, nous avons également célébré le centième anniversaire de notre gare patrimoniale d'Alexandria, en Ontario. Pour souligner l'événement, VIA Rail a fait don au canton de Glengarry Nord de 10 érables à sucre, une variété connue comme l'emblème du Canada. Des moments comme ceux-ci nous rappellent le rôle fondamental joué par le chemin de fer dans l'édification de notre pays et nous permettent de réitérer notre engagement à relier les collectivités au Canada.

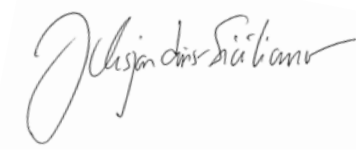
De plus, en août, VIA Rail a humblement accueilli 30 nouveaux citoyens à notre Gare du Palais à Québec. Lors de la cérémonie de citoyenneté, organisée en collaboration avec Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada et l'Institut pour la citoyenneté canadienne, nos nouveaux amis et concitoyens ont relaté leurs parcours individuels et expliqué ce que représente pour eux le fait d'être Canadiens.

Pendant ce temps, à l'interne, notre personnel répondait pour la troisième année consécutive à notre sondage de mobilisation des employés. VIA Rail est fière d'offrir à ses employés un milieu de travail professionnel axé sur la collaboration et le respect mutuel. Dans le cadre de notre sondage, les membres de la famille VIA Rail ont pu formuler leurs commentaires et suggestions sur la façon de créer un espace de travail plus efficace et stimulant. Au cours des douze derniers mois, l'engagement de nos employés a atteint un taux record de 62 pour cent, une amélioration de 5 pour cent par rapport à l'année dernière, et une augmentation exceptionnelle de 16 pour cent depuis 2014.

Avec un personnel aussi branché et mobilisé, les résultats spectaculaires que nous avons obtenus encore ce trimestre n'ont rien d'étonnant.

J'aimerais remercier l'ensemble de notre personnel, qui fait de la société VIA Rail ce qu'elle est, ainsi que tous nos passagers, pour lesquels nous travaillons si fort, et qui nous récompensent en prenant le train plus souvent et en plus grand nombre.

J'espère avoir bientôt le plaisir de vous rencontrer à bord de nos trains.



YVES DESJARDINS-SICILIANO
Président et chef de la direction

TROISIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES

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

	T3-2017	T3-2016	Cumul 2017	Cumul 2016
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs [1]	**107,3**	93,5	**256,1**	225,9
Produits totaux [1]	**113,1**	**99,3**	**273,1**	**242,7**
Charges d'exploitation [1]	**(146,6)**	(139,2)	**(434,5)**	(406,0)
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	**(9,6)**	(5,9)	**(29,0)**	(31,3)
Charges d'exploitation totales [1]	**(156,2)**	**(145,1)**	**(463,5)**	**(437,3)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(43,1)**	**(45,8)**	**(190,4)**	**(194,6)**
Dépenses en immobilisations	**(15,4)**	(19,0)	**(52,4)**	(58,4)
Financement total requis	**(58,5)**	**(64,8)**	**(242,8)**	**(253,0)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	**43,1**	45,8	**190,4**	194,6
Financement en capital par le gouvernement	**15,4**	19,0	**52,4**	58,4
Financement total par le gouvernement	**58,5**	**64,8**	**242,8**	**253,0**
Fonds de renouvellement des actifs	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS [2]				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**296**	258	**713**	646
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**454**	442	**1 249**	1 188
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**14,5**	17,7	**26,7**	30,1
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**35,2**	34,2	**35,0**	35,7
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 718**	1 670	**5 036**	4 923
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**12 887**	12 825	**33 290**	32 810
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**65**	58	**57**	54
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**173**	155	**142**	131
Ponctualité (%)	**70**	69	**74**	74
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	**3 240**	2 986	**2 971**	2 764

(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, TROISIÈME 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	69 163 $	1 098	209 495	0,11 $
Long parcours Ouest	29 754 $	53	65 054	0,04 $
Long parcours Est	4 074 $	29	16 681	0,47 $
Liaisons régionales	1 543 $	21	5 361	1,72 $
Total	**104 534 $**	**1 201**	**296 591**	**0,15 $**

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, TROISIÈME 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	60 278 $	980	186 930	0,14 $
Long parcours Ouest	25 466 $	42	47 411	0,08 $
Long parcours Est	3 944 $	28	15 738	0,48 $
Liaisons régionales	2 185 $	25	7 319	1,23 $
Total	**91 873 $**	**1 075**	**257 398**	**0,18 $**

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

EXAMEN DES ACTIVITÉS

CÉLÉBRATIONS DE CANADA 150

PLUS DE 4 000 JEUNES ONT DÉCOUVERT LE CANADA

Dans le cadre des célébrations du 150e anniversaire de cette année, VIA Rail a mis sur le marché la carte-voyage Canada 150 pour les jeunes, qui leur permettait des déplacements illimités vers toutes nos destinations pendant le mois de juillet. Offert au coût symbolique de 150 $, ce laissez-passer a suscité un vif enthousiasme en ligne, permettant aux 4 283 jeunes qui s'en sont procuré un de vivre un été de rêve.

VIA Rail a soigneusement planifié cette aventure dans chacun de ses départements : de la planification du réseau jusqu'à la sécurité et la sûreté. De plus, le personnel des gares et à bord des trains a traité nos voyageurs aux petits soins, pour qu'ils puissent vivre l'expérience du romantisme des voyages en train et se forger des souvenirs inoubliables. Les détenteurs de la carte-voyage ont raconté leurs souvenirs, leurs rencontres et la découverte de leur pays en utilisant le mot-clic #VIACanada150 sur Instagram, Twitter, Facebook et d'autres réseaux sociaux. La version intégrale de leurs récits a été publiée sur la page spéciale Canada 150 de notre blogue.

Cette promotion a connu un immense succès, comme en témoignent les milliers de publications en ligne. Voici quelques moments forts :

@ahmad.shafiq11

@hopee.n

@mireilllestp

PRENDRE PART AUX FESTIVITÉS

En plus de prendre soin des passagers qui sont partis à la découverte du Canada en train cet été, VIA Rail s'est aussi associée avec bon nombre d'organismes et a participé à plusieurs activités partout au pays.

Défilé de la Fierté de Montréal

La Machine, Ottawa, Ontario

Orchestre national des jeunes (@NYO_Can)

Défilé de la fierté gaie d'Ottawa

LES PASSAGERS AVANT TOUT

LA VOIE ANTI-TRAFIC

La très réussie campagne de marketing « Pourquoi tu ne prends pas le train? » de VIA Rail, qui invitait les gens à prendre du recul et à réévaluer leurs habitudes de transport, s'est poursuivie ce trimestre en mettant l'accent sur les automobilistes. Les messages publicitaires encourageaient les voyageurs à laisser leurs voitures à la maison et à éviter la congestion et le stress en optant pour un moyen de transport plus sensé, simple et écologique – le train ! Les messages ont été diffusés en ligne dans le corridor Québec-Windsor sur les réseaux sociaux et d'autres plateformes Web, en plus d'apparaître sur des panneaux extérieurs le long des autoroutes.

DES BORNES DE RECHARGE POUR VOITURES ÉLECTRIQUES

VIA Rail a entrepris l'installation de bornes de recharge pour voitures électriques dans le stationnement de plusieurs de ses gares ! Grâce au partenariat de VIA Rail avec les réseaux de bornes de recharge Circuit électrique au Québec et Flo dans le reste du Canada, les propriétaires de voitures électriques peuvent maintenant faire le plein à nos gares de Windsor, en Ontario, et de Sainte-Foy, au Québec. D'ici la fin de l'année, des bornes de recharge seront également installées aux gares de London, de Dorval, de Kingston, de Belleville, de Cobourg et de Fallowfield, de même qu'à nos centres de maintenance de Montréal et de Toronto (sur demande des employés).

AMÉLIORER NOS HORAIRES

De concert avec les propriétaires des chemins de fer, VIA Rail essaie constamment d'améliorer ses horaires pour répondre plus efficacement aux besoins des voyageurs. Au cours du trimestre, nous avons ajouté des départs dans le Corridor est, dont un aller-retour le dimanche entre Ottawa et Québec. Des arrêts à Saint-Hyacinthe ont également été ajoutés, ce qui permet aux navetteurs d'aller travailler à Montréal.

CONSOLIDER NOS ACTIFS

CENTENAIRE DE LA GARE D'ALEXANDRIA

En septembre, nous avons célébré le centenaire de notre gare patrimoniale d'Alexandria, en Ontario. Le président de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano, était sur place en compagnie de députés et du maire du canton de Glengarry Nord pour célébrer l'événement.

Pour marquer cet important événement, VIA Rail a fait cadeau aux résidents du canton de Glengarry Nord de 10 érables à sucre pour représenter chaque décennie d'histoire de la gare et de collaboration entre VIA Rail et le canton de Glengarry Nord. Arbre dont la feuille est l'emblème du Canada, l'érable à sucre a été choisi pour son caractère robuste et son imposante beauté. Une plaque commémorative soulignant cet important anniversaire a aussi été dévoilée lors de la conférence de presse, à laquelle ont participé Francis Drouin, le député fédéral de la circonscription Glengarry-Prescott-Russell, Chris McDonell, le maire du canton de Glengarry Nord, et Yves Desjardins-Siciliano, le président de VIA Rail.

De gauche à droite : Grant Crack, député provincial de la circonscription de Glengarry-Prescott-Russell, Francis Drouin, député fédéral de la circonscription de Glengarry-Prescott-Russell, Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction de VIA Rail, et Chris McDonell, maire du canton de Glengarry Nord.

LE SALON PANORAMA DE VANCOUVER FAIT PEAU NEUVE

Afin d'améliorer notre offre de services à Vancouver, le salon Affaires Panorama a été entièrement rénové. En mai, à la suite de travaux d'une durée de cinq mois, notre superbe salon accueillait à nouveau les passagers. Les nouvelles installations, similaires à celles qu'on retrouve dans les salons Affaires d'autres grandes villes, procurent aux visiteurs davantage de confort.

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 transports 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 écoresponsable. Voici un aperçu de nos activités durant le trimestre qui s'accordent avec nos piliers de la mobilité durable. Le rapport intégral sur la mobilité durable de 2016, paru plus tôt cette année, est accessible dans la section « Gouvernance et rapports » de notre site Web.

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

ACCUEILLIR DES NOUVEAUX CANADIENS ET DES ÉTUDIANTS ÉTRANGERS

Dans le cadre du programme de Laissez-passer culturel de l'Institut pour la citoyenneté canadienne, les nouveaux citoyens peuvent profiter d'un rabais pour prendre les trains de VIA Rail au cours de leur première année de citoyenneté. Depuis le lancement du programme en juillet 2012, près de 27 000 nouveaux Canadiens ont voyagé à bord de nos trains. Ce trimestre, VIA Rail a organisé une cérémonie de citoyenneté à la Gare du Palais à Québec. Sous les regards remplis de fierté des membres de leur famille, trente nouveaux citoyens canadiens ont prêté serment.

En outre, VIA Rail s'est associée aux initiatives de Montréal International et de Québec International dans le cadre de leurs programmes visant à inciter les étudiants étrangers à s'établir au Québec.

Cérémonie de citoyenneté à la Gare du Palais à Québec

DES LIENS ÉTROITS AVEC LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

OFFRE DE RABAIS

Pour souligner la contribution des hommes et des femmes qui consacrent leur vie à servir leur pays, VIA Rail offre un rabais aux membres de la communauté militaire qui voyagent à des fins personnelles. Il s'agit d'une réduction de 25 pour cent sur le meilleur tarif ferroviaire en vigueur qui est accordée à tous les membres des Forces armées canadiennes, aux anciens combattants et à leurs familles. Dans le cadre de cette initiative, les militaires et leurs familles ont effectué 4 836 voyages de plus que pendant la période correspondante en 2016, soit une hausse de 18,6 pour cent. Depuis le lancement du programme, il y a sept ans, les membres de cette communauté ont profité de plus de 205 000 voyages en train.

Au cours du troisième trimestre, pour souligner le 150e anniversaire du Canada, un rabais additionnel a été ajouté à cette offre. La communauté militaire a bénéficié d'une réduction tarifaire de 35 pour cent sur nos trains Aventures.

SOUTENIR LES ÉVÉNEMENTS MILITAIRES

VIA Rail a pris part à plusieurs événements importants pour la communauté militaire, comme l'édition 2017 de la Course de l'Armée. Nous avons également appuyé le Commando Challenge, un match de hockey à l'appui du Centre de ressources pour les familles des militaires d'Halifax et régions, organisé en collaboration avec la revue militaire canadienne *Esprit de Corps*.

VIA Rail a participé aux conférences annuelles de l'Institut canadien de recherche sur la santé des militaires et des vétérans et de Compagnie Canada, dans le cadre de l'aide que nous apportons aux membres des forces armées pour faciliter leur transition vers le marché du travail dans la vie civile. VIA Rail s'est également associée avec l'organisme de bienfaisance Wounded Warriors afin de recueillir des fonds à l'occasion de l'édition 2017 de la Randonnée à vélo sur l'Autoroute des héros.

Soutien à la Randonnée à vélo sur l'Autoroute des héros

Course de l'Armée

JEUX INVICTUS

Cette année, VIA Rail a été fière de commanditer les Jeux Invictus, qui se sont déroulés à la fin de septembre. Créés par le prince Harry, les Jeux Invictus sont un événement international multisports auquel participent les membres actifs et vétérans des Forces armées blessés ou handicapés. Cette année, plus de 550 athlètes de 17 pays concurrents y ont pris part. VIA Rail a manifesté son appui en transportant la délégation canadienne d'athlètes militaires d'Ottawa jusqu'à Toronto, où les Jeux avaient lieu.

S'ASSOCIER AUX COMMUNAUTÉS ABORIGÈNES

VIA Rail s'engage à améliorer ses relations avec les communautés aborigènes du Canada. Dans cette optique, la Société est récemment devenue membre du Conseil canadien pour le commerce autochtone (CCCA) afin de resserrer ses liens avec les entreprises aborigènes et les collectivités environnantes. Par l'entremise du CCCA, VIA Rail vise notamment à obtenir le premier niveau de la certification Relations progressistes avec les Autochtones. Nous avons établi ce partenariat, car nous nous efforçons d'être un bon partenaire d'affaires qui favorise l'emploi des personnes aborigènes et la prospérité de ces communautés.

PROMOUVOIR LES LANGUES OFFICIELLES DU CANADA

VIA Rail se conforme à la *Loi sur les langues officielles* et est fière d'offrir ses services en français et en anglais. Durant ce trimestre, VIA Rail a contribué au développement des communautés linguistiques minoritaires du Canada en participant pour la troisième année consécutive au gala annuel du Centaur Theatre à Montréal, la plus importante troupe théâtrale anglophone de la ville.

S'INVESTIR DANS LES COMMUNAUTÉS

Dans le but de mieux servir les villes et agglomérations situées le long de ses parcours, VIA Rail intensifie le dialogue avec bon nombre des collectivités qu'elle dessert. Au fil du troisième trimestre, nous avons organisé plus de 76 rencontres officielles avec des parties prenantes de divers ordres de gouvernement, de communautés d'affaires et de groupes associés à la mobilité durable.

Pendant ce trimestre, l'équipe des relations avec les gouvernements et les collectivités de VIA Rail a répondu aux demandes de plusieurs organismes, comme l'Eastern Ontario Wardens Caucus et l'Eastern Ontario Mayors Caucus, ainsi que les chambres de commerce de Drummondville, Trois-Rivières, Québec, Peterborough et Ottawa, pour des rencontres à propos du train à grande fréquence et du projet de renouvellement de la flotte de VIA Rail.

Afin d'appuyer la mission d'organisations qui, à l'instar de VIA Rail, se consacrent au transport durable, nous avons participé à des activités comme la « Journée de sensibilisation au transport collectif » de l'Association canadienne du transport urbain, le lancement d'un nouvel organisme appelé Trajectoire Québec, de même qu'un sommet organisé par l'Association québécoise des transports. VIA Rail a aussi fièrement pris part aux célébrations soulignant le 100e anniversaire du pont de Québec.

Lors de la réunion du conseil d'administration du troisième trimestre, qui a eu lieu à Moncton, plusieurs membres de l'équipe de VIA Rail ont eu l'occasion de rencontrer l'honorable Bill Fraser, le ministre des Transports du Nouveau-Brunswick, ainsi que d'autres intervenants importants.

VIA Rail a aussi assisté au congrès annuel de la Chambre de commerce du Canada, qui s'est déroulé à Fredericton, au Nouveau-Brunswick, où nous avons fait une présentation dans le cadre des discussions sur les pratiques commerciales durables.

En outre, VIA Rail a pris part au lancement de la saison des conférences de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal et a été une fière partenaire de l'initiative « North Meets South Exchange » (dialogue entre le Nord et le Sud) du Club économique junior du Canada, qui vise la création de liens entre les jeunes entrepreneurs du Nord du Canada et ceux de la région du Grand Toronto.

Le président de VIA Rail, Yves Desjardins-Siciliano (extrême gauche), le conseil d'administration de VIA Rail et l'honorable Bill Fraser (sixième à partir de la droite) lors d'une rencontre à Moncton, au Nouveau-Brunswick.

RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS

PONCTUALITÉ

La ponctualité dans le corridor Québec-Windsor a chuté pour le troisième trimestre d'affilée, enregistrant 71 pour cent. Cette réduction peut être attribuable à divers facteurs, notamment une augmentation des problèmes mécaniques des trains de marchandise combinée à la hausse continue du nombre de ces trains en circulation, à des problèmes de signalisation sur les chemins de fer hôtes, aux fermetures de voies pour des travaux saisonniers, à un mois de septembre record pour les limitations de vitesse en raison de la chaleur et à une augmentation des temps d'arrêt dans les gares due à un taux d'occupation plus élevé.

La ponctualité de nos trains dans l'Est est demeurée positive, s'établissant à 86 pour cent pour ce trimestre, alors que dans l'Ouest elle était d'à peine trois pour cent. Un nombre extrêmement élevé de trains de marchandises ont circulé sur les chemins de fer appartenant à des tiers durant la période estivale, car certains trains ont été réacheminés des États-Unis sur la ligne du Nord de l'Ontario. En outre, le propriétaire du chemin de fer a continué cet été de fermer des tronçons dans le cadre de ses travaux d'entretien de l'infrastructure, une situation qui a engendré une importante congestion sur son réseau.

SUSPENSION DU SERVICE ENTRE CHURCHILL ET GILLAM

En mai, en raison des importantes inondations qui ont endommagé une partie de l'infrastructure, VIA Rail s'est retrouvée dans l'obligation de suspendre indéfiniment le tronçon Gillam-Churchill sur sa liaison Winnipeg-Churchill. Des discussions sont toujours en cours avec les propriétaires de l'infrastructure concernant la réparation des voies ferrées et des ponts.

Cet automne, VIA Rail a modifié de façon temporaire l'horaire des trains reliant Winnipeg et Gillam pour servir plus efficacement les voyageurs et les communautés de la région, jusqu'à la réouverture de la ligne complète vers Churchill.

RÉDUIRE NOTRE IMPACT ENVIRONNEMENTAL

ACCROÎTRE NOTRE EFFICACITÉ

En tant que mode de transport intervilles le plus écologique qui soit, le transport ferroviaire joue, à notre avis, un rôle crucial dans les stratégies vertes au profit du Canada. Nous cherchons constamment des moyens de réduire encore plus notre impact écologique. De nombreuses initiatives sont en cours d'exécution, et nous avons fait d'énormes progrès quant à la réduction de notre empreinte carbone.

Par exemple, en septembre, VIA Rail a terminé le remplacement des luminaires d'origine dans la cour extérieure du centre de maintenance de Toronto par des dispositifs d'éclairage à DEL, après y avoir remplacé les lumières à l'intérieur plus tôt en 2017. Chacun de ces projets contribue à abaisser la consommation d'énergie, tout en améliorant la qualité de l'éclairage pour le personnel, ainsi que l'aspect sécuritaire de nos activités.

Même si ce changement peut sembler modeste, il s'agit d'une autre étape vers un avenir plus durable, et les économies possibles sont considérables ! Les économies d'énergie ont été évaluées à environ 2 200 000 kWh par année pour le centre, ce qui correspond à une réduction annuelle des frais d'exploitation de l'ordre de 250 000 dollars.

Nouvel éclairage plus éconergétique au centre de maintenance de Toronto

ÊTRE UN EMPLOYEUR ATTRAYANT

MOBILISATION DES EMPLOYÉS

En septembre, pour la troisième année consécutive, VIA Rail a procédé à son sondage de mobilisation des employés. S'adressant à l'ensemble du personnel, le sondage sert non seulement à mesurer la mobilisation et les progrès réalisés d'une année à l'autre, mais il permet aussi aux employés de faire part de leurs points de vue sur nos processus dans le but de créer un milieu de travail plus gratifiant et stimulant.

Pour la première fois cette année, le sondage a été réalisé exclusivement en ligne, ce qui a facilité son accès pour tout le personnel de VIA Rail et a accru l'efficacité du processus. Le taux de participation record de 78 pour cent a surpassé notre objectif fixé à 75 pour cent. Les taux de participation en 2015 et 2016 étaient de 63 et 71 pour cent, respectivement. Les résultats du sondage ont révélé un taux de mobilisation record de 62 pour cent, une amélioration de 5 pour cent par rapport à l'année dernière, et une augmentation exceptionnelle de 16 pour cent depuis 2014.

Les résultats du sondage seront communiqués aux employés en novembre. Chaque service au sein de l'entreprise élaborera ensuite des plans d'action en réaction aux commentaires reçus, de façon à ce que VIA Rail soit prête à relever les défis de 2018 dans un environnement stimulant et motivant.

INDICATEURS CLÉS 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 CLÉS DE PERFORMANCE		Trimestres terminés le 30 septembre			Périodes de neuf mois terminées le 30 sept.		
INDICATEUR	UNITÉ	T3 2017	T3 2016	Vs 2016	Cumul 2017	Cumul 2016	Vs 2016
CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS) Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO)	SMO	454	442	2,7 %	1 249	1 188	5,1 %
REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO) Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	24,95	22,45	■	21,86	20,42	■
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES (1) / SMO (CSMO) Charges d'exploitation totales, divisés par le total des sièges-milles offerts	cents	33,57	32,79	■	36,18	35,66	■
RSMO / CSMO Revenus par siège-mille offerts, divisés par les charges par siège-mille offert	%	74,3%	68,5%	■	60,4%	57,2 %	■
PONCTUALITÉ La ponctualité des trains de VIA	%	70%	69%	■	74%	74 %	■
PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA La ponctualité des trains de VIA sur la portion d'infrastructure dont VIA est propriétaire	%	95%	96%	■	95%	96 %	■
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	#	1	3	■	3	8	■
ASSIDUITÉ AU TRAVAIL Les heures totales travaillées par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois	%	95%	95%	■	94%	95%	■

(1) 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

ASSEMBLÉES PUBLIQUES ET RAPPORTS

Au cours du troisième trimestre de 2017, trois réunions du conseil d'administration ont eu lieu, incluant une séance de planification stratégique et une réunion trimestrielle au mois d'août dernier. Dans le cadre de ces rencontres, à la suite de la nomination de la nouvelle présidente du conseil d'administration, Madame Françoise Bertrand, la structure du conseil et des comités ainsi que leurs mandats respectifs ont été revus et officiellement adoptés le 22 août.

Cette nouvelle structure est composée des comités suivants : Comité des ressources humaines, Comité des projets majeurs, Comité de vérification et de placement des régimes de retraite et Comité des communications et relations avec les parties prenantes. Les membres de chacun de ces comités et les mandats propres à ces derniers sont maintenant disponibles dans la section « Gouvernance et rapports » du site Web de VIA Rail.

Le Comité des communications et relations avec les parties prenantes s'est réuni une fois au cours du troisième trimestre. Quant aux autres comités, ils tiendront leur première rencontre fin novembre, dans le cadre de la prochaine réunion trimestrielle du conseil d'administration.

Le taux d'assiduité des administrateurs aux réunions de ce trimestre a été de 96 pour cent. Un total de 53 689 $ a été versé en honoraires aux membres du conseil d'administration pendant cette période.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au 30 septembre 2017, le conseil d'administration est composé de la présidente du conseil, du président et chef de la direction et de dix autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. De ces onze administrateurs (hormis le président et chef de la direction), six 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. Durant le troisième trimestre de 2017, VIA Rail a reçu 27 demandes de renseignements.

FRAIS DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

LES DÉPENSES SUIVANTES ONT ÉTÉ SOUMISES AU TROISIÈME TRIMESTRE 2017 AU TITRE DES VOYAGES, DE L'ACCUEIL ET DES CONFÉRENCES	
Françoise Bertrand Administratrice principale du conseil d'administration	921 $
Yves Desjardins-Siciliano Président et chef de la direction	1 793 $
Membres du comité de la haute direction (8 membres)	42 349 $
Conseil d'administration (11 membres)	23 215 $
Total pour VIA Rail (incluant les dépenses ci-dessus)	**280 000 $**

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 neuf mois terminés le 30 septembre 2017, en comparaison avec le trimestre et la période de neuf mois terminés le 30 septembre 2016. Il doit être lu parallèlement aux états financiers intermédiaires résumés 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 neuf mois terminés les 30 septembre 2017 et 2016, selon les Normes internationales d'information financière (IFRS).

	Trimestres terminés le 30 septembre				**Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre**			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Produits voyageurs	**106,9**	93,4	13,5	14,5%	**254,9**	225,0	29,9	13,3%
Autres revenus	**5,9**	5,8	0,1	1,7%	**17,0**	16,7	0,3	1,8%
Produits totaux	**112,8**	**99,2**	**13,6**	**13,7%**	**271,9**	**241,7**	**30,2**	**12,5%**
Charges d'exploitation totales	**178,7**	**179,3**	**(0,6)**	**(0,3%)**	**536,2**	**505,1**	**31,1**	**6,2%**
Perte d'exploitation	**65,9**	**80,1**	**(14,2)**	**(17,7%)**	**264,3**	**263,4**	**0,9**	**0,3%**
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**43,1**	45,8	(2,7)	(5,9%)	**190,4**	194,6	(4,2)	(2,2%)
Amortissement du financement en capital reporté	**22,3**	23,5	(1,2)	(5,1%)	**67,2**	65,0	2,2	3,4%
Résultat net avant impôts sur le résultat	**(0,5)**	**(10,8)**	**10,3**	**95,4%**	**(6,7)**	**(3,8)**	**(2,9)**	**(76,3%)**
Recouvrement (charge) d'impôts	**(0,1)**	(0,1)	0,0	0,0%	**(0,2)**	(0,4)	0,2	50,0%
Résultat net de la période	**(0,6)**	**(10,9)**	**10,3**	**94,5%**	**(6,9)**	**(4,2)**	**(2,7)**	**(64,3%)**
Réévaluation des régimes à prestations définies	**72,4**	22,3	50,1	224,7%	**23,2**	(121,6)	144,8	119,1%
Résultat global total de la période	**71,8**	**11,4**	**60,4**	**529,8%**	**16,3**	**(125,8)**	**142,1**	**113,0%**

La perte d'exploitation du trimestre a diminué de 14,2 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution des éléments non financés (11,5 millions de dollars) et à celle de 2,7 millions de dollars du déficit financé.

La perte d'exploitation cumulée a augmenté de 0,9 million de dollars. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des charges non financées (5,1 millions de dollars), en partie compensée par la diminution de 4,2 millions de dollars du déficit financé.

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

Le tableau ci-dessous fournit de l'information sur les éléments non financés qui ne sont pas inclus dans les résultats financés.

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
RÉSULTATS - IFRS								
Perte d'exploitation	**65,9**	**80,1**	**(14,2)**	**(17,7%)**	**264,3**	**263,4**	**0,9**	**0,3%**
ÉLÉMENTS NON FINANCÉS INCLUS DANS LA PERTE D'EXPLOITATION SELON IFRS								
Produits - ajustement pour les points VIA Préférence	**(0,4)**	(0,3)	(0,1)	33,3%	**(1,2)**	(1,0)	(0,2)	(20,0%)
CHARGES								
Dépréciation et amortissement/ Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(22,6)**	(23,7)	1,1	4,6%	**(68,1)**	(65,9)	(2,2)	(3,3%)
Gain net (perte nette) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**4,5**	1,5	3,0	(200,0%)	**0,3**	7,0	(6,7)	(95,7%)
Autres	**(4,3)**	(11,8)	7,5	63,6%	**(4,9)**	(8,9)	4,0	(44,9%)
TOTAL - ÉLÉMENTS NON FINANCÉS	**(22,8)**	(34,3)	11,5	33,5%	**(73,9)**	(68,8)	(5,1)	(7,4%)
Résultats financés								
Perte d'exploitation financée	**43,1**	**45,8**	**(2,7)**	**(5,9%)**	**190,4**	**194,6**	**(4,2)**	**(2,2%)**

Pour le trimestre, les éléments non financés ont diminué de 11,5 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. La diminution s'explique principalement par la baisse des coûts liés aux avantages postérieurs à l'emploi et aux autres avantages du personnel (inclus dans la catégorie « Autres »), ainsi qu'à la hausse des gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés.

Pour la période de neuf mois, les éléments non financés ont augmenté de 5,1 millions de dollars, une hausse principalement attribuable à un gain non réalisé moins important sur les instruments financiers dérivés et à une charge d'amortissement plus élevée. Ces augmentations ont été partiellement contrebalancées par la diminution des coûts liés aux avantages postérieurs à l'emploi et aux autres coûts liés aux employés (inclus dans la catégorie « Autres »).

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 et de la période de neuf mois.

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Produits voyageurs	**107,3**	93,5	13,8	14,8%	**256,1**	225,9	30,2	13,4%
Produits totaux	**113,1**	**99,3**	**13,8**	**13,9%**	**273,1**	**242,7**	**30,4**	**12,5%**
Charges d'exploitation	**146,6**	139,2	7,4	5,3%	**434,5**	406,0	28,5	7,0%
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel	**9,6**	5,9	3,7	62,7%	**29,0**	31,3	(2,3)	(7,3%)
Charges d'exploitation totales	**156,2**	**145,1**	**11,1**	**7,6%**	**463,5**	**437,3**	**26,2**	**6,0%**
Perte d'exploitation	**(43,1)**	**(45,8)**	**(2,7)**	**(5,9%)**	**(190,4)**	**(194,6)**	**(4,2)**	**(2,2%)**
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**43,1**	**45,8**	**(2,7)**	**(5,9%)**	**190,4**	**194,6**	**(4,2)**	**(2,2%)**

Produits et sources de financement pour le trimestre :

T3 2017

72 % Produits
28 % Financement d'exploitation par le gouvernement

T3 2016

68 % Produits
32 % Financement d'exploitation par le gouvernement

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

Cumul 2017

59 % Produits
41 % Financement d'exploitation par le gouvernement

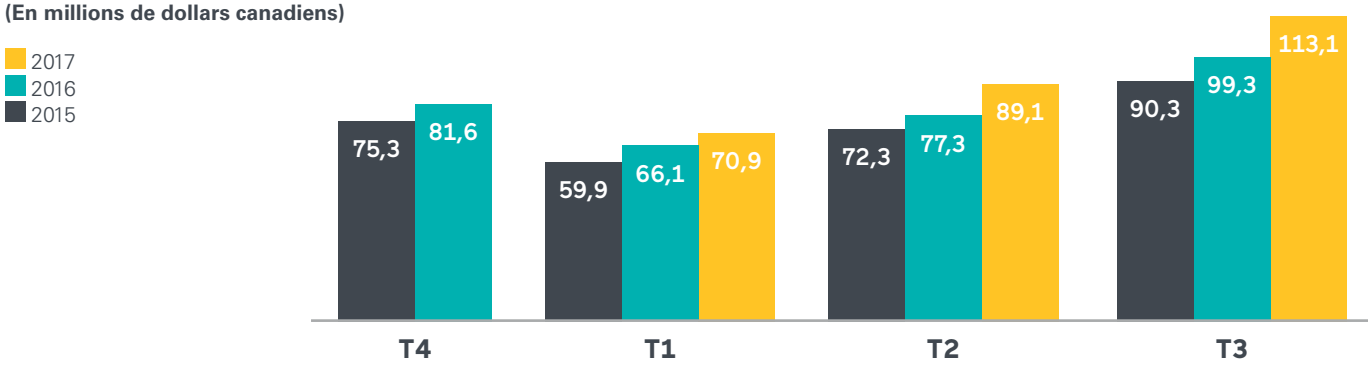
Cumul 2016

55 % Produits
45 % Financement d'exploitation par le gouvernement

Les tableaux ci-dessous présentent les données financières pour les onze 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.

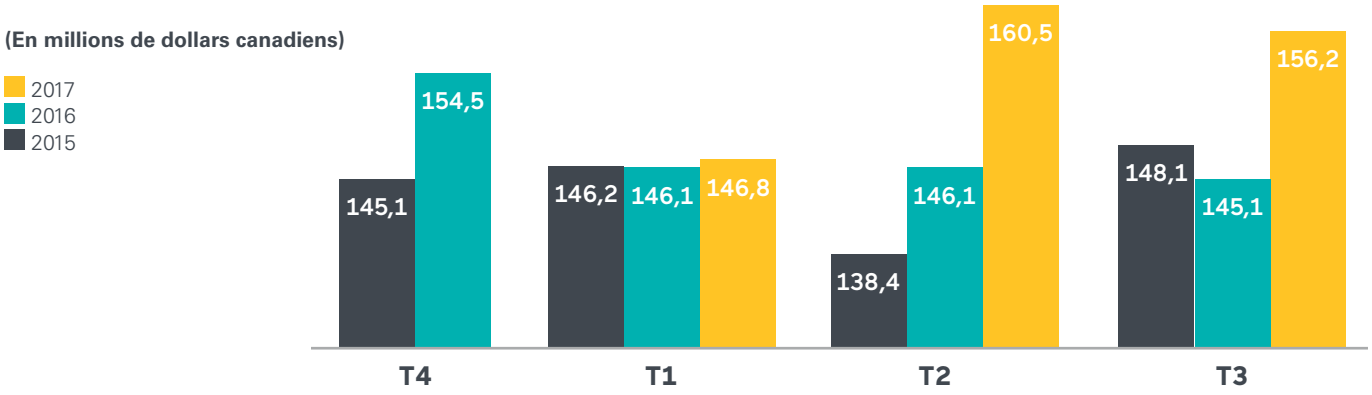
Produits trimestriels

(En millions de dollars canadiens)



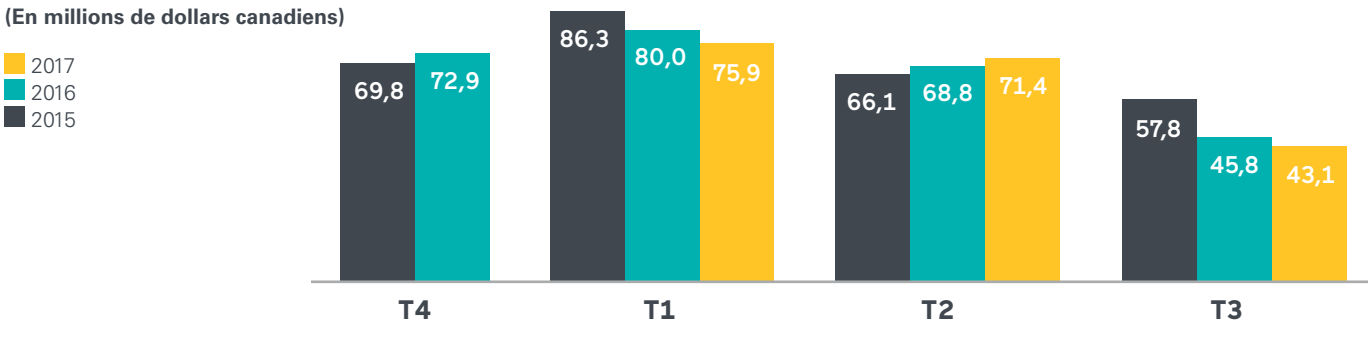
Charges d'exploitation trimestrielles

(En millions de dollars canadiens)



Déficit d'exploitation trimestriel

(En millions de dollars canadiens)



Les sections suivantes du document commentent les activités financées pour le trimestre et pour la période de neuf mois terminés le 30 septembre 2017 (avant les éléments non financés et les autres redressements comptables), comparativement au trimestre et à la période de neuf mois terminés le 30 septembre 2016.

4. PRODUITS

Produits d'exploitation

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Produits voyageurs	**107,3**	93,5	13,8	14,8%	**256,1**	225,9	30,2	13,4%
Autres produits	**5,8**	5,8	0,0	0,0%	**17,0**	16,8	0,2	1,2%
Produits totaux	**113,1**	**99,3**	**13,8**	**13,9%**	**273,1**	**242,7**	**30,4**	**12,5%**

Pour le trimestre :

Les produits voyageurs ont totalisé 107,3 millions de dollars, soit une hausse de 14,8 pour cent comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette augmentation est attribuable à un achalandage supplémentaire dans la plupart des services de train, jumelé à l'amélioration des tarifs moyens dans le Corridor.

Les autres produits ont totalisé 5,8 millions de dollars, ce qui correspond aux produits générés au cours du troisième trimestre de 2016.

Pour la période de neuf mois :

Les produits voyageurs se chiffrent à 256,1 millions de dollars, soit une hausse de 13,4 pour cent comparativement à l'exercice précédent. Cette augmentation découle de la capacité supplémentaire déployée dans le Corridor Est et sur le *Canadien* au cours de la première moitié de l'exercice, de l'augmentation de l'achalandage et de l'amélioration des tarifs moyens pour la plupart des services de train.

Les autres produits ont totalisé 17,0 millions de dollars pour la période, une hausse de 1,2 pour cent par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

a) Produits voyageurs

	PRODUITS VOYAGEURS (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Corridor Est	**57,6**	49,5	8,1	16,4%	**154,1**	134,0	20,1	15,0%
Sud Ouest Ontario	**11,6**	10,8	0,8	7,4%	**32,7**	30,8	1,9	6,2%
Corridor Québec - Windsor	**69,2**	**60,3**	**8,9**	**14,8%**	**186,8**	**164,8**	**22,0**	**13,3%**
Océan	**4,1**	4,0	0,1	2,5%	**7,9**	7,6	0,3	3,9%
Canadien	**29,8**	25,4	4,4	17,3%	**51,7**	44,8	6,9	15,4%
Liaisons régionales	**1,5**	2,2	(0,7)	(31,8%)	**3,3**	3,8	(0,5)	(13,2%)
Hors Corridor	**35,4**	**31,6**	**3,8**	**12,0%**	**62,9**	**56,2**	**6,7**	**11,9%**
Autres	**2,7**	1,6	1,1	68,8%	**6,4**	4,9	1,5	30,6%
TOTAL	**107,3**	**93,5**	**13,8**	**14,8%**	**256,1**	**225,9**	**30,2**	**13,4%**

	VOYAGEURS (EN MILLIERS)							
	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2017	2016	Var #	Var %	**2017**	2016	Var #	Var %
Corridor Est	**837,9**	738,9	99,0	13,4%	**2 267,2**	2 039,6	227,6	11,2%
Sud Ouest Ontario	**260,8**	240,7	20,1	8,4%	**732,5**	697,1	35,4	5,1%
Océan	**28,7**	28,3	0,4	1,4%	**61,1**	60,8	0,3	0,5%
Canadien	**52,7**	42,0	10,7	25,5%	**88,9**	77,5	11,4	14,7%
Liaisons régionales	**21,2**	25,5	(4,3)	(16,9%)	**49,5**	54,8	(5,3)	(9,7%)
TOTAL	**1 201,3**	**1 075,4**	**125,9**	**11,7%**	**3 199,2**	**2 929,8**	**269,4**	**9,2%**

Pour le trimestre :

- Les produits générés par le Corridor Est sont supérieurs de 16,4 pour cent à ceux de l'exercice précédent, principalement en raison d'une hausse de l'achalandage (13,4 pour cent), jumelée à l'amélioration des produits moyens (2,6 pour cent);
- Les produits du Sud Ouest de l'Ontario ont augmenté de 7,4 pour cent, une hausse attribuable à l'augmentation de l'achalandage (8,4 pour cent), partiellement contrebalancée par la baisse des produits moyens (-0,9 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* ont augmenté de 2,5 pour cent en raison de l'augmentation de l'achalandage (1,4 pour cent) et de l'amélioration des produits moyens (1,1 pour cent);
- Les produits pour le *Canadien* sont supérieurs de 17,3 pour cent à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette performance s'explique par l'achalandage accru (25,5 pour cent), partiellement contrebalancé par une baisse des produits moyens (diminution de 6,5 pour cent). Ces résultats reflètent les effets des nombreux détenteurs d'une carte-voyage pour les jeunes Canada 150 qui ont voyagé à bord de nos trains en juillet 2017;
- Les produits des services régionaux ont diminué de 31,8 pour cent. Cette diminution s'explique en grande partie par l'interruption indéfinie, en mai, de la portion Gillam-Churchill de la liaison Winnipeg-Churchill, à la suite de graves inondations qui ont endommagé certaines infrastructures.

Pour la période de neuf mois :

- Les produits du Corridor Est sont supérieurs de 15,0 pour cent à ceux de l'exercice précédent, une hausse qui découle à la fois d'une augmentation de l'achalandage (hausse de 11,2 pour cent) associée à la capacité supplémentaire déployée durant la première moitié de l'exercice et de l'amélioration des produits moyens (3,5 pour cent).
- Les produits du Sud Ouest de l'Ontario ont augmenté de 6,2 pour cent, une hausse attribuable à l'achalandage supplémentaire (5,1 pour cent) et à l'amélioration des produits moyens (hausse de 1,0 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* ont augmenté de 3,9 pour cent, les produits moyens sont supérieurs de 3,4 pour cent par rapport à l'exercice précédent, tandis que l'achalandage a connu une hausse de 0,5 pour cent;
- Les produits du *Canadien* sont supérieurs de 15,4 pour cent à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent. Cette performance s'explique par l'achalandage accru (14,7 pour cent) ainsi que par une légère hausse des produits moyens (0,6 pour cent);
- Les produits émanant des services régionaux ont diminué de 13,2 pour cent à la suite de l'interruption, en mai, du tronçon Gillam-Churchill de la liaison Winnipeg-Churchill en raison des dommages causés à l'infrastructure par de graves inondations. L'achalandage a diminué de 9,7 pour cent et les produits moyens sont inférieurs de 3,9 pour cent à ceux de l'exercice précédent.

5. CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Rémunération et avantages du personnel	**64,9**	58,8	6,1	10,4%	**190,7**	175,1	15,6	8,9%
Exploitation des trains et carburant	**34,2**	30,1	4,1	13,6%	**97,9**	89,9	8,0	8,9%
Perte nette (gain net) réalisé sur les intruments financiers dérivés	**1,3**	1,4	(0,1)	(7,1%)	**3,8**	5,7	(1,9)	(33,3%)
Charge (recouvrement) d'impôts	**0,1**	0,0	(0,1)	n/a	**0,3**	0,4	(0,1)	(25,0%)
Autres charges d'exploitation	**46,1**	48,9	2,8	(5,7%)	**141,8**	134,9	6,9	5,1%
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	**146,6**	**139,2**	**7,4**	**5,3%**	**434,5**	**406,0**	**28,5**	**7,0%**
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel	**9,6**	5,9	3,7	62,7%	**29,0**	31,3	(2,3)	(7,3%)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**156,2**	**145,1**	**11,1**	**7,6%**	**463,5**	**437,3**	**26,2**	**6,0%**

Charges d'exploitation par catégorie

T3 2017

- **41 %** Rémunération et avantages du personnel (64,9M$)
- **6 %** Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (9,6M$)
- **22 %** Exploitation des trains et carburant (34,2M$)
- **6 %** Gares et autres biens (9,0M$)
- **6 %** Marketing et ventes (8,8M$)
- **5 %** Matériel de maintenance (7,9M$)
- **4 %** Coût des fournitures à bord des trains (6,2M$)
- **3 %** Télécommunications (4,6M$)
- **7 %** Autres (11,0M$)

T3 2016

- **40 %** Rémunération et avantages du personnel (58,8M$)
- **4 %** Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (5,9M$)
- **21 %** Exploitation des trains et carburant (30,1M$)
- **6 %** Gares et autres biens (8,5M$)
- **5 %** Marketing et ventes (7,3M$)
- **6 %** Matériel de maintenance (8,6M$)
- **4 %** Coût des fournitures à bord des trains (5,3M$)
- **6 %** Services professionnels (8,3M$)
- **8 %** Autres (12,3M$)

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation financées avant les contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel ont augmenté de 5,3 pour cent, totalisant 146,6 millions de dollars. L'écart découle des principaux éléments suivants :
  - Des coûts de rémunération plus élevés (6,1 millions de dollars) attribuables aux augmentations salariales annuelles, ainsi que des coûts plus élevés résultant de l'augmentation de l'achalandage et des retards accusés par les trains en raison du faible taux de ponctualité, en particulier sur le *Canadien*;
  - L'augmentation des coûts d'exploitation des trains et du carburant (4,1 millions de dollars) résultant de la capacité additionnelle et de la hausse des frais d'accès à l'infrastructure, ainsi que du coût plus élevé du carburant (capacité additionnelle, taxes et frais plus élevés);
  - Les autres coûts ont diminué de 2,8 millions de dollars, ce qui est principalement attribuable à la baisse des coûts liés aux incidents ferroviaires (en 2016, une dépense de 2,5 millions de dollars a été enregistrée en raison d'un accident ferroviaire).
- Les contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel ont augmenté de 62,7 pour cent, principalement en raison du calendrier des cotisations pour les services passés.

Charges d'exploitation par catégorie

Période de neuf mois se terminant le 30 septembre 2017

- **41 %** Rémunération et avantages du personnel (190,7M$)
- **6 %** Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (29,0M$)
- **21 %** Exploitation des trains et carburant (97,9M$)
- **7 %** Gares et autres biens (30,3M$)
- **5 %** Marketing et ventes (24,4M$)
- **6 %** Matériel de maintenance (26,7M$)
- **3 %** Coût des fournitures à bord des trains (15,5M$)
- **3 %** Professional services (11,8M$)
- **3 %** Télécommunications (14,1M$)
- **5 %** Autres (23,1M$)

Période de neuf mois se terminant le 30 septembre 2016

- **40 %** Rémunération et avantages du personnel (175,1M$)
- **9 %** Contributions de l'employeur aux avantages du personnel (31,3M$)
- **20 %** Exploitation des trains et carburant (89,9M$)
- **7 %** Gares et autres biens (28,5M$)
- **5 %** Marketing et ventes (22,2M$)
- **6 %** Matériel de maintenance (25,3M$)
- **3 %** Coût des fournitures à bord des trains (13,5M$)
- **2 %** Professional services (14,7M$)
- **2 %** Télécommunications (10,9M$)
- **6 %** Autres (25,9M$)

Pour la période de neuf mois :

- Les charges d'exploitation financées avant les contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel ont augmenté de 7,0 pour cent, totalisant 434,5 millions de dollars pour la période. L'écart s'explique par les principaux éléments suivants :
  - Une rémunération et des avantages sociaux en hausse de 15,6 millions de dollars, principalement en raison de la capacité supplémentaire déployée, des augmentations salariales annuelles et des coûts plus élevés résultant de l'achalandage supplémentaire et du faible taux de ponctualité;
  - Augmentation de 8,0 millions de dollars des coûts d'exploitation des trains et du carburant, principalement attribuable à la capacité additionnelle déployée, qui a engendré des coûts supplémentaires pour le carburant et pour les frais d'accès à l'infrastructure, ainsi que pour les taxes et frais additionnels sur le carburant imposés à compter de 2017;
  - Augmentation des autres charges de 6,9 millions de dollars, y compris une hausse de 2,8 millions de dollars du coût des télécommunications (projets infonuagiques), de 2,2 millions de dollars pour le marketing et les ventes (activités publicitaires additionnelles), ainsi que du coût des fournitures à bord des trains (2,0 millions de dollars) en raison des niveaux de voyageurs plus élevés.
- Les contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel ont diminué de 7,3 pour cent, principalement en raison de la baisse des contributions pour services passés, résultant d'une amélioration, en 2017, de la solvabilité qui sert de base pour la détermination des exigences de financement des régimes de retraite.

6. FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT

	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Financement d'exploitation	**43,1**	45,8	(2,7)	(5,9%)	**190,4**	194,6	(4,2)	(2,2%)
Financement en capital	**15,4**	19,0	(3,6)	(18,9%)	**52,4**	58,4	(6,0)	(10,3%)
Total du financement par le gouvernement du Canada	**58,5**	**64,8**	**(6,3)**	**(9,7%)**	**242,8**	**253,0**	**(10,2)**	**(4,0%)**
Financement détaillé par le gouvernement du Canada :								
Total des revenus financés (section 4)	**113,1**	99,3	13,8	13,9%	**273,1**	242,7	30,4	12,5%
Total des charges d'exploitation financées (section 5)	**156,2**	145,1	11,1	7,6%	**463,5**	437,3	26,2	6,0%
Perte d'exploitation financée totale	**43,1**	**45,8**	**(2,7)**	**(5,9%)**	**190,4**	**194,6**	**(4,2)**	**(2,2%)**

Pour le trimestre :

Le financement d'exploitation a diminué de 6,3 millions de dollars (9,7 pour cent) par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, ce qui s'explique par une diminution de 5,9 pour cent de la perte d'exploitation et un financement moins élevé requis (moins d'investissements en immobilisations par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent). La diminution de la perte d'exploitation résulte de l'augmentation des produits, partiellement contrebalancée par une augmentation des charges d'exploitation, comme le montrent les sections 4 et 5 du présent document.

Le financement en capital a diminué de 3,6 millions de dollars (18,9 pour cent). Cette diminution s'explique par le fait que les investissements en immobilisations ont été moins importants qu'au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Pour la période de neuf mois :

Le financement d'exploitation a diminué de 2,2 pour cent, un résultat qui reflète la diminution de la perte d'exploitation pour la période. Cette diminution est attribuable à la hausse des produits, en partie contrebalancée par la hausse des charges d'exploitation financées, comme le montrent les sections 4 et 5 du présent document.

Le financement en capital a diminué de 10,3 pour cent. Cette diminution s'explique par le fait que les investissements ont été moins importants que l'exercice précédent. Cette situation est attribuable au fait que plusieurs projets ont été complétés au cours de l'exercice précédent et que les nouvelles enveloppes de financement en capital des 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 global.

Le financement en capital est comptabilisé dans l'état de la situation financière à titre de financement reporté pour les investissements 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 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Résultat net	**(0,6)**	(10,9)	10,3	94,5%	**(6,9)**	(4,2)	(2,7)	(64,3%)
Autres éléments du résultat global								
Réévaluations des régimes à prestations définies	**72,4**	22,3	50,1	224,7%	**23,2**	(121,6)	144,8	119,1%
Résultat global total	**71,8**	**11,4**	**60,4**	**529,8%**	**16,3**	**(125,8)**	**142,1**	**113,0%**

En plus du résultat net, la Société a enregistré des produits de 72,4 millions de dollars pour le trimestre et de 23,2 millions de dollars pour la période de neuf mois, relativement aux réévaluations des régimes à prestations définies. Ces produits s'expliquent par le fait que les rendements générés par les actifs des régimes pour le trimestre et la période de neuf mois ont dépassé les effets des changements aux hypothèses actuarielles.

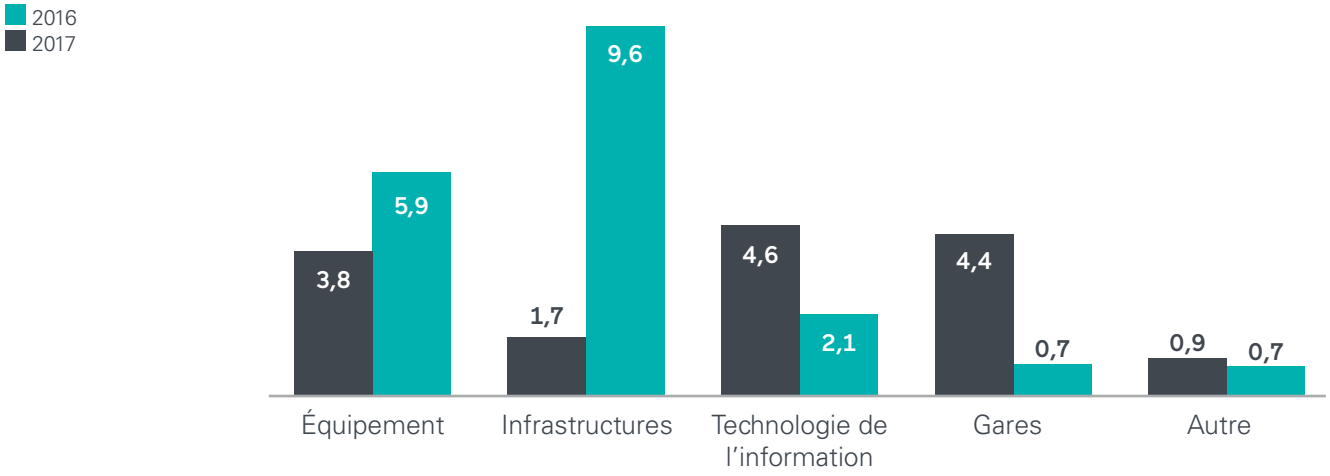
Des informations supplémentaires sur les régimes de retraite apparaissent à la note 13 des états financiers intermédiaires résumés.

8. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (déduction faite de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 246,4 millions de dollars, soit une baisse de 15,7 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2016.

Investissements en immobilisations pour le trimestre :

(En millions de dollars canadiens)

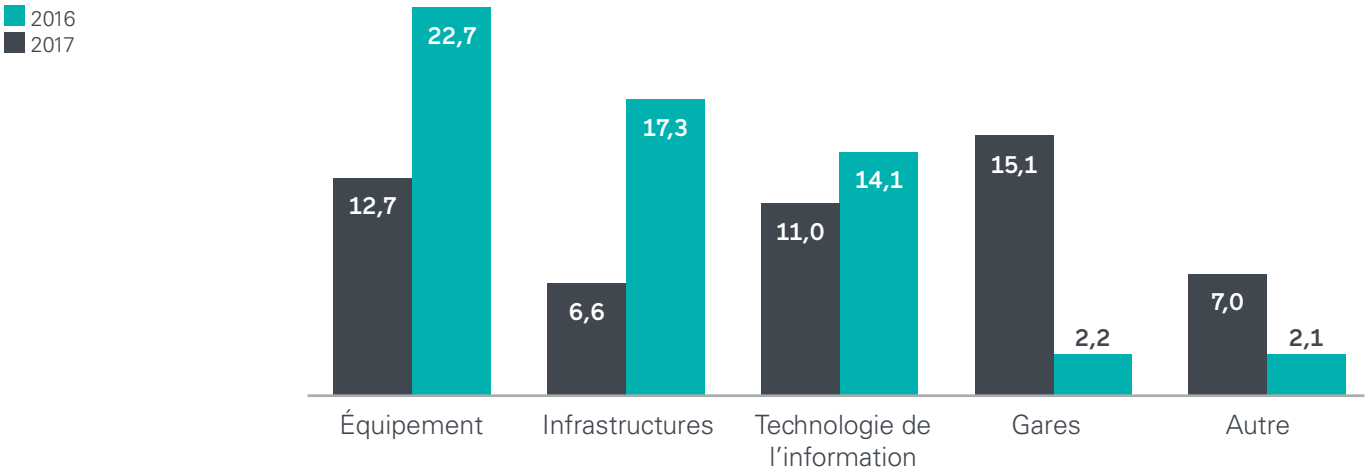


Les investissements en immobilisations ont totalisé 15,4 millions de dollars pour le trimestre, composés principalement des éléments suivants :

- Des investissements de 4,6 millions de dollars dans des projets de technologie de l'information, notamment la migration du centre de données de Winnipeg, la nouvelle plateforme de sécurité de caméras de vidéosurveillance en circuit fermé, les améliorations au système de réservation et les mises à niveau de l'infrastructure des technologies de l'information de l'entreprise ;
- Des investissements de 4,4 millions de dollars dans les gares, dont 3,0 millions pour des projets en cours à la gare d'Ottawa ;
- Des investissements de 3,8 millions de dollars dans des projets de matériel roulant, principalement pour le programme de remise à neuf des voitures LRC ;
- Des investissements de 1,7 million de dollars dans des projets d'infrastructures, principalement pour moderniser les voies.

Investissements en immobilisations pour la période de neuf mois :

(En millions de dollars canadiens)



Les investissements en immobilisations ont totalisé 52,4 millions de dollars pour la période, composés principalement des éléments suivants :

- Des investissements de 15,1 millions de dollars dans des projets liés aux gares, dont 11,4 millions pour des projets à la gare d'Ottawa, comme la plate-forme surélevée et la salle électrique, et 0,7 million pour des projets à la gare de Kingston;
- Des investissements de 12,7 millions de dollars dans un projet lié au matériel roulant, principalement pour le programme de remise à neuf des voitures LRC;
- Des investissements de 11,0 millions de dollars dans des projets liés aux technologies de l'information, notamment le projet d'amélioration du système de réservation, les projets de gestion de cartes d'identité et d'accès, le programme de formation des mécaniciens de locomotive et le projet « Procure-to-Pay »;
- Des investissements de 7,0 millions de dollars dans les systèmes des centres de maintenance, y compris 1,7 million de dollars pour des projets au CMT et 1,6 million de dollars pour des projets au CMM;
- Des investissements de 6,6 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 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2017**	2016	Var $	Var %	**2017**	2016	Var $	Var %
Solde au début de la période	**37,1**	17,7	19,4	109,6%	**10,9**	9,3	1,6	17,2%
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**(20,0)**	8,7	(28,7)	(329,9%)	**6,1**	11,1	(5,0)	(45,0%)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**1,0**	8,1	(7,1)	(87,7%)	**1,1**	14,1	(13,0)	(92,2%)
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	**18,1**	**34,5**	**(16,4)**	**(47,5%)**	**18,1**	**34,5**	**(16,4)**	**(47,5%)**

Le solde d'encaisse de la Société s'élevait à 18,1 millions de dollars au 30 septembre 2017, soit 16,4 millions de dollars de moins que le solde au 30 septembre 2016.

La diminution de l'encaisse pour le trimestre est principalement attribuable à un montant inférieur du financement d'exploitation reçu du gouvernement du Canada.

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

La présente section décrit les principaux risques auxquels VIA Rail est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur les résultats financiers de la Société, 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.

Cette section 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 :

SÉCURITÉ DES VOYAGEURS, DES EMPLOYÉS ET DU PUBLIC			
NATURE DU RISQUE	**TENDANCE AU 31 DÉCEMBRE 2016**	**NOUVELLE TENDANCE**	**NATURE DU CHANGEMENT DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2016**
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 règlementations 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 de financement pour les trois prochaines années afin d'améliorer les passages à niveau, comme l'exige la nouvelle règlementation qui prendra effet en novembre 2021.

EN HAUSSE STABLE EN BAISSE

GOUVERNEMENT ET STRATÉGIE

NATURE DU RISQUE	TENDANCE AU 31 DÉCEMBRE 2016	NOUVELLE TENDANCE	NATURE DU CHANGEMENT DEPUIS LE 31 DÉCEMBRE 2016
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 oeuvre 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 investissements en immobilisations, les charges d'exploitation et les charges de retraite pour les trois prochains exercices du gouvernement (jusqu'en mars 2020).

DISPONIBILITÉ, FIABILITÉ ET QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE

Les services offerts par les compagnies de 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 neuf premiers mois de 2017. Cette la baisse a été très importante pour le *Canadien*, où la ponctualité n'a été que de 3 pour cent pour le trimestre, avec des retards de plus longue durée (certains retards atteignant jusqu'à 22 heures). VIA Rail continue de collaborer avec les compagnies de chemin de fer hôtes pour résoudre les problèmes causant des retards, afin d'améliorer le service à la clientèle et de réduire les coûts supplémentaires résultant de tels retards.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

Principaux risques inchangés depuis le 31 décembre 2016

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

EN HAUSSE STABLE EN BAISSE

11. PERSPECTIVES

Les résultats du troisième trimestre sont de nouveau très positifs, la croissance continue des produits étant attribuable à l'achalandage accru et à l'amélioration de la moyenne des produits. Ceci indique encore une fois que les efforts soutenus de VIA Rail pour maximiser le potentiel des produits de la Société donnent des résultats.

La Société est confrontée à divers problèmes, tels que la détérioration de la ponctualité, ce qui a entraîné des coûts supplémentaires au cours du trimestre et nui à la satisfaction de la clientèle. La détérioration de la ponctualité et le vieillissement du parc de matériel roulant sont deux défis importants qui pourraient avoir un effet négatif sur l'achalandage futur et entraîner à la fois des produits moins élevés et des coûts d'exploitation supplémentaires.

La nouvelle enveloppe de financement reçue en mars 2017 permettra la mise en œuvre de diverses initiatives visant à améliorer les services offerts aux clients et à maintenir le parc actuel de matériel roulant dans un bon état de fonctionnement, dont certaines sont déjà en cours. Ces initiatives, ainsi que la mise à niveau des systèmes de technologie de l'information, devraient minimiser les conséquences négatives de la faible ponctualité et du vieillissement de l'équipement.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

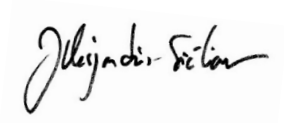
DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 SEPTEMBRE 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
24 novembre 2017

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2017	31 décembre 2016
ACTIFS COURANTS	*(non audités)*	*(audités)*
Trésorerie	**18 089 $**	10 861 $
Clients et autres débiteurs	**9 450**	11 428
À recevoir du gouvernement du Canada	**10 503**	22 593
Autres actifs courants	**4 342**	2 927
Instruments financiers dérivés (NOTE 7)	**1 042**	2 507
Stocks	**24 027**	24 112
Fonds de renouvellement des actifs	**7 780**	7 780
	75 233	82 208
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 8)	**866 329**	879 060
Immobilisations incorporelles (NOTE 9)	**380 117**	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)	**4 508**	4 151
	1 251 827	1 267 159
Total des actifs	**1 327 060 $**	1 349 367 $
PASSIFS COURANTS		
Fournisseurs et charges à payer (NOTE 10)	**95 012 $**	102 409 $
Provisions (NOTE 11)	**12 714**	13 507
Instruments financiers dérivés (NOTE 7)	**5 207**	6 962
Produits reportés (NOTE 12)	**48 196**	39 483
	161 129	162 361
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	**53 264**	75 877
	53 264	75 877
Financement en capital reporté (NOTE 14)	**1 232 365**	1 247 163
DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Déficit accumulé	**(128 998)**	(145 334)
	(119 698)	(136 034)
Total des passifs et du déficit de l'actionnaire	**1 327 060 $**	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 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2017	2016	**2017**	2016
PRODUITS				
Voyageurs	**106 908 $**	93 372 $	**254 861 $**	224 971 $
Autres	**5 876**	5 785	**17 036**	16 781
	112 784	99 157	**271 897**	241 752
CHARGES				
Rémunération et avantages du personnel	**78 848**	76 622	**224 766**	215 733
Exploitation des trains et carburant	**34 119**	30 041	**97 859**	89 855
Gares et autres biens	**8 987**	8 537	**30 280**	28 501
Marketing et ventes	**8 827**	7 351	**24 368**	22 224
Matériel de maintenance	**7 894**	8 595	**26 689**	25 256
Coûts des fournitures à bord des trains	**6 223**	5 231	**15 540**	13 468
Taxes d'exploitation	**3 226**	2 571	**8 780**	7 774
Frais professionnels	**3 925**	8 325	**11 834**	14 717
Télécommunications	**4 587**	3 772	**14 113**	10 943
Amortissements (NOTES 8 ET 9)	**22 132**	21 021	**67 058**	62 867
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 ET 9)	**457**	2 662	**1 045**	3 047
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(4 457)**	(1 487)	**(290)**	(6 986)
Perte nette (gain net) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**1 275**	1 351	**3 818**	5 690
Autres	**2 630**	4 671	**10 324**	12 055
	178 673	179 263	**536 184**	505 144
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	**65 889**	80 106	**264 287**	263 392
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 6)	**43 067**	45 843	**190 384**	194 631
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 14)	**22 289**	23 474	**67 212**	65 011
Résultat net avant impôts sur le résultat	**(533)**	(10 789)	**(6 691)**	(3 750)
Recouvrement (charge) d'impôts	**(77)**	(50)	**(223)**	(450)
RÉSULTAT NET DE LA PÉRIODE	**(610)**	(10 839)	**(6 914)**	(4 200)
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)	**72 428**	22 278	**23 250**	(121 644)
	72 428	22 278	**23 250**	(121 644)
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL DE LA PÉRIODE	**71 818 $**	11 439 $	**16 336 $**	(125 844) $

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 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2017	2016	**2017**	2016
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $	**9 300 $**	9 300 $
Déficit accumulé				
Solde au début de la période	**(200 816)**	(260 458)	**(145 334)**	(123 175)
Résultat net de la période	**(610)**	(10 839)	**(6 914)**	(4 200)
Autres éléments du résultat global de la période	**72 428**	22 278	**23 250**	(121 644)
Solde à la fin de la période	**(128 998)**	(249 019)	**(128 998)**	(249 019)
Total du déficit de l'actionnaire	**(119 698) $**	(239 719) $	**(119 698) $**	(239 719) $

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 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2017	2016	**2017**	2016
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de la période	**(610) $**	(10 839) $	**(6 914) $**	(4 200) $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 8 ET 9)	**22 132**	21 021	**67 058**	62 867
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 ET 9)	**457**	2 662	**1 045**	3 047
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 14)	**(22 289)**	(23 474)	**(67 212)**	(65 011)
Revenu d'intérêts	**(96)**	(76)	**(271)**	(268)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(4 457)**	(1 487)	**(290)**	(6 986)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	**8 767**	12 307	**29 268**	35 681
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 13)	**(9 576)**	(5 921)	**(28 988)**	(31 310)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 15)	**(14 316)**	14 469	**12 369**	17 231
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation	**(19 988)**	8 662	**6 065**	11 051
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Financement en capital (NOTE 14)	**15 387**	18 977	**52 414**	58 429
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**(1 387)**	8 023	**6 150**	15 414
Variation des fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**2 311**	44	**(5 258)**	(1 550)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 8 ET 9)	**(15 387)**	(18 977)	**(52 414)**	(58 429)
Intérêts reçus	**96**	76	**271**	268
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**-**	-	**-**	7
Fonds nets générés par (utilisés pour) les activités d'investissement	**1 020**	8 143	**1 163**	14 139
TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	**(18 968)**	16 805	**7 228**	25 190
Solde au début de la période	**37 057**	17 703	**10 861**	9 318
Solde à la fin de la période	**18 089 $**	34 508 $	**18 089 $**	34 508 $
REPRÉSENTÉ PAR :				
Encaisse	**18 089 $**	34 508 $	**18 089 $**	34 508 $
	18 089 $	34 508 $	**18 089 $**	34 508 $

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

POUR LA PÉRIODE TERMINÉE LE 30 SEPTEMBRE 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 24 novembre 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'incertitude relative 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 a évalué l'impact de la norme IFRS 9 sur ses états financiers. L'impact monétaire n'est pas 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 d'avantage d'information pertinente pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 - *Produits des activités ordinaires*, également IAS 11 – *Contrats de construction*, et d'autres interprétations connexes, s'applique à pratiquement tous les contrats avec les clients, à l'exception des contrats qui sont couverts par d'autres IFRS, notamment IAS 17 - *Contrats de location*.

La norme 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 évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers.

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 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(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	**65,9**	80,1	**264,3**	263,4
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :				
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat	**0,1**	0,1	**0,2**	0,5
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation :				
Amortissements	**(22,2)**	(21,0)	**(67,1)**	(62,9)
Dépréciation et (pertes) gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(0,4)**	(2,7)	**(1,0)**	(3,0)
Excédent des contributions sur les charges au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	**0,8**	(6,4)	**(0,3)**	(4,4)
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**4,5**	1,5	**0,3**	7,0
Ajustement pour les courus de rémunération	**(5,2)**	(5,5)	**(4,8)**	(4,9)
Autres	**(0,4)**	(0,3)	**(1,2)**	(1,1)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**43,1**	45,8	**190,4**	194,6

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 septembre 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	**6 132**	**0,8**	8 064	2,0
Passif	**9 324**	**3,9**	10 080	6,4

Au 30 septembre 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 de 2017 à 2019 (31 décembre 2016: 2017 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

	30 septembre 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	**11,1**	**1,3**	15,0	0,6

Au 30 septembre 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 septembre 2017	31 décembre 2016
	Juste valeur en $ CAN (millions)	Juste valeur en $ CAN (millions)
Total Actif	**1,0**	2,5
Total Passif	**5,2**	7,0

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 janvier 2017	Additions	Dispositions	Transferts	30 septembre 2017
Coût :					
Terrains	17,0	-	-	-	**17,0**
Matériel roulant	935,2	-	(8,6)	11,8	**938,4**
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	-	-	0,5	**256,3**
Améliorations locatives	84,4	-	-	0,1	**84,5**
Machinerie et équipement	25,1	-	(0,9)	0,3	**24,5**
Matériel informatique	35,4	-	-	0,7	**36,1**
Autres immobilisations corporelles	6,6	-	-	0,1	**6,7**
Projets en cours de réalisation	30,9	36,6	-	(13,1)	**54,4**
Coût total	1 683,3	36,6	(9,5)	0,8	**1 711,2**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Matériel roulant	469,6	32,1	(8,4)	-	**493,3**
Bâtiments de maintenance	119,3	1,3	-	-	**120,6**
Gares et installations	42,5	3,5	-	-	**46,0**
Infrastructures (propriété de la Société)	82,0	6,1	-	-	**88,1**
Améliorations locatives	46,6	2,5	-	-	**49,1**
Machinerie et équipement	18,0	0,3	-	-	**18,3**
Matériel informatique	23,9	3,1	-	-	**27,0**
Autres immobilisations corporelles	2,3	0,2	-	-	**2,5**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	804,2	49,1	(8,4)	-	**844,9**
Valeur nette comptable	879,1	(12,5)	(1,1)	0,8	**866,3**

9. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 janvier 2017	Additions	Dispositions	Transferts	30 septembre 2017
Coût :					
Logiciels (NOTE 1)	102,6	-	-	2,6	**105,2**
Droits d'accès aux infrastructures	426,5	-	-	1,2	**427,7**
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	-	**4,4**
Projets en cours de réalisation	13,4	15,8	-	(4,6)	**24,6**
Coût total	546,9	15,8	-	(0,8)	**561,9**
Amortissement et dépréciation cumulés :					
Logiciels	71,1	9,3	-	-	**80,4**
Droits d'accès aux infrastructures	90,9	8,5	-	-	**99,4**
Autres actifs intangibles	1,8	0,2	-	-	**2,0**
Total de l'amortissement et dépréciation cumulés	163,8	18,0	-	-	**181,8**
Valeur nette comptable	383,1	(2,2)	-	(0,8)	**380,1**

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 septembre 2017	31 décembre 2016
Salaires à payer et courus	**41,3**	39,4
Fournisseurs et charges à payer - Immobilisations	**16,1**	21,4
Fournisseurs et charges à payer - Autres	**29,3**	33,7
Fournisseurs et charges à payer classés comme autres passifs financiers	**86,7**	94,5
Impôts sur le capital, impôts sur le résultat et autres taxes à payer	**7,6**	4,8
Déductions à la source	**0,7**	3,1
Total fournisseurs et charges à payer	**95,0**	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 septembre 2017
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	-	-	-	**0,3**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	13,2	2,4	(2,7)	(0,5)	**12,4**
Total provisions	13,5	2,4	(2,7)	(0,5)	**12,7**

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 septembre 2017	31 décembre 2016
Ventes de billets à l'avance	**25,8**	18,3
Cartes cadeaux	**1,4**	1,7
Transactions non monétaires	**2,3**	2,0
VIA Préférence (NOTE 1)	**18,3**	17,0
Autres	**0,4**	0,5
Total produits reportés	**48,2**	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 1er janvier 2014

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

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

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

Certains employés syndiqués embauchés à compter du 1er janvier 2014

i) Composante à prestations définies

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

Les 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 3,75 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: 4,10 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 au 30 septembre, 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 septembre 2017	31 décembre 2016	**30 septembre 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	**21,9**	26,1	**0,2**	0,4
Coût des services passés	**-**	4,7	**-**	-
Charge d'intérêts	**64,1**	88,3	**0,7**	0,8
Cotisations des salariés	**10,8**	13,4	**-**	-
Prestations versées	**(102,3)**	(120,5)	**(0,5)**	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**-**	-	**-**	(0,1)
Effet des changements aux hypothèses financières	**16,8**	58,6	**-**	0,7
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**-**	4,2	**-**	0,8
Solde à la fin de la période	**2 309,4**	2 298,1	**22,1**	21,7
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**2 267,2**	2 223,6	**-**	-
Revenu d'intérêts	**62,8**	87,4	**-**	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	**40,0**	33,7	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**25,0**	31,9	**0,5**	0,6
Cotisations des salariés	**10,8**	13,4	**-**	-
Prestations versées	**(102,3)**	(120,5)	**(0,5)**	(0,6)
Charges administratives	**(2,1)**	(2,3)	**-**	-
Solde à la fin de la période	**2 301,4**	2 267,2	**-**	-
Actif net (passif net) au titre des prestations définies	**(8,0)**	(30,9)	**(22,1)**	(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 septembre, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantages du personnel à long terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	**30 septembre 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	**2,3**	4,8
Charge d'intérêts	**0,5**	0,8
Prestations versées	**(3,1)**	(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	**3,1**	4,4
Prestations versées	**(3,1)**	(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 septembre 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	**(0,4)**	(0,6)
Solde à la fin de la période	**0,5**	0,6
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de la période	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**0,4**	0,6
Prestations versées	**(0,4)**	(0,6)
Solde à la fin de la période	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme	**(0,5)**	(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 septembre 2017	31 décembre 2016
Actifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**4,5**	4,2
Passifs :		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**(12,5)**	(35,1)
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	**(22,1)**	(21,7)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(18,2)**	(18,5)
Autres avantages du personnel à long terme	**(0,5)**	(0,6)
Total passifs	**(53,3)**	(75,9)

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2017	2016	**2017**	2016
Charges d'exploitation :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**7,6**	10,5	**25,3**	30,1
Régimes de prestations postérieures à l'emploi	**0,3**	0,3	**0,9**	0,9
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**0,9**	1,4	**2,8**	4,3
Autres avantages du personnel à long terme	**-**	0,1	**0,3**	0,4
Total	**8,8**	12,3	**29,3**	35,7

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 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2017	2016	**2017**	2016
Autres éléments du résultat global :				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	**72,4**	22,3	**23,2**	(121,6)
Total	**72,4**	22,3	**23,2**	(121,6)

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 septembre 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)	**52,4**	86,4
Amortissement du financement en capital reporté	**(67,2)**	(102,3)
Solde à la fin de la période	**1 232,4**	1 247,2

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

	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	2017	2016	2017	2016
Clients et autres débiteurs	**3,0**	2,5	**2,0**	4,0
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada	**(7,8)**	11,7	**5,9**	(6,8)
Autres actifs courants	**(0,1)**	1,4	**(1,4)**	(1,7)
Stocks	**0,4**	0,3	**0,1**	4,4
Fournisseurs et charges à payer	**5,0**	9,9	**(2,1)**	8,9
Provisions	**(0,3)**	1,6	**(0,8)**	2,9
Produits reportés	**(14,5)**	(13,0)	**8,7**	5,5
Total	**(14,3)**	14,4	**12,4**	17,2

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 septembre 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	**28,4**	3,6	15,1	9,7	31,1
Total	**28,4**	3,6	15,1	9,7	31,1
ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS MAJEURS EN CAPITAL :					
Matériel roulant	**-**	-	-	-	1,8
Bâtiments de maintenance	**2,3**	2,3	-	-	-
Gares et installations	**5,1**	5,1	-	-	-
Infrastructure (propriété de la Société)	**7,3**	7,3	-	-	1,0
Matériel informatique	**4,1**	4,1	-	-	-
Autres	**0,3**	0,3	-	-	8,3
Total	**19,1**	19,1	-	-	11,1
Total des engagements	**47,5**	22,7	15,1	9,7	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 12,2 millions de dollars (30 septembre 2016 : 11,9 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