



40 ANS



# RAPPORT DU TROISIEME TRIMESTRE 2018





## TABLE DES MATIÈRES

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





# MESSAGE DU PRÉSIDENT



Depuis les dernières années, VIA Rail se transforme de fond en comble dans le but de devenir le mode de déplacement le plus sensé pour tous les Canadiens. Notre plan de modernisation est important pour plusieurs raisons qui nous tiennent à cœur, telles que l'inclusion sociale, le développement économique, l'environnement et l'amélioration de l'accessibilité pour tous. Comme moi-même, les employés de VIA Rail reconnaissent et apprécient les avantages que représente le train tous les jours au Canada.

Depuis l'invention de l'automobile au début des années 1900 et la construction de notre vaste réseau routier dans les années 1950 et 1960, les déplacements, que nous avons d'abord vus comme une nouveauté, sont devenus une commodité, puis une source de désagrément. Finie l'époque où les familles allaient « se balader » et où les voyages étaient des journées d'aventure remplies de découvertes fascinantes. Avec l'augmentation exponentielle du nombre de voitures, la congestion s'est aussi accrue; nous en sommes maintenant à un renouvellement complet de l'infrastructure routière qui s'étendra sur les années à venir. Résultat : l'amour pour le transport intervilles a disparu.

Or, chez VIA Rail, nous n'avons jamais cessé d'y croire. Et d'après ce que nous avons vu, nos passagers non plus. De plus en plus de gens délaissent la voiture au profit d'autres modes de transport. C'est dans cette optique que nous avons lancé notre nouvelle plateforme de communication, *La voie qu'on aime*, qui représente tout ce que nous sommes et que nous nous efforçons de devenir. Nous croyons que voyager devrait être facile, responsable et – oui – agréable.

L'essence de *La voie qu'on aime*, c'est retrouver le plaisir de voyager. C'est recommencer à s'emballer à l'idée de prendre le train pour se déplacer et de faire des découvertes en cours de route. Et ça concerne les choix que nous faisons. Pour nos passagers, c'est être fiers d'utiliser un certain mode de transport, que ce soit l'autobus, le vélo ou le train. Et pour nous, il s'agit de transformer le parcours des Canadiens en créant des façons plus sensées de voyager.

Notre nouvelle plateforme de communication n'a pas seulement une vocation publicitaire : elle oriente toutes nos activités. Pour améliorer encore davantage l'expérience de voyage de nos passagers, nous effectuons actuellement une révision majeure de

notre flotte de trains. Une fois que nos 75 voitures de la flotte Héritage auront été remises à neuf, nous accueillerons fièrement nos passagers à bord de voitures plus confortables et modernes. Et, lorsque notre nouvelle flotte dans le corridor Québec – Windsor sera en place, tout le monde profitera encore plus de La voie qu'on aime.

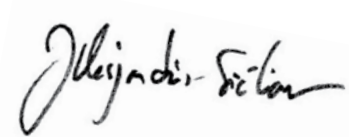
Ce trimestre est à l'image de tout ce que nous avons déjà accompli. Dans notre plus grand marché, le corridor Québec – Windsor, nous affichons de bons résultats : comparativement au même trimestre l'année dernière, l'achalandage a augmenté de 8,3 %, et nos revenus, de 11 %. Nous avons d'ailleurs enregistré des pics notables les longues fins de semaine de la fête du Canada et de la fête du Travail, où la tendance est à la hausse depuis quatre ans.

Bien entendu, nous avons encore notre lot de défis à relever. Mais nous nous y attaquons de front avec le solide soutien de nos employés et de nos clients. Par exemple, un nouvel horaire de notre train *Canadien*, qui accusait des retards constants, est entré en vigueur le 26 juillet. Bien que le problème de ponctualité ne soit pas encore totalement résolu, ce changement a

amélioré les choses. Avec l'élaboration de l'horaire de l'année prochaine en collaboration avec notre partenaire d'infrastructure, nous avons bon espoir de pouvoir offrir des voyages plus prévisibles à nos passagers.

En résumé, notre nouvelle campagne se veut une source d'inspiration et une fenêtre ouverte sur l'avenir de VIA Rail, la société que nous bâtissons tous ensemble et qui tracera pour tous La voie qu'on aime.

Au plaisir de vous voir à bord bientôt,

A handwritten signature in black ink, reading "Yves Desjardins-Siciliano". The signature is fluid and cursive, with the first name "Yves" being the most prominent.

**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 2018	T3 2017	Cumul 2018	Cumul 2017
<b>INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)</b>				
Produits voyageurs <sup>(1)</sup>	112,3	107,3	275,9	256,1
<b>Produits totaux <sup>(1)</sup></b>	<b>118,0</b>	<b>113,1</b>	<b>293,5</b>	<b>273,1</b>
Charges d'exploitation <sup>(1)</sup>	156,5	146,6	468,1	434,5
Contributions pour avantages sociaux des employés <sup>(1)</sup>	6,9	9,6	26,6	29,0
<b>Charges d'exploitation totales <sup>(1)</sup></b>	<b>163,4</b>	<b>156,2</b>	<b>494,7</b>	<b>463,5</b>
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>45,4</b>	<b>43,1</b>	<b>201,2</b>	<b>190,4</b>
Dépenses en immobilisations	33,7	15,4	78,2	52,4
<b>Financement total requis</b>	<b>79,1</b>	<b>58,5</b>	<b>279,4</b>	<b>242,8</b>
Financement d'exploitation par le gouvernement	45,4	43,1	201,2	190,4
Financement en capital par le gouvernement	31,7	15,4	76,2	52,4
<b>Financement total par le gouvernement</b>	<b>77,1</b>	<b>58,5</b>	<b>277,4</b>	<b>242,8</b>
<b>Fonds de renouvellement des actifs</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS <sup>(2)</sup></b>				
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	291	296	742	713
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	477	454	1 310	1 249
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	15,6	14,5	27,1	26,7
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	38,1	35,2	36,4	35,0
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	1 758	1 718	5 138	5 036
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	13 237	12 887	34 288	33 290
Coefficient d'occupation moyen (%)	61	65	57	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	165	173	144	142
Ponctualité (%)	65	70	71	74
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de la période	3 349	3 240	3 201	2 971

(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 2018

Groupe de services	Produits voyageurs* (EN MILLIERS)	Passagers (EN MILLIERS)	Voyageurs-milles (EN MILLIERS)	Financement de l'État (PAR VOYAGEUR-MILLES)
Corridor Québec - Windsor	76 833 \$	1 190	225 828	0,11 \$
Long parcours Ouest	28 070 \$	38	44 277	0,09 \$
Long parcours Est	4 528 \$	29	16 368	0,50 \$
Liaisons régionales	1 278 \$	19	4 416	1,83 \$
<b>Total</b>	<b>110 709 \$</b>	<b>1 276</b>	<b>290 889</b>	<b>0,16 \$</b>

## 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 \$
<b>Total</b>	<b>104 534 \$</b>	<b>1 201</b>	<b>296 591</b>	<b>0,15 \$</b>

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

# EXAMEN DES ACTIVITÉS





## LES PASSAGERS AVANT TOUT

### VOITURES ANNIVERSAIRE DU 40<sup>E</sup>

Les festivités pour marquer le 40<sup>e</sup> anniversaire de VIA Rail se sont poursuivies cet été. Pour témoigner notre reconnaissance envers nos passagers, nous avons décoré l'intérieur de 20 voitures anniversaire de la classe Économie choisies secrètement sur nos liaisons, d'Halifax à Vancouver. Nous voulions que les passagers sachent dès leur arrivée à bord que

quelque chose de spécial les attendait. Pendant le trajet, chacun a reçu une boîte remplie de surprises (repas gratuit, bons de réduction et autres petits souvenirs). Dans chaque voiture anniversaire, une personne chanceuse a eu droit à une surprise de plus : une escapade d'une nuit vers la destination VIA Rail de son choix !

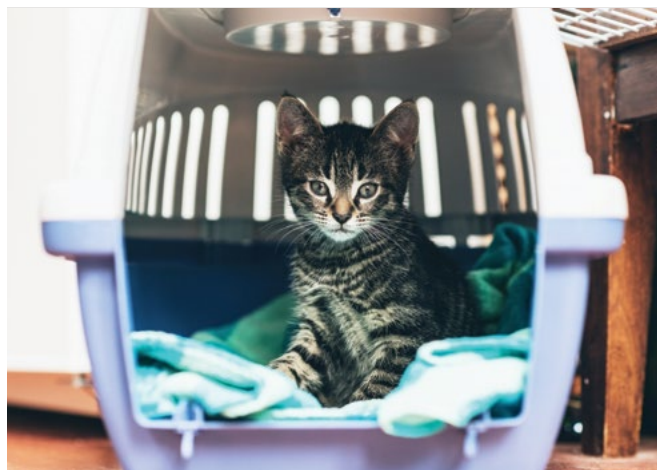


## AMÉLIORATION DES MENUS EN CLASSE AFFAIRES

Nous revoyons régulièrement nos menus et nos offres dans toutes les classes. Ce trimestre, nous avons mis à jour la sélection de repas spéciaux pour les passagers ayant certaines restrictions alimentaires (repas végétaliens, sans gluten et pour personnes diabétiques). De plus, nous avons mis à l'essai le lait de soya comme substitut de produits laitiers pour les cafés et les déjeuners dans le marché Québec – Ottawa.

## TARIFS POUR LES BILLETS ACHETÉS 21 JOURS À L'AVANCE

À l'occasion de son 40<sup>e</sup> anniversaire, VIA Rail a instauré une nouvelle mesure pour encourager les passagers à réserver tôt : ceux qui achètent leurs billets au moins 21 jours avant leur départ profiteront des plus bas tarifs sur certains trains. Cette nouvelle offre, dont nous suivrons les résultats de près, s'ajoute à des initiatives comme les Mardis à rabais et les Courts séjours et escapades pour venir élargir l'éventail de tarifs qui s'offrent aux passagers.



## NOUVELLE POLITIQUE SUR LES ANIMAUX DE COMPAGNIE

Les animaux de compagnie jouent un rôle important dans la vie de bien des gens, car ils sont source de réconfort. Ainsi, dans le cadre de ses efforts constants d'amélioration de l'expérience de voyage, VIA Rail a révisé sa politique sur les animaux de compagnie pour autoriser les passagers à emmener leur petit chien ou chat à bord. La nouvelle politique est entrée en vigueur en août, et les passagers en classes Économie et Affaires dans le corridor Québec – Windsor peuvent désormais emmener leur compagnon à quatre pattes. La [version intégrale de la politique](#) figure sur notre site Web.

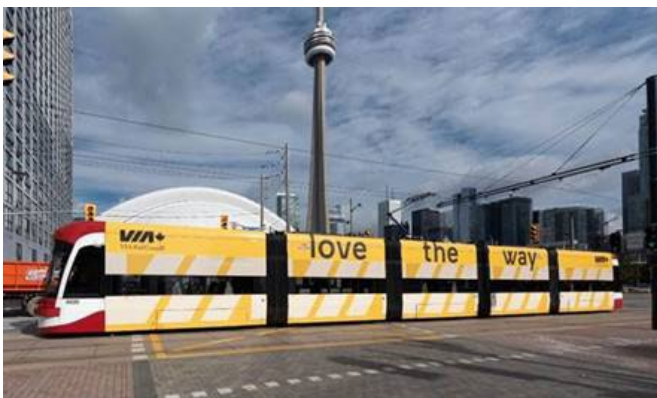


# ÉLARGIR NOTRE COMMUNAUTÉ

## LA VOIE QU'ON AIME

VIA Rail se transforme d'une manière remarquable dans le but de devenir le mode de déplacement le plus sensé pour les voyageurs canadiens. Comme nous sommes une société d'État en pleine modernisation, nos valeurs – innovation, confiance et agilité – sont d'autant plus importantes et constituent la force motrice de toutes nos actions. Notre nouvelle signature, *La voie qu'on aime*, représente ce qui fait du train un mode de transport unique. Nous espérons encourager de plus en plus de Canadiens à retrouver le plaisir de voyager et à contribuer ainsi à un avenir meilleur sur les plans économique, social et environnemental.

La nouvelle campagne de communication a été diffusée au moyen de publicités télévisées, d'annonces vidéo et de bannières en ligne, de panneaux d'affichage numériques extérieurs ainsi que dans les cinémas, abribus et médias imprimés d'un bout à l'autre du corridor Québec – Windsor. Le message a aussi été diffusé à Toronto, sur l'extérieur d'un tramway Flexity et sur le panneau d'affichage numérique de la tour Média TEC du Dundas Square. Par ailleurs, nous avons mis à jour notre site Web, [viarail.ca](http://viarail.ca), pour y intégrer la nouvelle campagne en offrant une expérience utilisateur améliorée et plus adaptée aux besoins des clients.



## CONSOLIDER NOS ACTIFS

### ENTRETIEN DE NOTRE INFRASTRUCTURE

VIA Rail poursuit les projets relatifs à la sécurité et à l'amélioration du confort prévus pour 2018-2019. Certains projets d'entretien ont été achevés, dont un visant le remplacement des traverses, et un programme d'entretien des rails ayant pour but de maintenir la sécurité générale de notre infrastructure dans la région d'Ottawa. Ce programme se poursuit maintenant dans le secteur de Chatham. Dans la région de Windsor, nous menons un important projet d'installation de clôtures pour réduire les intrusions sur la voie ferrée et renforcer la sécurité en collaboration avec la Ville de Windsor et Transports Canada.

### RÉNOVATION DE LA GARE D'HALIFAX

Nous avons entrepris des travaux à la gare d'Halifax pour en améliorer l'état général et mettre en valeur l'architecture historique de ce bâtiment patrimonial. Ces rénovations visent aussi à améliorer le confort et le bien-être de nos passagers et à optimiser l'accessibilité.

Le projet consiste entre autres à remplacer le toit et le puits de lumière du hall central pour rehausser le caractère patrimonial du bâtiment. Les portes principales seront aussi remplacées afin d'optimiser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Les autres travaux consistent à installer un nouveau système de climatisation et à remettre à neuf le parc de stationnement principal pour le rendre conforme aux principes de développement durable. Les travaux devraient prendre fin au printemps 2019.



### AMÉLIORATION DE L’AFFICHAGE SUR DES TOURS NUMÉRIQUES

Nous modernisons nos gares pour offrir une meilleure expérience aux passagers. Afin d'améliorer l'embarquement et d'accroître la clarté de l'affichage, des tours numériques comportant de grands écrans verticaux ont été installées dans cinq gares (Toronto, Ottawa, Montréal, Kingston et Québec).

En plus de renseignements essentiels comme les numéros de porte d'embarquement et de train, les destinations et les arrêts, ces écrans affichent des messages importants pour les passagers sur l'enregistrement des bagages et les nouvelles configurations des sièges. Ils peuvent aussi diffuser des messages de sécurité, comme des alertes Amber. Entre les périodes d'embarquement, les tours affichent nos nouvelles publicités, les offres à bord, les menus et de l'information sur le CLUB CHOO CHOO pour les enfants.



## PROJETS DE MODERNISATION

Aspirant à amener les Canadiens vers un avenir plus durable, VIA Rail a fait d'importantes annonces cette année. Par l'approche « réutiliser, recycler, transformer », qui prolongera leur durée de vie utile, 75 voitures seront rénovées au cours des prochaines années dans le cadre de notre projet de remise à neuf de la flotte Héritage. Bombardier en rénovera 17 pour les rendre entièrement accessibles, tandis que CAD Industries Ferroviaires remettra à neuf et modernisera 25 voitures en acier inoxydable. Les 33 autres voitures sont rénovées à notre Centre de maintenance de Montréal par les employés de VIA Rail.

Nous menons ces projets de modernisation pour continuer d'offrir la meilleure expérience client possible en améliorant la fiabilité, le confort et l'accessibilité de nos voitures. Les 75 voitures rénovées sont destinées au *Canadien*, qui assure la liaison long parcours dans l'ouest.

### PREMIÈRE VOITURE RÉNOVÉE DE LA CLASSE ÉCONOMIE

Le Centre de maintenance de Montréal a inauguré sa première voiture rénovée de la classe Économie. Le travail consiste à moderniser l'aménagement intérieur et à remettre en état les systèmes des voitures pour



Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, avec l'équipe de Montréal chargée de remettre à neuf le matériel de la première voiture rénovée de la classe Économie.

assurer la fiabilité à long terme de la flotte. D'ici la fin du trimestre en cours, il y aura quatre autres voitures en voie d'achèvement sur la chaîne de production, soit trois de la classe Économie et une de la classe Affaires.

### VOITURES ENTIÈREMENT ACCESSIBLES : PREMIÈRE ÉTAPE FRANCHIE

Le projet de remise à neuf des trains par Bombardier Transport, qui a débuté au deuxième trimestre, devrait se terminer d'ici le début de 2020.

Au cours de ce trimestre, la première étape importante du contrat a été franchie à l'issue de consultations additionnelles auprès d'organisations représentant les personnes handicapées (Conseil canadien des aveugles, Association des Sourds du Canada), les personnes à mobilité réduite (Fondation Rick Hansen) et les familles ainsi qu'auprès d'organismes de réglementation, dont Transports Canada et l'Office des transports du Canada. Une maquette grandeur nature de la nouvelle configuration des aires accessibles des voitures, qui servira pour démonstration de faisabilité, a été construite. Nous l'avons ensuite présentée aux groupes susmentionnés pour les informer et recueillir leurs commentaires, qui se sont avérés favorables dans l'ensemble. La maquette sera conservée à des fins de formation et de familiarisation à d'autres endroits.



Diverses organisations représentant les personnes handicapées découvrent la maquette des voitures qui font l'objet d'une remise à neuf pour devenir entièrement accessibles.

# MOBILITÉ DURABLE

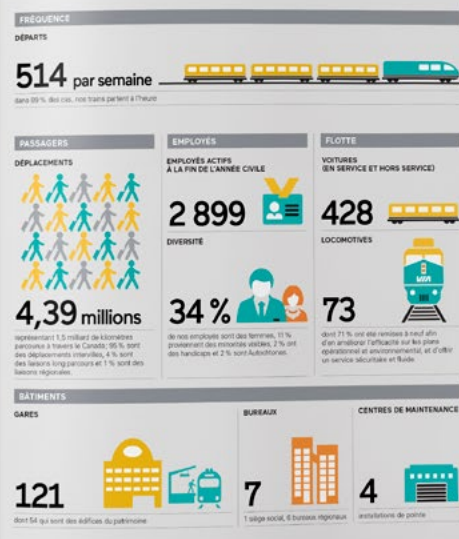




La mobilité durable fait partie intégrante de notre identité et a toujours été au cœur de nos activités. Nos rapports annuels sur la mobilité durable témoignent de nos activités et de nos efforts pour innover et transformer notre société dans une optique de croissance. À nos yeux, la mobilité durable consiste à favoriser un réseau de transport plus vert au Canada en vue d'assurer la prospérité économique, d'améliorer la qualité de vie et d'offrir un plus grand nombre d'options de mobilité durable. Voici un aperçu des activités que nous avons réalisées durant le trimestre et qui s'inscrivent dans le cadre de nos piliers de la durabilité. Pour en savoir plus, consultez nos rapports sur la mobilité durable, accessibles dans la section « À propos de VIA Rail » de notre site Web, sous l'onglet « [Gouvernance et rapports](#) ».



Nos principaux actifs témoignent de l'éventail de nos activités, de nos gares et nos centres de maintenance à notre flotte de locomotives et de voitures, en passant par les passagers que nous servons, les bâtiments que nous occupons et les employés qui travaillent pour nous.



## PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

### CONTINUER À REDONNER À LA COMMUNAUTÉ POUR LES 40 ANS DE VIA RAIL

Voilà 40 ans cette année que VIA Rail est une société d'État autonome. Afin de redonner à la communauté et de remercier les Canadiens de leur loyauté durant toutes ces années, la Société a lancé l'initiative nationale *40 gestes durables pour notre 40<sup>e</sup> anniversaire*. S'inscrivant dans le cadre de ses piliers de la mobilité durable, cette initiative communautaire consiste à participer à 40 projets collectifs partout au pays, chacun représentant une année de service.

Ce trimestre, par exemple, notre Centre de maintenance de Montréal a invité 40 enfants du YMCA de Pointe-Claire à venir visiter les installations, découvrir nos trains et apprendre les principes de sécurité ferroviaire. Les employés de VIA Rail ont aussi accueilli plus de 600 visiteurs au parc Centennial de Sarnia, où étaient organisées une visite de train, des activités pour toute la famille et une cérémonie commémorative de plantation d'érables rouges. À Moncton, les employés ont participé activement au défilé de la Fierté. Quant à ceux de Montréal, ils ont servi bénévolement des repas à plus de 400 personnes sans-abris à la Mission Old Brewery, un organisme auquel nous donnons depuis plus de 10 ans des denrées non périssables qui ne sont pas vendues à bord de nos trains.



Rita Toporowski, directrice générale, Centre du Canada, plante des arbres à Sarnia avec des gens du coin et d'autres employés de VIA Rail.

### LIENS ÉTROITS AVEC LES FORCES ARMÉES CANADIENNES

Toujours résolue à souligner la contribution des Forces armées canadiennes, surtout en cette période où beaucoup de leurs membres doivent surmonter des défis personnels et professionnels, VIA Rail s'est associée à Salus Ottawa et à la Randonnée à vélo sur l'Autoroute des héros de Wounded Warriors, en plus de collaborer au lancement de Soutien aux anciens combattants blessés Canada qui aide les anciens combattants en difficulté et au Grand rassemblement des vétérans, rendu possible par l'initiative De retour en force. La Société s'est aussi associée à l'organisation Du régiment aux bâtiments et à VETS Canada dans une optique de collaboration et pour recruter davantage de candidats issus de la communauté de la défense.

Par ailleurs, VIA Rail a été un partenaire dans le cadre de plusieurs événements, dont la 10<sup>e</sup> édition, en 2018, de la Course de l'Armée du Canada.

## RENFORCER LA COLLABORATION AVEC LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Ce trimestre, nous avons poursuivi nos discussions sur notre vision des services ferroviaires voyageurs et leur incidence sur nos partenaires autochtones. Dans ce contexte, nous avons tenu des rencontres avec Melissa Santoro Greyeyes-Brant, porte-parole autochtone pour Opération Gareautrain et la Première Nation de Hiawatha. Nous avons aussi rencontré des représentants des communautés autochtones du Québec, par l'entremise du Conseil canadien pour le commerce autochtone.

Pendant la période, VIA Rail s'est aussi associée fièrement à deux événements importants : le congrès *Emerging Leaders for Sustainable Community Development* et le 16<sup>e</sup> gala annuel du Conseil canadien pour le commerce autochtone, qui reconnaît l'excellence en matière de relations avec les Autochtones.



James Peters, chef, Relations avec la clientèle, et Jacques Fauteux, directeur, Relations gouvernementales, en compagnie de représentantes des communautés autochtones du Québec.

## MENER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON RESPONSABLE

### TISSER DES LIENS AVEC LES COMMUNAUTÉS

VIA Rail s'efforce d'entretenir un dialogue approfondi avec les intervenants et les associations qui représentent les intérêts des Canadiens, de ses passagers et des communautés qu'elle dessert actuellement et desservira à l'avenir.

Aussi avons-nous été emballés de contribuer au succès d'événements phares tels que le lancement du dialogue de la Chambre de commerce de l'Ontario sur l'avenir du transport en Ontario, le programme d'échanges pour jeunes de l'*Economic Club of Canada*, les Journées de sensibilisation de l'Association canadienne du transport urbain, le Sommet de la rentrée de l'Association québécoise des transports, le sommet *Global Progress 2018* et le *Connect EXPO Showcase* de la Chambre de commerce de Kingston (OK).



## AVENTURES À BORD DU PETIT TRAIN

### FÊTE DU CANADA DANS LA CAPITALE

Cette année encore, VIA Rail a utilisé son Petit train pendant une fin de semaine de festivités pour souligner la fête du Canada, afficher sa fierté nationale et exprimer un sentiment commun d'appartenance à ce pays si diversifié. Les activités fort divertissantes et les spectacles offerts en cette occasion ont électrisé la foule rassemblée au parc Major's Hill d'Ottawa.

### TRAINFEST DE SMITHS FALLS

Le Petit train de VIA Rail a aussi ravi les jeunes et les moins jeunes au *Trainfest* de Smiths Falls en août. Les participants étaient invités à découvrir plusieurs types de trains et à visiter une exposition ayant pour thème « Voyager dans le temps ».

### FAMILLES EN FÊTE DE LA GARNISON KINGSTON

Pour la troisième année consécutive, VIA Rail était le principal commanditaire de ce grand événement de Kingston qui attire plus de 10 000 personnes. S'ajoutant à une foule d'activités offertes et de prix remis en cette occasion, le Petit train a ensoleillé la journée des enfants présents.





## FESTIVAL WESTERN DE ST-TITE

Depuis de nombreuses années, VIA Rail est fier commanditaire du populaire Festival western de St-Tite, un événement unique en son genre desservi par deux trains spéciaux.

L'arrivée de ces trains à la gare de St-Tite est une partie intégrante – et très divertissante – du festival. Les passagers à bord et une foule de quelques centaines de personnes attendent avec impatience le « braquage » du train. Puis, les cowboys arrivent, prennent le train « en otage » et « allègent le portefeuille » des passagers! Ces dons sont ensuite remis à Centraide Mauricie, en collaboration avec la Caisse de bienfaisance du CN.

## MENER NOS ACTIVITÉS DE FAÇON SÉCURITAIRE

### NOUVEAU SYSTÈME DE SURVEILLANCE VIDÉO

Dans les 18 derniers mois, VIA Rail a effectué une mise à niveau de ses systèmes de surveillance vidéo et de contrôle de l'accès aux bâtiments pour améliorer la sécurité de ses passagers et employés. Le nouveau système de télévision en circuit fermé (CCTV), utilisé à la grandeur du pays, est contrôlé et surveillé de façon centralisée par les Services de police et de sécurité de VIA Rail. Par ailleurs, le système de contrôle de l'accès permet l'automatisation de l'ouverture et de la fermeture des gares sans personnel en fonction des heures d'arrivée et de départ des trains.

### FIABILITÉ DANS DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES EXTRÊMES

Le groupe Signaux et Communication a poursuivi son programme d'amélioration de la fiabilité des systèmes d'avertissement des passages à niveau et de commande centralisée de la circulation lors de conditions météorologiques extrêmes, comme la tornade qui a frappé la région d'Ottawa-Gatineau en septembre. L'amélioration des passages à niveau suivant la nouvelle réglementation de Transports Canada se poursuit également : le travail est terminé dans le cas de 275 passages à niveau, mais il en reste 27 qui sont plus complexes.

En outre, une nouvelle plateforme Web permet à des tiers de demander accès aux propriétés de VIA Rail. La page Rail Request est maintenant en ligne, à l'adresse [railrequest.viarail.ca/](http://railrequest.viarail.ca/)

### JOURNÉE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Cette année encore, VIA Rail a participé activement à la Semaine de la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain. Se déroulant sous le thème « Fini les voies tragiques », elle soulignait l'importance de la sécurité ferroviaire. L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, s'est rendu au centre-ville d'Ottawa pour prendre part à cet important événement.



L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, lors de la Semaine de la sécurité ferroviaire à Ottawa



## ÊTRE UN EMPLOYEUR ATTRAYANT



Françoise Bertrand, présidente du conseil d'administration, et Yves Desjardins-Siciliano, président et chef de la direction, en compagnie d'autres cadres et employés de la Société, montrent fièrement la certification Argent Parité de VIA Rail

### CERTIFICATION ARGENT PARITÉ DE LA GOUVERNANCE AU FÉMININ

En septembre, VIA Rail s'est vu décerner la certification Argent Parité au gala de La Gouvernance au Féminin, en reconnaissance du succès de ses actions pour promouvoir et soutenir les femmes dans le développement de leur leadership, l'avancement de leur carrière et leur représentation à tous les niveaux de l'organisation. C'est la deuxième fois que VIA Rail est honorée par La Gouvernance au Féminin : en 2016, notre président et chef de la direction, Yves Desjardins-Siciliano, avait reçu un prix pour son engagement remarquable en faveur des femmes au sein de la Société.

### UN OUTIL DE DÉNONCIATION SÛR

Pour permettre à ses employés, à ses fournisseurs et au public de dénoncer les actes répréhensibles et les comportements contraires à l'éthique sans aucune crainte, dans l'anonymat le plus complet et en toute confidentialité, VIA Rail a lancé l'outil en ligne ClearView. Ce système offre une ligne téléphonique (téléphoniste ou message vocal), envoi par la poste, courriel et Web. Il centralise aussi l'information reçue de façon à optimiser le processus d'examen.

# INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE



VIA Rail utilise les indicateurs de rendement ci-dessous, qui font partie intégrante de sa méthode de gestion allégée. Pour obtenir des renseignements détaillés sur son rendement financier et sa performance 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 septembre		
INDICATEUR	UNITÉ	T3 2018	T3 2017	Vs 2017	Cumul 2018	Cumul 2017	Vs 2017
<b>CAPACITÉ DÉPLOYÉE (EN MILLIONS)</b> Le nombre de sièges-milles disponibles (SMO)	SMO	477	454	5,2%	1 310	1 249	4,9%
<b>REVENUS TOTAUX / SMO (RSMO)</b> Revenus totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts	cents	24,74	24,95	■	22,40	21,86	■
<b>DÉPENSES TOTALES <sup>(1)</sup> / SMO (CSMO)</b> Charges d'exploitation totales, divisées par le total des sièges-milles offerts	cents	34,23	33,57	■	37,15	36,18	■
<b>RSMO / CSMO</b> Revenus par siège-mille offerts, divisés par les coûts par siège-mille offerts	%	72,3%	74,3%	■	60,3%	60,4%	■
<b>PONCTUALITÉ</b> La ponctualité des trains de VIA Rail	%	65%	70%	■	71%	74%	■
<b>PONCTUALITÉ - INFRASTRUCTURE DE VIA RAIL</b> La ponctualité des trains de VIA Rail sur la portion d'infrastructure dont VIA Rail est propriétaire	%	94%	95%	■	94%	95%	■
<b>INCIDENTS DE TRAIN</b> 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.	N <sup>bre</sup>	1	1	■	4	3	■
<b>ASSIDUITÉ DES EMPLOYÉS (EXCLUANT INVALIDITÉ À LONG TERME)</b> Les heures totales travaillées par mois divisées par le total possible d'heures de travail par mois.	%	95%	95%	■	95%	95%	■

(1) Les dépenses totales 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 au résultat de l'année dernière (moins de 10 %).
- Performance inférieure au résultat de l'année dernière (10 % ou plus).



# **GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ**



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au 30 septembre 2018, le conseil d'administration se composait de sa présidente, du président et chef de la direction de VIA Rail et de neuf administrateurs nommés par le gouvernement du Canada. De ces dix administrateurs (hormis le président et chef de la direction), six sont des femmes, et quatre, des hommes. Le conseil supervise l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA Rail au Parlement par l'entremise de l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

Durant le troisième trimestre de 2018, il y a eu une réunion du conseil, et huit réunions de l'un ou l'autre de ses cinq comités. Le taux de présence à ces réunions a atteint 95 %. Un total de 69 652 \$ en honoraires a été versé aux membres du conseil pendant cette période.

## 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. Elle est devenue assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* en 2007. Depuis, elle s'emploie à répondre aux demandes d'information du public, des médias et de tous ceux qui s'intéressent à ses activités. Au troisième trimestre de 2018, VIA Rail a reçu 9 nouvelles demandes.

## PROMOUVOIR NOS LANGUES OFFICIELLES

VIA Rail se conforme à la *Loi sur les langues officielles* et est fière d'offrir ses services en français et en anglais. Plus de 1,27 million de passagers ont voyagé à bord de ses trains durant le troisième trimestre, et la Société n'a reçu aucune plainte concernant les services rendus aux Canadiens dans la langue de leur choix. Voilà la preuve que VIA Rail a à cœur d'offrir des services bilingues partout au pays, que ce soit dans ses gares, à bord de ses trains ou dans ses centres d'appels.

Au cours du trimestre, VIA Rail a fait la promotion des langues officielles du Canada en participant au groupe de travail national créé en prévision du 50<sup>e</sup> anniversaire de la *Loi sur les langues officielles*, qui sera célébré en 2019. La Société a aussi pris part à des rassemblements culturels de première importance dans des communautés linguistiques en situation minoritaire en Ontario et au Manitoba, à savoir les célébrations du cinquantenaire du Théâtre français de Toronto et la soirée Chefs en plein air de Francofonds.

## FRAIS DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

### LES FRAIS DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES SUIVANTS ONT ÉTÉ SOUMIS AU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2018

<b>Françoise Bertrand</b> Présidente du conseil d'administration	5 285 \$
<b>Yves Desjardins-Siciliano</b> Président et chef de la direction	15 565 \$
Membres du comité de la haute direction (9 membres)	79 277 \$
Conseil d'administration (9 membres)	16 218 \$
<b>Total de VIA Rail (incluant les dépenses ci-dessus)</b>	<b>324 170 \$</b>



# COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION





## 1. INTRODUCTION

Le rapport de commentaires et d'analyse de la direction présente les résultats financiers de VIA Rail pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 30 septembre 2018 comparativement au trimestre et à la période de neuf mois terminés le 30 septembre 2017. Ce document doit être lu parallèlement aux états financiers intermédiaires résumés et aux notes afférentes.

### IMPORTANCE RELATIVE

En évaluant quelle information devrait être présentée dans le présent rapport, la direction utilise le principe d'importance relative. La direction considère une information importante s'il est probable que son omission ou son inexactitude pourrait influencer les décisions que les utilisateurs de VIA Rail prennent sur la base de cette information financière.

## 2. VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

VIA Rail est une société d'État non mandataire qui exploite le service ferroviaire de passagers au niveau national au nom du gouvernement du Canada. Les objectifs de la Société sont de fournir un service sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement afin de répondre au besoin des voyageurs canadiens au Canada.

Le gouvernement du Canada détermine le rôle de VIA Rail dans la structure globale et les services fournis par le gouvernement fédéral et fournit des crédits pour subventionner les services ferroviaires de passagers.

### 3. INDICATEURS DES RÉSULTATS FINANCIERS ET STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
<b>PERFORMANCE FINANCIÈRE</b>								
Produits voyageurs (SECTION 4.2)	112,3	106,8	5,5	5,1%	275,7	254,9	20,8	8,2%
Autres produits	5,7	5,9	(0,2)	(3,4%)	17,6	17,0	0,6	3,5%
Total des produits	118,0	112,7	5,3	4,7%	293,3	271,9	21,4	7,9%
Charges d'exploitation (SECTION 4.3)	197,4	178,6	18,8	10,5%	577,1	536,2	40,9	7,6%
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat (SECTION 4.1)	(79,4)	(65,9)	(13,5)	(20,5%)	(283,8)	(264,3)	(19,5)	(7,4%)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (SECTION 4.1)	45,4	43,1	2,3	5,3%	201,2	190,4	10,8	5,7%
Amortissement du financement en capital reporté	25,6	22,3	3,3	14,8%	77,8	67,2	10,6	15,8%
Résultat net de la période	(8,4)	(0,6)	(7,8)	(1 300,0%)	(5,0)	(6,9)	1,9	27,5%
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite	47,7	72,4	(24,7)	(34,1%)	126,3	23,2	103,1	444,4%
Résultat global de la période	39,3	71,8	(32,5)	(45,3%)	121,3	16,3	105,0	644,2%
<b>SITUATION FINANCIÈRE ET FLUX DE TRÉSORERIE</b>								
Total des actifs (SECTION 4.4)	1 459,1	1 327,1	132,0	9,9%	1 459,1	1 327,1	132,0	9,9%
Total des passifs (SECTION 4.4)	1 451,3	1 446,8	4,5	0,3%	1 451,3	1 446,8	4,5	0,3%
Trésorerie (SECTION 4.5)	47,7	18,1	29,6	163,5%	47,7	18,1	29,6	163,5%
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation (SECTION 4.5)	21,1	(20,0)	41,1	(205,5%)	23,7	6,1	17,6	288,5%
Fonds nets générés par les activités d'investissement (SECTION 4.5)	7,8	1,0	6,8	680,0%	20,8	1,1	19,7	1 790,9%
Financement en capital (SECTION 4.5)	31,7	15,4	16,3	105,8%	76,2	52,4	23,8	45,4%
<b>STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS</b>								
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	1 758	1 718	40	2,3%	5 138	5 036	102	2,0%
Sièges-milles (EN MILLIONS)	477	454	23	5,1%	1 310	1 249	61	4,9%
Voyageurs-milles (EN MILLIONS)	291	296	(5)	(1,7%)	742	713	29	4,1%
Coefficient d'occupation moyen (%)	61	65	(4)	(6,2%)	57	57	-	0,0%
Déficit d'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	15,6	14,5	1,1	7,6%	27,1	26,7	0,4	1,5%

## FAITS SAILLANTS FINANCIERS – TROISIÈME TRIMESTRE

- / VIA Rail a enregistré une augmentation de 4,7 pour cent de ses produits totaux.
- / Les charges d'exploitation ont augmenté de 10,5 pour cent.
- / La perte d'exploitation a augmenté de 20,5 pour cent.
- / Le financement d'exploitation a augmenté de 5,3 pour cent.
- / VIA Rail a enregistré un résultat global de 39,3 millions de dollars comparativement à un montant de 71,8 millions de dollars en 2017. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite.

## FAITS SAILLANTS FINANCIERS – PÉRIODE DE NEUF MOIS

- / VIA Rail a enregistré une augmentation de 7,9 pour cent de ses produits totaux.
- / Les charges d'exploitation ont augmenté de 7,6 pour cent.
- / La perte d'exploitation a augmenté de 7,4 pour cent.
- / Le financement d'exploitation a augmenté de 5,7 pour cent.
- / VIA Rail a enregistré un résultat global de 121,3 millions de dollars comparativement à un montant de 16,3 millions de dollars en 2017. Cette variation est attribuable à une réévaluation de la composante à prestations définies des régimes de retraite.

## STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS – TROISIÈME TRIMESTRE

- / Capacité accrue par rapport à l'année précédente (2,3 pour cent trains-milles parcourus et 5,1 pour cent sièges-milles).
- / Voyageurs-milles en baisse (1,7 pour cent) résultant en une diminution du coefficient d'occupation moyen (6,2 pour cent).
- / Déficit d'exploitation par voyageur-mille en hausse de 7,6 pour cent.

## STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS – PÉRIODE DE NEUF MOIS

- / Capacité accrue par rapport à l'année précédente (2,0 pour cent trains-milles parcourus et 4,9 pour cent sièges-milles).
- / Voyageurs-milles en hausse (4,1 pour cent) et coefficient d'occupation moyen stable à 57%.
- / Déficit d'exploitation par voyageur-mille en hausse de 1,5 pour cent.



## 4. ANALYSE DES RÉSULTATS FINANCIERS

### 4.1 COMPARAISON DES RÉSULTATS SELON LES IFRS ET DES RÉSULTATS FINANCÉS

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
<b>Perte d'exploitation financée</b>	<b>(45,4)</b>	<b>(43,1)</b>	<b>(2,3)</b>	<b>(5,3%)</b>	<b>(201,2)</b>	<b>(190,4)</b>	<b>(10,8)</b>	<b>(5,7%)</b>
AJUSTEMENT DES PRODUITS NON FINANCÉS								
Ajustement pour les points VIA Préférence et autre	-	(0,4)	0,4	100,0%	<b>(0,2)</b>	(1,2)	1,0	83,3%
AJUSTEMENTS DES CHARGES NON FINANCÉES								
Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	<b>(3,1)</b>	0,8	(3,9)	487,5%	<b>(4,4)</b>	(0,3)	(4,1)	(1 366,7%)
Amortissement et pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	<b>(25,7)</b>	(22,6)	(3,1)	(13,7%)	<b>(78,6)</b>	(68,1)	(10,5)	(15,4%)
Autres provisions sans impact sur la trésorerie	<b>(5,2)</b>	(0,6)	(4,6)	(766,7%)	<b>0,6</b>	(4,3)	4,9	114,0%
Total des ajustements des charges non financées	<b>(34,0)</b>	(22,4)	(11,6)	(51,8%)	<b>(82,4)</b>	(72,7)	(9,7)	(13,3%)
<b>Total des postes ne nécessitant pas des fonds d'exploitation</b>	<b>(34,0)</b>	<b>(22,8)</b>	<b>(11,2)</b>	<b>(49,1%)</b>	<b>(82,6)</b>	<b>(73,9)</b>	<b>(8,7)</b>	<b>(11,8%)</b>
<b>Perte d'exploitation selon les IFRS</b>	<b>(79,4)</b>	<b>(65,9)</b>	<b>(13,5)</b>	<b>(20,5%)</b>	<b>(283,8)</b>	<b>(264,3)</b>	<b>(19,5)</b>	<b>(7,4%)</b>
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	<b>45,4</b>	43,1	2,3	5,3%	<b>201,2</b>	190,4	10,8	5,7%
Amortissement du financement en capital reporté	<b>25,6</b>	22,3	3,3	14,8%	<b>77,8</b>	67,2	10,6	15,8%
<b>Résultat net avant impôts sur le résultat</b>	<b>(8,4)</b>	<b>(0,5)</b>	<b>(7,9)</b>	<b>(1 580,0%)</b>	<b>(4,8)</b>	<b>(6,7)</b>	<b>1,9</b>	<b>28,4%</b>
Charge d'impôts	-	0,1	(0,1)	(100,0%)	<b>0,2</b>	0,2	-	0,0%
<b>Résultat net selon les IFRS pour la période</b>	<b>(8,4)</b>	<b>(0,6)</b>	<b>(7,8)</b>	<b>(1 300,0%)</b>	<b>(5,0)</b>	<b>(6,9)</b>	<b>1,9</b>	<b>27,5%</b>
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite	<b>47,7</b>	72,4	(24,7)	(34,1%)	<b>126,3</b>	23,2	103,1	444,4%
<b>Résultat global pour la période</b>	<b>39,3</b>	<b>71,8</b>	<b>(32,5)</b>	<b>(45,3%)</b>	<b>121,3</b>	<b>16,3</b>	<b>105,0</b>	<b>644,2%</b>

## Résultat net selon les IFRS pour le trimestre :

Une perte de 8,4 millions de dollars pour le trimestre comparativement à une perte de 0,6 million de dollars, soit une détérioration de 7,8 millions de dollars principalement attribuable à :

- / Une augmentation de la perte d'exploitation (13,5 millions de dollars) qui s'explique par une augmentation des charges de 18,8 millions de dollars et une augmentation des produits de 5,3 millions de dollars;
- / Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (3,3 millions de dollars);
- / Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant le trimestre (2,3 millions de dollars).

## Résultat net selon les IFRS pour la période de neuf mois:

Une perte de 5,0 millions de dollars pour la période comparativement à une perte de 6,9 millions de dollars l'an dernier, soit une amélioration de 1,9 million de dollars principalement attribuable à :

- / Une augmentation du financement d'exploitation reçu du gouvernement durant la période (10,8 millions de dollars);
- / Une augmentation de l'amortissement du financement en capital reporté (10,6 millions de dollars);
- / Une augmentation de la perte d'exploitation (19,5 millions de dollars) qui s'explique par une augmentation des charges de 40,9 millions de dollars et une augmentation des produits de 21,4 millions de dollars.

## Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite

### RÉSULTAT GLOBAL DE 39,3 MILLIONS DE DOLLARS POUR LE TROISIÈME TRIMESTRE DE 2018 ET 121,3 MILLIONS DE DOLLARS POUR LA PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE 30 SEPTEMBRE 2018 :

Au 30 septembre 2018, le taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies était de 3,90 pour cent comparativement à 3,40 pour cent au 31 décembre 2017, ce qui représente une augmentation du résultat global de 88,7 millions de dollars pour le troisième trimestre et de 146,0 millions de dollars pour la période de neuf mois. Le rendement des actifs des régimes au troisième trimestre était de (41,0) millions de dollars et de (19,7) millions de dollars pour la période de neuf mois.

### RÉSULTAT GLOBAL DE 71,8 MILLIONS DE DOLLARS POUR LE TROISIÈME TRIMESTRE DE 2017 ET DE 16,3 MILLIONS DE DOLLARS POUR LA PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE 30 SEPTEMBRE 2017 :

Au 30 septembre 2017, le taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies était de 3,75 pour cent comparativement à 3,80 pour cent au 31 décembre 2016, ce qui représente un revenu de 111,4 millions de dollars pour le troisième trimestre de 2017 et une perte de (16,8) millions de dollars pour la période de neuf mois. Le rendement des actifs des régimes généré pour le troisième trimestre de 2017 a été de (39,0) millions de dollars et de 40,0 millions de dollars pour la période de neuf mois.

## 4.2 PRODUITS

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Produits voyageurs								
Corridor Est	<b>63,8</b>	57,6	6,2	10,8%	<b>173,3</b>	154,1	19,2	12,5%
Sud-Ouest Ontario	<b>13,0</b>	11,6	1,4	12,1%	<b>37,0</b>	32,7	4,3	13,1%
<b>Corridor Québec - Windsor</b>	<b>76,8</b>	<b>69,2</b>	<b>7,6</b>	<b>11,0%</b>	<b>210,3</b>	<b>186,8</b>	<b>23,5</b>	<b>12,6%</b>
<i>Océan</i>	<b>4,5</b>	4,1	0,4	9,8%	<b>8,4</b>	7,9	0,5	6,3%
<i>Canadien</i>	<b>28,1</b>	29,8	(1,7)	(5,7%)	<b>49,1</b>	51,7	(2,6)	(5,0%)
Liaisons régionales	<b>1,3</b>	1,5	(0,2)	(13,3%)	<b>2,4</b>	3,3	(0,9)	(27,3%)
<b>Hors Corridor</b>	<b>33,9</b>	<b>35,4</b>	<b>(1,5)</b>	<b>(4,2%)</b>	<b>59,9</b>	<b>62,9</b>	<b>(3,0)</b>	<b>(4,8%)</b>
Autres	<b>1,6</b>	2,2	(0,6)	(27,3%)	<b>5,5</b>	5,2	0,3	5,8%
<b>Total produits voyageurs selon IFRS</b>	<b>112,3</b>	<b>106,8</b>	<b>5,5</b>	<b>5,1%</b>	<b>275,7</b>	<b>254,9</b>	<b>20,8</b>	<b>8,2%</b>
Autres produits	<b>5,7</b>	5,9	(0,2)	(3,4%)	<b>17,6</b>	17,0	0,6	3,5%
<b>Total produits selon les IFRS</b>	<b>118,0</b>	<b>112,7</b>	<b>5,3</b>	<b>4,7%</b>	<b>293,3</b>	<b>271,9</b>	<b>21,4</b>	<b>7,9%</b>
Ajustement pour les points VIA Préférence (non financés)	-	0,4	(0,4)	(100,0%)	<b>0,2</b>	1,2	(1,0)	(83,3%)
<b>TOTAL PRODUITS FINANCÉS</b>	<b>118,0</b>	<b>113,1</b>	<b>4,9</b>	<b>4,3%</b>	<b>293,5</b>	<b>273,1</b>	<b>20,4</b>	<b>7,5%</b>

## VOYAGEURS

(EN MILLIERS)	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2018	2017	Var #	Var %	2018	2017	Var #	Var %
Voyageurs								
Corridor Est	<b>896,3</b>	837,9	58,4	7,0%	<b>2 494,7</b>	2 267,2	227,5	10,0%
Sud-Ouest Ontario	<b>293,9</b>	260,8	33,1	12,7%	<b>832,3</b>	732,5	99,8	13,6%
<b>Corridor Québec - Windsor</b>	<b>1 190,2</b>	<b>1 098,7</b>	<b>91,5</b>	<b>8,3%</b>	<b>3 327,0</b>	<b>2 999,7</b>	<b>327,3</b>	<b>10,9%</b>
<i>Océan</i>	<b>29,0</b>	28,7	0,3	1,0%	<b>60,6</b>	61,1	(0,5)	(0,8%)
<i>Canadien</i>	<b>37,5</b>	52,7	(15,2)	(28,8%)	<b>66,9</b>	88,9	(22,0)	(24,7%)
Liaisons régionales	<b>18,9</b>	21,2	(2,3)	(10,8%)	<b>41,8</b>	49,5	(7,7)	(15,6%)
<b>Hors Corridor</b>	<b>85,4</b>	<b>102,6</b>	<b>(17,2)</b>	<b>(16,8%)</b>	<b>169,3</b>	<b>199,5</b>	<b>(30,2)</b>	<b>(15,1%)</b>
<b>TOTAL VOYAGEURS</b>	<b>1 275,6</b>	<b>1 201,3</b>	<b>74,3</b>	<b>6,2%</b>	<b>3 496,3</b>	<b>3 199,2</b>	<b>297,1</b>	<b>9,3%</b>



## PRODUITS VOYAGEURS :

Les produits voyageurs ont augmenté de 5,5 millions de dollars (5,1 pour cent) pour le troisième trimestre. Cette augmentation est principalement attribuable à une hausse de l'achalandage (6,2 pour cent).

Les produits voyageurs ont augmenté de 20,8 millions de dollars (8,2 pour cent) pour la période de neuf mois. Cette augmentation est également attribuable principalement à une hausse de l'achalandage (9,3 pour cent).

### CORRIDOR EST :

Les produits générés au cours du trimestre ont totalisé 6,2 millions de dollars en augmentation (10,8 pour cent) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient d'une hausse de l'achalandage (7,0 pour cent) et à une amélioration des produits moyens (3,5 pour cent). Sur une base cumulative, les produits ont augmenté de 19,2 millions de dollars (12,5 pour cent). Cette augmentation est également attribuable à un volume de passagers plus élevé (10,0 pour cent) et à une amélioration de produits moyens (2,2 pour cent).

### SUD-OUEST DE L'ONTARIO :

Les produits ont augmenté de 1,4 million de dollars (12,1 pour cent) au cours du trimestre grâce à l'augmentation du nombre de voyageurs (12,7 pour cent) contrebalancés en partie par des produits moyens moins élevés (0,6 pour cent). Pour la période de neuf mois, les produits ont augmenté de 4,3 millions de dollars (13,1 pour cent). Cette augmentation découle en grande partie de l'augmentation du nombre de passagers (13,6 pour cent).

### OCÉAN :

Les produits pour le trimestre ont augmenté de 0,4 million de dollars (9,8 pour cent) comparativement à l'année précédente. L'achalandage a légèrement augmenté de 1,0 pour cent alors que les produits moyens ont augmenté de 8,6 pour cent. Sur une base cumulative, les produits ont augmenté de 0,5 million de dollars (6,3 pour cent), principalement causé par une hausse des produits moyens (7,2 pour cent).

### CANADIEN :

Les produits du *Canadien* ont diminué de 1,7 million de dollars (5,7 pour cent) pour le trimestre et de 2,6 millions de dollars (5,0 pour cent) pour la période de neuf mois. La diminution est principalement imputable à la mauvaise performance du train quant à la ponctualité, ce qui a entraîné une perte de passagers, notamment des annulations de la part de certains voyageurs.

### LIAISONS RÉGIONALES :

Les produits générés par les liaisons régionales ont diminué de 0,2 million de dollars (13,3 pour cent) pour le trimestre et de 0,9 million de dollars (27,3 pour cent) pour la période de neuf mois. Cette diminution est attribuable à l'interruption du service sur le tronçon Gillam-Churchill du train Winnipeg-Churchill. Le service a été interrompu en mai 2017 à la suite d'importantes inondations ayant endommagé les infrastructures. Cependant, la reprise du service est prévue le 2 décembre 2018.

### AJUSTEMENTS POUR LES POINTS VIA PRÉFÉRENCE ET AUTRES ÉLÉMENTS NON FINANÇÉS :

VIA Rail n'a enregistré aucun ajustement pour le trimestre, soit 0,4 million de dollars de moins que l'an dernier. L'ajustement pour la période de neuf mois est de 0,2 million de dollars ce qui représente une diminution de 1,0 million de dollars (83,3 pour cent) par rapport à la période précédente. L'ajustement de 2017 résulte d'un changement d'estimation des probabilités que les points octroyés soient échangés en billets. Il n'y a pas eu de changement d'estimation cette année.

### AUTRES PRODUITS :

Les autres produits ont diminué de 0,2 million de dollars (3,4 pour cent) pour le trimestre et ont augmenté de 0,6 million de dollars (3,5 pour cent) pour la période de neuf mois. La diminution pour le trimestre est attribuable à la diminution des revenus de tiers. La diminution pour la période de neuf mois découle de la hausse des produits de placements ainsi que de la hausse des revenus de tiers générés au cours des six premiers mois de l'année.

### 4.3 CHARGES D'EXPLOITATION

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Rémunération et avantages du personnel	<b>84,9</b>	78,8	6,1	7,7%	<b>246,9</b>	224,8	22,1	9,8%
Exploitation des trains et carburant	<b>39,0</b>	34,2	4,8	14,0%	<b>110,2</b>	97,9	12,3	12,6%
Gares et autres biens	<b>8,4</b>	9,0	(0,6)	(6,7%)	<b>30,4</b>	30,3	0,1	0,3%
Marketing et ventes	<b>9,5</b>	8,8	0,7	8,0%	<b>27,1</b>	24,4	2,7	11,1%
Matériel de maintenance	<b>8,8</b>	7,9	0,9	11,4%	<b>27,1</b>	26,7	0,4	1,5%
Honoraires professionnels	<b>5,8</b>	3,9	1,9	48,7%	<b>15,9</b>	11,8	4,1	34,7%
Télécommunications	<b>4,6</b>	4,6	-	0,0%	<b>14,7</b>	14,1	0,6	4,3%
Amortissements	<b>25,0</b>	22,1	2,9	13,1%	<b>74,5</b>	67,1	7,4	11,0%
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	<b>0,7</b>	0,5	0,2	40,0%	<b>4,1</b>	1,0	3,1	310,0%
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	<b>(0,6)</b>	(4,5)	3,9	(86,7%)	<b>(7,2)</b>	(0,3)	(6,9)	2 300,0%
Autres	<b>11,3</b>	13,3	(2,0)	(15,0%)	<b>33,4</b>	38,4	(5,0)	(13,0%)
<b>Total des charges d'exploitation selon les IFRS</b>	<b>197,4</b>	<b>178,6</b>	<b>18,8</b>	<b>10,5%</b>	<b>577,1</b>	<b>536,2</b>	<b>40,9</b>	<b>7,6%</b>
Ajustements non financés (SECTION 4.1)	<b>(34,0)</b>	(22,4)	(11,6)	(51,8%)	<b>(82,4)</b>	(72,7)	(9,7)	(13,3%)
<b>Total des charges financées</b>	<b>163,4</b>	<b>156,2</b>	<b>7,2</b>	<b>4,6%</b>	<b>494,7</b>	<b>463,5</b>	<b>31,2</b>	<b>6,7%</b>

(Des explications sont fournies pour les dépenses pour lesquelles les écarts trimestriels sont de 3,0 millions de dollars ou plus, ou de 10 pour cent ou plus)

Les charges d'exploitation ont augmenté de 18,8 millions de dollars (10,5 pour cent) pour le trimestre et de 40,9 millions de dollars (7,6 pour cent) pour la période de neuf mois et les principales variations s'expliquent par :

**RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES DU PERSONNEL :**

Les augmentations de 6,1 millions de dollars (7,7 pour cent) pour le trimestre et de 22,1 millions de dollars (9,8 pour cent) pour la période de neuf mois découlent principalement d'une augmentation du nombre d'employés (en partie causée par l'ajout de capacité), des augmentations salariales annuelles et de l'augmentation des coûts (temps supplémentaire et ajout de personnel) engendrés par les problèmes de ponctualité du *Canadien*.

**EXPLOITATION DES TRAINS ET CARBURANT:**

Les augmentations de 4,8 millions de dollars (14,0 pour cent) pour le trimestre et de 12,3 millions de dollars (12,6 pour cent) pour la période de neuf mois sont attribuables à une augmentation des coûts pour l'utilisation d'infrastructures et du carburant résultant de l'ajout de capacité (nouvelles fréquences introduites à l'automne 2017) ainsi qu'à l'augmentation contractuelle annuelle des coûts (7 pour cent) pour l'utilisation de l'infrastructure payée aux propriétaires.

Le pourcentage d'augmentation des coûts du trimestre (14,0 pour cent) est supérieur à l'augmentation cumulative (12,6 pour cent), ce qui s'explique par un remboursement reçu durant le deuxième trimestre par VIA Rail de 3,2 millions de dollars pour de la taxe d'accise sur le carburant payée au cours des années antérieures.

**MATÉRIEL DE MAINTENANCE :**

L'augmentation de 0,9 million de dollars (11,4 pour cent) pour le trimestre résulte principalement d'écarts temporels dans des travaux d'entretien majeurs des équipements. Les dépenses cumulatives ont augmenté de 1,5 pour cent.

**HONORAIRES PROFESSIONNELS :**

Les augmentations de 1,9 million de dollars (48,7 pour cent) pour le trimestre et de 4,1 millions de dollars (34,7 pour cent) pour la période de neuf mois sont attribuables aux projets infonuagiques ainsi qu'aux montants investis dans des analyses additionnelles pour le projet des voies dédiées.

**AMORTISSEMENTS :**

Les augmentations de 2,9 millions de dollars (13,1 pour cent) pour le trimestre et de 7,4 millions de dollars (11,0 pour cent) pour la période de neuf mois résultent de divers projets d'immobilisations achevés en 2017 qui sont maintenant amortis.

**GAIN NET NON RÉALISÉ SUR LES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS :**

Des gains nets de 0,6 million de dollars pour le trimestre et de 7,2 millions de dollars pour la période de neuf mois, comparativement à des gains nets de 4,5 millions de dollars et de 0,3 million de dollars pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 30 septembre 2017.

Les gains nets pour le trimestre et la période de neuf mois de 2018 reflètent le fait que les prix du marché pour le carburant sont plus élevés que les prix contractuels. L'année dernière, la situation était l'inverse, les prix du marché étant inférieurs aux prix contractuels, ce qui avait entraîné une perte.



## 4.4 SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2018	31 décembre 2017	Var \$	Var %
<b>ACTIFS</b>				
Actifs courants	102,1	92,5	9,6	10,4%
Immobilisations corporelles	892,0	883,8	8,2	0,9%
Immobilisations incorporelles	360,9	369,5	(8,6)	(2,3%)
Actifs au titre des avantages du personnel	103,3	4,6	98,7	2 145,7%
Autres	0,8	0,8	-	0,0%
<b>Total des actifs</b>	<b>1 459,1</b>	<b>1 351,2</b>	<b>107,9</b>	<b>8,0%</b>
<b>PASSIFS</b>				
Passifs courants	170,9	159,6	11,3	7,1%
Passifs au titre des avantages du personnel	42,4	65,6	(23,2)	(35,4%)
<b>Total des passifs</b>	<b>213,3</b>	<b>225,2</b>	<b>(11,9)</b>	<b>(5,3%)</b>
<b>Financement en capital reporté</b>	<b>1 238,0</b>	<b>1 239,5</b>	<b>(1,5)</b>	<b>(0,1%)</b>
Capital-actions	9,3	9,3	-	0,0%
Déficit accumulé, au début de la période	(122,8)	(145,3)	22,5	15,5%
Résultat net	(5,0)	12,9	(17,9)	(138,8%)
Autres éléments du résultat global	126,3	9,6	116,7	1 215,6%
<b>Déficit accumulé, à la fin de la période</b>	<b>(1,5)</b>	<b>(122,8)</b>	<b>121,3</b>	<b>98,8%</b>
<b>Total des passifs et du déficit de l'actionnaire</b>	<b>1 459,1</b>	<b>1 351,2</b>	<b>107,9</b>	<b>8,0%</b>

Les principaux changements dans la situation financière sont attribuables aux éléments suivants :

### ACTIFS

L'actif total a augmenté de 107,9 millions de dollars principalement en raison de l'augmentation des avantages du personnel. Cette augmentation est directement attribuable à l'augmentation des taux d'actualisation à long terme sur lesquels la détermination de l'actif et du passif au titre des avantages du personnel sont évalués.

### PASSIFS

Les avantages du personnel ont diminué de 23,2 millions de dollars en raison de l'augmentation des taux d'actualisation.

### AUTRE ÉLÉMENT DU RÉSULTAT GLOBAL

Les autres éléments du résultat global ont augmenté en raison de l'augmentation des taux d'actualisation affectant l'actif et le passif au titre des avantages du personnel tel qu'expliqué à la section 4.1 du présent document.

## 4.5 LIQUIDITÉ, FLUX DE TRÉSORERIE ET INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

### LIQUIDITÉ ET FLUX DE TRÉSORIE

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Solde au début de la période	<b>18,8</b>	37,1	(18,3)	(49,3%)	<b>3,2</b>	10,9	(7,7)	(70,6%)
Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	<b>21,1</b>	(20,0)	41,1	(205,5%)	<b>23,7</b>	6,1	17,6	288,5%
Fonds nets générés par les activités d'investissement	<b>7,8</b>	1,0	6,8	680,0%	<b>20,8</b>	1,1	19,7	1 790,9%
Solde à la fin de la période	<b>47,7</b>	<b>18,1</b>	<b>29,6</b>	<b>163,5%</b>	<b>47,7</b>	<b>18,1</b>	<b>29,6</b>	<b>163,5%</b>

#### ACTIVITÉS D'EXPLOITATION :

Les fonds nets ont augmenté de 41,1 millions de dollars (205,5 pour cent) pour le trimestre et de 17,6 millions de dollars (288,5 pour cent) pour la période de neuf mois. Cette hausse est principalement attribuable à la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement tel que présenté dans la Note 18 des états financiers.

#### ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT :

Les fonds nets ont augmenté de 6,8 millions de dollars pour le trimestre et de 19,7 millions de dollars pour la période de neuf mois. L'augmentation au cours du trimestre découle de la variation des fournisseurs et charges à payer pour les projets en capital. L'augmentation pour la période de neuf mois est également attribuable à la variation des fournisseurs et charges à payer pour les projets en capital ainsi qu'à un retrait de 4,7 millions de dollars provenant de l'encaisse du Fonds de renouvellement des actifs au cours du premier trimestre.

## INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles et incorporelles se sont chiffrées à 1 252,9 millions de dollars au 30 septembre 2018, ce qui représente une augmentation de 0,4 million de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2017.

Les investissements en immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 33,7 millions de dollars pour le trimestre et 78,2 millions de dollars pour la période de neuf mois:

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre				Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre			
	2018	2017	Var \$	Var %	2018	2017	Var \$	Var %
Équipements	<b>11,8</b>	3,8	8,0	210,5%	<b>26,7</b>	12,7	14,0	110,2%
Infrastructure	<b>9,2</b>	1,7	7,5	441,2%	<b>16,7</b>	6,6	10,1	153,0%
Technologie de l'information	<b>3,9</b>	4,6	(0,7)	(15,2%)	<b>13,3</b>	11,0	2,3	20,9%
Gares	<b>6,4</b>	4,4	2,0	45,5%	<b>13,9</b>	15,1	(1,2)	(7,9%)
Autres	<b>2,4</b>	0,9	1,5	166,7%	<b>7,6</b>	7,0	0,6	8,6%
<b>Total</b>	<b>33,7</b>	<b>15,4</b>	<b>18,3</b>	<b>118,8%</b>	<b>78,2</b>	<b>52,4</b>	<b>25,8</b>	<b>49,2%</b>

Note : au 30 septembre 2018, il y a un compte à payer de 2,0 millions de dollars qui sera payé à partir du Fonds de renouvellement des actifs, et non par le financement en capital du gouvernement du Canada (31,7 millions de dollars).

Les plus importants investissements au cours du trimestre ont été réalisés pour le projet de rénovation des voitures AES Économie du Corridor, l'amélioration des infrastructures appartenant à VIA Rail ainsi que le projet de revitalisation de la gare de Toronto.

Les plus importants projets réalisés au cours de la période de neuf mois comprennent ceux réalisés au cours du troisième trimestre, en plus des investissements réalisés à la gare d'Ottawa pour le toit du hall principal, la salle électrique et la plate-forme surélevée.



## 5. ANALYSE DES RISQUES

Cette section présente les principaux risques auxquels VIA Rail est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers et présente la tendance actuelle par rapport au 31 décembre 2017.

Cette section doit être lue conjointement avec la section des risques des commentaires et analyses de la direction au 31 décembre 2017, incluse dans le rapport annuel 2017.

Le seul risque qui a changé depuis décembre 2017 est le suivant :

### DISPONIBILITÉ, FIABILITÉ ET QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE

#### RISQUE :

Les services offerts par les sociétés ferroviaires hôtes se détériorent ce qui nuit à la ponctualité des trains, fait augmenter les coûts d'exploitation et pourrait entraîner une diminution de la satisfaction de la clientèle et de produits voyageurs.

#### CHANGEMENT DEPUIS DÉCEMBRE 2017 :

La ponctualité des trains s'est encore détériorée au cours de la première moitié de l'année forçant l'annulation de deux trains en mai 2018. VIA Rail a travaillé avec les principales sociétés ferroviaires hôtes pour régler la situation et un nouveau calendrier qui ajoute 12 heures au voyage a été lancé le 26 juillet 2018.

Bien que ce nouvel horaire ait entraîné une amélioration de la ponctualité, les retards et les temps de déplacement supplémentaires ont entraîné une perte de revenus et des dépenses supplémentaires.

Plus tôt cette année, VIA Rail et le CN ont convenu d'une prolongation de contrat de trois ans pour l'accès à leur infrastructure ferroviaire. D'autres ententes entre VIA Rail et les principales sociétés ferroviaires hôtes dont VIA Rail utilise les infrastructures arriveront à échéance dans le futur. Elles pourraient être renouvelées mais les modalités ne sont pas connues à l'heure actuelle.

#### LES AUTRES RISQUES POUR LESQUELS IL N'Y A PAS DE CHANGEMENT DEPUIS DÉCEMBRE 2017 SONT LES SUIVANTS :

- / Sécurité des voyageurs, des employés et du public ;
- / Gouvernement et stratégie ;
- / Contribution des employés ;
- / Génération de produits ;
- / Coûts assujettis à des facteurs externes ;
- / Qualité, disponibilité et fiabilité du matériel roulant ;
- / Technologie de l'information.

## 6. PERSPECTIVES

Les résultats du troisième trimestre sont demeurés positifs en termes de revenus et d'achalandage pour le Corridor. Cependant, la faible performance du *Canadien* quant à la ponctualité ainsi que le nouvel horaire ont eu un impact négatif sur les produits et les coûts d'exploitation.

Compte tenu de cette situation, VIA Rail continuera de contrôler ses coûts d'exploitation et de retarder diverses initiatives prévues pour compenser les dépenses supplémentaires associées à la situation du *Canadien* et respecter les niveaux de financement autorisés pour l'exercice.

# ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS



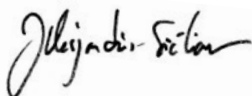
# DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 SEPTEMBRE 2018

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  
23 novembre 2018



# ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2018	31 décembre 2017
<b>ACTIFS COURANTS</b>	<i>(non audités)</i>	<i>(audités)</i>
Trésorerie	<b>47 670 \$</b>	3 195 \$
Clients et autres débiteurs	<b>7 639</b>	11 264
À recevoir du gouvernement du Canada	-	37 215
Autres actifs courants	<b>5 554</b>	4 059
Instruments financiers dérivés (NOTE 9)	<b>8 860</b>	3 476
Stocks	<b>29 234</b>	25 465
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 10)	<b>3 096</b>	7 780
	<b>102 053</b>	92 454
<b>ACTIFS NON COURANTS</b>		
Immobilisations corporelles (NOTE 11)	<b>892 015</b>	883 847
Immobilisations incorporelles (NOTE 12)	<b>360 873</b>	369 477
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 10)	<b>873</b>	873
Actifs au titre des avantages du personnel (NOTE 16)	<b>103 270</b>	4 566
	<b>1 357 031</b>	1 258 763
<b>Total des actifs</b>	<b>1 459 084 \$</b>	1 351 217 \$
<b>PASSIFS COURANTS</b>		
Fournisseurs et charges à payer (NOTE 13)	<b>120 504 \$</b>	113 791 \$
Provisions (NOTE 14)	<b>7 052</b>	8 872
Financement du gouvernement du Canada reporté lié aux charges d'exploitation	<b>5 003</b>	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 9)	<b>432</b>	2 292
Produits reportés (NOTE 15)	<b>37 897</b>	34 613
	<b>170 888</b>	159 568
<b>PASSIFS NON COURANTS</b>		
Passifs au titre des avantages du personnel (NOTE 16)	<b>42 419</b>	65 620
	<b>42 419</b>	65 620
<b>Financement en capital reporté (NOTE 17)</b>	<b>1 237 999</b>	1 239 544
<b>DÉFICIT DE L'ACTIONNAIRE</b>		
Capital-actions	<b>9 300</b>	9 300
Déficit accumulé	<b>(1 522)</b>	(122 815)
	<b>7 778</b>	(113 515)
<b>Total des passifs et du déficit de l'actionnaire</b>	<b>1 459 084 \$</b>	1 351 217 \$

Engagements (Note 20)

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	
	2018	2017	2018	2017
<b>PRODUITS</b> (NOTE 7)				
Voyageurs	112 332 \$	106 908 \$	275 723 \$	254 861 \$
Autres	5 685	5 876	17 556	17 036
	<b>118 017</b>	112 784	<b>293 279</b>	271 897
<b>CHARGES</b>				
Rémunération et avantages du personnel	84 878	78 848	246 885	224 766
Exploitation des trains et carburant	38 927	34 119	110 151	97 859
Gares et autres biens	8 473	8 987	30 431	30 280
Marketing et ventes	9 500	8 827	27 058	24 368
Matériel de maintenance	8 735	7 894	27 063	26 689
Coûts des fournitures à bord des trains	6 976	6 223	17 980	15 540
Taxes d'exploitation	2 540	3 226	8 308	8 780
Honoraires professionnels	5 841	3 925	15 923	11 834
Télécommunications	4 562	4 587	14 653	14 113
Amortissements (NOTES 11 ET 12)	25 068	22 132	74 537	67 058
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 11 ET 12)	772	457	4 124	1 045
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(600)	(4 457)	(7 244)	(290)
Perte nette (gain net) réalisée sur les instruments financiers dérivés	(1 306)	1 275	(2 483)	3 818
Autres	2 978	2 630	9 648	10 324
	<b>197 344</b>	178 673	<b>577 034</b>	536 184
<b>PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT</b>	<b>79 327</b>	65 889	<b>283 755</b>	264 287
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 8)	45 460	43 067	201 242	190 384
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 17)	25 539	22 289	77 770	67 212
Résultat net avant impôts sur le résultat	(8 328)	(533)	(4 743)	(6 691)
Charge d'impôts	77	77	232	223
<b>RÉSULTAT NET DE LA PÉRIODE</b>	<b>(8 405)</b>	(610)	<b>(4 975)</b>	(6 914)
Autres éléments du résultat global				
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au résultat net (déduction faite des impôts):				
Réévaluations de la composante à prestations définies des régimes de retraite (NOTE 16)	47 664	72 428	126 268	23 250
	<b>47 664</b>	72 428	<b>126 268</b>	23 250
<b>RÉSULTAT GLOBAL DE LA PÉRIODE</b>	<b>39 259 \$</b>	71 818 \$	<b>121 293 \$</b>	16 336 \$

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	
	2018	2017	2018	2017
<b>CAPITAL-ACTIONS</b>	<b>9 300 \$</b>	9 300 \$	<b>9 300 \$</b>	9 300 \$
<b>Déficit accumulé</b>				
<b>Solde au début de la période</b>	<b>(40 781)</b>	(200 816)	<b>(122 815)</b>	(145 334)
Résultat net de la période	<b>(8 405)</b>	(610)	<b>(4 975)</b>	(6 914)
Autres éléments du résultat global de la période	<b>47 664</b>	72 428	<b>126 268</b>	23 250
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>(1 522)</b>	(128 998)	<b>(1 522)</b>	(128 998)
<b>Total du déficit de l'actionnaire</b>	<b>7 778 \$</b>	(119 698) \$	<b>7 778 \$</b>	(119 698) \$

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 terminés le 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>				
Résultat net de la période	(8 405) \$	(610) \$	(4 975) \$	(6 914) \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation :				
Amortissements (NOTES 11 ET 12)	25 068	22 132	74 537	67 058
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 11 ET 12)	772	457	4 124	1 045
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 17)	(25 539)	(22 289)	(77 770)	(67 212)
Revenu d'intérêts	(172)	(96)	(613)	(271)
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	(600)	(4 457)	(7 244)	(290)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 16)	9 887	8 767	30 951	29 268
Cotisations de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 16)	(6 851)	(9 576)	(26 588)	(28 988)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement (NOTE 18)	26 872	(14 316)	31 232	12 369
<b>Fonds nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation</b>	<b>21 032</b>	<b>(19 988)</b>	<b>23 654</b>	<b>6 065</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>				
Financement en capital (NOTE 17)	31 758	15 387	76 225	52 414
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	242	(1 387)	12 001	6 150
Retraits effectués du Fonds de renouvellement des actifs	-	-	4 684	-
Variation des fournisseurs et charges à payer des projets en capital	9 420	2 311	5 523	(5 258)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 11, 12 ET 13)	(33 758)	(15 387)	(78 225)	(52 414)
Intérêts reçus	172	96	613	271
<b>Fonds générés par les activités d'investissement</b>	<b>7 834</b>	<b>1 020</b>	<b>20 821</b>	<b>1 163</b>
<b>TRÉSORERIE</b>				
Augmentation (diminution) de la période	28 866	(18 968)	44 475	7 228
Solde au début de la période	18 804	37 057	3 195	10 861
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>47 670 \$</b>	<b>18 089 \$</b>	<b>47 670 \$</b>	<b>18 089 \$</b>
<b>REPRÉSENTÉ PAR :</b>				
Encaisse	47 670	18 089	47 670	18 089
	<b>47 670 \$</b>	<b>18 089 \$</b>	<b>47 670 \$</b>	<b>18 089 \$</b>

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 2018 (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 fût 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 instruction (C.P. 2013-1354) qui a été émise le 9 décembre 2013 et à une instruction connexe (C.P. 2016-443) émise le 3 juin 2016, en vertu des articles 89.8 et 89.9 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Selon ces instructions, 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 ces instructions.

En juillet 2015, la Société a reçu une instruction (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 l'instruction.

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 ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 23 novembre 2018.

## 2. BASE DE PRÉSENTATION

### a) Déclaration de conformité

L'article 83 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* stipule que la plupart des sociétés d'État mères doivent préparer et rendre public un rapport financier trimestriel pour les périodes ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> 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 terminé le 31 décembre 2017 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. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES ADOPTÉES AU COURS DE LA PÉRIODE

#### IFRS 9 - *Instruments financiers*

Au cours de la période se terminant le 30 septembre 2018, la Société a appliqué IFRS 9, *Instruments financiers* (telle que révisée en juillet 2014). IFRS 9 établit de nouvelles exigences relativement 1) au classement et à l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers; 2) à la dépréciation d'actifs financiers et 3) à la comptabilité de couverture. Le détail de ces nouvelles exigences ainsi que leur incidence sur les états financiers de la Société sont présentés ci-dessous.

#### a) Actifs financiers – Classement et évaluation

IFRS 9 remplace les modèles de classement et d'évaluation d'IAS 39 – *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*, par un seul modèle selon lequel les actifs financiers doivent être classés et évalués au coût amorti, à leur juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN) ou à leur juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global (JVBRG). Ce classement est basé sur le modèle économique selon lequel un actif financier est géré et sur les caractéristiques de ses flux de trésorerie contractuels et élimine les catégories d'IAS 39 de « placements détenus jusqu'à leur échéance », « prêts et créances » et « disponibles à la vente ». L'adoption d'IFRS 9 n'a eu aucune incidence sur l'évaluation des actifs financiers de la Société.

Le tableau ci-dessous illustre le classement des actifs financiers selon IFRS 9 et IAS 39 à la date de première application, soit au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et au 31 décembre 2017 :

<b>Instruments financiers</b>	<b>Classe d'évaluation initiale selon IAS 39</b>	<b>Nouvelle classe d'évaluation selon IFRS 9</b>
Trésorerie	<b>Prêts et créances</b>	Coût amorti
Clients et autres débiteurs	<b>Prêts et créances</b>	Coût amorti
Instruments financiers dérivés	<b>JVBRN</b>	JVBRN
Fonds de renouvellement des actifs	<b>JVBRN</b>	JVBRN



### 3. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES ADOPTÉES AU COURS DE LA PÉRIODE (SUITE)

La dépréciation des actifs financiers conformément à IFRS 9 est basée sur le modèle des pertes de crédit attendues plutôt que sur le modèle des pertes de crédit subies d'IAS 39. IFRS 9 s'applique aux actifs financiers évalués au coût amorti et aux actifs sur contrats et exige que la Société tienne compte de facteurs comme les informations historiques, actuelles et prospectives lorsqu'elle évalue les pertes de crédit attendues. La Société utilise la méthode simplifiée pour évaluer les pertes en fonction des pertes de crédit attendues pour la durée de vie pour ses créances clients et autres débiteurs. Les montants considérés comme irrécouvrables sont radiés et comptabilisés au poste «Autres» dans l'état du résultat global.

La Société a conclu qu'aucune dépréciation n'est requise suite à l'application d'IFRS 9.

#### b) Passifs financiers – Classement et évaluation

Un des changements les plus importants apportés à IFRS 9 sur le plan du classement et de l'évaluation des passifs financiers concerne la comptabilisation des variations de la juste valeur d'un passif financier désigné comme étant à la JVBRN imputables aux variations du risque de crédit de l'émetteur.

Plus précisément, IFRS 9 exige que le montant de la variation de la juste valeur du passif financier qui est imputable aux variations du risque de crédit de ce passif soit comptabilisé dans les autres éléments du résultat global sauf si la comptabilisation de l'incidence des variations du risque de crédit du passif dans les autres éléments du résultat global crée ou accroît une incohérence comptable dans le résultat net. Les variations de la juste valeur imputables au risque de crédit d'un passif financier ne sont pas reclassées ultérieurement en résultat net, elles sont plutôt transférées aux résultats non distribués au moment de la décomptabilisation du passif financier. Auparavant, selon IAS 39, l'intégralité du montant de la variation de la juste valeur du passif désigné comme étant à la JVBRN était comptabilisée en résultat net.

L'application d'IFRS 9 n'a aucune autre incidence sur l'évaluation des passifs financiers de la Société.

Le tableau ci-dessous illustre le classement des passifs financiers selon IFRS 9 et IAS 39 à la date de première application, soit au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et au 31 décembre 2017 :

<b>Instrument financiers</b>	<b>Classe d'évaluation initiale selon IAS 39</b>	<b>Nouvelle classe d'évaluation selon IFRS 9</b>
Fournisseurs et charges à payer	<b>Autres passifs financiers</b>	Coût amorti
Instrument financiers dérivés	<b>JVBRN</b>	JVBRN

### **c) Instruments financiers dérivés**

Les exigences de comptabilité de couverture d'IFRS 9 conservent les trois types de mécanismes de comptabilité de couverture d'IAS 39. Cependant, une plus grande flexibilité a été introduite dans les types d'opérations éligibles à la comptabilité de couverture notamment en élargissant les types d'instruments de couverture et les types de composantes de risque des éléments non financiers qui sont admissibles à la comptabilité de couverture. De plus, le test d'efficacité a été révisé et remplacé par le principe de «relation économique». L'évaluation rétrospective de l'efficacité de la couverture n'est plus requise. Davantage d'obligations d'informations sur les activités de gestion des risques d'une société ont été introduites.

L'application de l'IFRS 9 n'a aucune incidence sur les instruments financiers dérivés de la Société tels que les swaps de marchandises et les contrats à terme.

Ces instruments financiers dérivés ne sont pas désignés comme instruments de couverture.

### **IFRS 15 – Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients**

Au cours de la période se terminant le 30 septembre 2018, la Société a appliqué IFRS 15 - *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients* (modifiée en avril 2016). La norme énonce comment et quand les produits doivent être comptabilisés et exige des sociétés qu'elles présentent davantage d'informations pertinentes pour les utilisateurs. La norme, qui remplace IAS 18 – *Produits des activités ordinaires*, 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*.

IFRS 15 introduit une approche en cinq étapes pour la comptabilisation des produits. Beaucoup d'indications ont été ajoutées dans IFRS 15 pour traiter des scénarios spécifiques. Les détails de ces nouvelles exigences ainsi que leur incidence sur les états financiers de la Société sont décrits ci-dessous.

La Société a appliqué IFRS 15 conformément à l'approche transitoire entièrement rétrospective.

Les conventions comptables de la Société concernant ses produits sont présentées en détail à la Note 5 ci-dessous. En plus de fournir des informations plus détaillées sur les produits de la Société, l'application d'IFRS 15 n'a pas eu d'incidence importante sur la situation financière et / ou le rendement financier de la Société.

Selon le principe de base d'IFRS 15, une société doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à refléter quand les biens ou services promis aux clients sont fournis et à quel montant de contrepartie la société s'attend à avoir le droit d'échanger ces biens ou services. Plus particulièrement, la norme propose un modèle en cinq étapes pour comptabiliser les produits des activités ordinaires, soit l'identification des contrats avec le client, l'identification des obligations de prestation prévues au contrat, la détermination du prix de transaction, la répartition du prix de transaction entre les différentes obligations de prestation prévues au contrat et la comptabilisation des produits des activités ordinaires lorsque la société a rempli (ou à mesure qu'elle remplit) une obligation de prestation.

Selon l'IFRS 15, une société comptabilise des produits lorsqu'une obligation au titre des prestations est remplie (ou satisfaite), c'est-à-dire lorsque le contrôle des biens ou services sous-jacents pris en considération par cette obligation de service est transféré au client.

### 3. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES ADOPTÉES AU COURS DE LA PÉRIODE (SUITE)

La norme IFRS 15 n'a pas d'impact significatif sur la comptabilisation des produits voyageurs et des autres produits. Même si l'obligation de prestation de service est satisfaite au fil du temps, les déplacements des voyageurs ont lieu la plupart du temps dans la même journée et sont comptabilisés à la date de départ. Les autres produits sont comptabilisés au fil du temps parce que la Société remplit progressivement son obligation de prestation.

IFRS 15 n'a aucune incidence sur les produits reportés tel que les ventes de billets à l'avance et les cartes cadeaux mais a une incidence sur les produits reportés liés au programme de fidélisation. Au cours des périodes précédentes, la contrepartie reçue de la vente des billets de train était allouée aux points selon la méthode résiduelle. Selon cette méthode, une partie de la contrepartie égale à la juste valeur des points était allouée aux points. La partie résiduelle de la contrepartie était allouée au billet de train. Selon IFRS 15, la contrepartie totale doit être allouée aux points en fonction des prix de vente spécifiques. L'application de cette nouvelle norme n'a aucune incidence sur les états financiers de la Société.

Tel que requis pour les états financiers intermédiaires résumés, la Société a ventilé les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients en catégories selon la nature des services rendus. Se reporter à la Note 7 pour l'information sur les produits ventilés par catégorie.

### 4. IFRS NOUVELLES ET RÉVISÉES, PUBLIÉES MAIS NON ENCORE EN VIGUEUR

**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 de transparence et améliore la comparabilité entre les sociétés. La comptabilisation par le bailleur demeure similaire à la comptabilisation actuelle, c'est-à-dire que 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 1<sup>er</sup> 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 d'appliqué de façon anticipée IFRS 16 et a l'intention d'appliquer l'approche modifiée. La Société évalue actuellement l'impact de la norme sur ses états financiers. La Société prévoit que l'adoption d'IFRS 16 aura une incidence importante car elle comptabilisera les nouveaux actifs et passifs liés à ses contrats de location simple principalement pour les gares et les bureaux administratifs. Selon l'analyse préliminaire de la Société, l'incidence la plus importante sera la comptabilisation de la valeur actualisée des paiements de location liés aux actifs liés aux contrats de location et aux passifs liés aux contrats de location dans l'état de la situation financière. En outre, l'amortissement des droits d'utilisation des actifs et les intérêts débiteurs de l'obligation de location remplaceront la charge de loyer liée aux contrats de location simple. Une première évaluation de ses ententes a identifié environ 100 contrats en cours d'analyse dont 26 contrats représentent des locations dont la valeur totale non actualisée est de 97,7 millions de dollars.

**IFRIC 23 – Incertitude relative aux traitements fiscaux** – En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23 - *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. Cette interprétation IFRIC vise à réduire la diversité dans la façon dont les sociétés reconnaissent et mesurent un passif d'impôt ou un actif d'impôt en cas d'incertitude sur les traitements fiscaux. Cette interprétation IFRIC est applicable pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019. Une application rétrospective complète est permise si elle est possible sans le recours à des informations a posteriori. IFRIC 23 n'aura aucune incidence les états financiers de la Société.



## 5. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés sont présentées dans la Note 5 afférente aux états financiers annuels de l'exercice terminé le 31 décembre 2017.

Seules les conventions comptables suivantes ont été modifiées depuis le 31 décembre 2017 :

### Constatation des produits

#### i) Produits voyageurs

Les produits relatifs aux services de train sont comptabilisés à titre de produits reportés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni. Le service est rendu au client lors du voyage en train. L'obligation de prestation est satisfaite au fil du temps.

La Société offre à ses clients la possibilité d'accumuler des points dans un programme de fidélisation. Ce programme permet aux clients d'acquérir des services supplémentaires, soit des billets de trains dans le futur à même les points VIA Préférence accumulés. La Société considère que l'octroi de points donne naissance à une obligation de prestation distincte de l'achat du billet de train puisque ceux-ci confèrent au client un droit significatif auquel il n'aurait pas eu droit s'il n'avait pas acheté de billet de train. Le client paie d'avance pour des services à venir. La contrepartie reçue relativement à la vente de billets est répartie entre les points attribués en vertu du programme de fidélisation VIA Préférence et les services de transport des voyageurs. Le montant alloué au programme de fidélisation est basé sur le taux d'échange prévu des points estimé par la direction et sur leur juste valeur. Les produits relatifs aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés à titre de produits reportés jusqu'à ce que ceux-ci soient échangés contre des billets de train. Lorsque les points sont échangés, les produits sont déterminés en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre des billets de train.

#### ii) Autres produits

Les autres produits incluant les produits provenant de tiers et les revenus de placements sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les autres produits.

## 6. SOURCES PRINCIPALES D'INCERTITUDE 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 6 des états financiers annuels de l'exercice terminé le 31 décembre 2017.

## 7. PRODUITS

Le tableau suivant détaille les produits par principales sources :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
<b>PRODUITS</b>				
Transport et accommodation	<b>109,5</b>	104,5	<b>267,8</b>	248,0
Nourritures et breuvages à bord des trains et autres	<b>2,8</b>	2,4	<b>7,9</b>	6,9
<b>Produits voyageurs</b>	<b>112,3</b>	106,9	<b>275,7</b>	254,9
Revenus d'intérêts	<b>0,2</b>	0,1	<b>0,6</b>	0,3
Revenus de tiers	<b>2,1</b>	2,3	<b>6,9</b>	6,8
Revenus de location et sous-location	<b>3,4</b>	3,5	<b>10,1</b>	9,9
<b>Autres produits</b>	<b>5,7</b>	5,9	<b>17,6</b>	17,0
<b>Total</b>	<b>118,0</b>	112,8	<b>293,3</b>	271,9

## 8. 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 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur le résultat	<b>79,4</b>	65,9	<b>283,8</b>	264,3
Postes nécessitant des fonds d'exploitation :				
Charge d'impôts sur le résultat	-	0,1	<b>0,2</b>	0,2
Postes (ne nécessitant pas des) ne générant pas des fonds d'exploitation:				
Amortissements	<b>(25,0)</b>	(22,2)	<b>(74,5)</b>	(67,1)
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	<b>(0,7)</b>	(0,4)	<b>(4,1)</b>	(1,0)
Excédent des cotisations sur les charges au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel	<b>(3,1)</b>	0,8	<b>(4,4)</b>	(0,3)
Gains nets non réalisés sur les instruments financiers dérivés	<b>0,6</b>	4,5	<b>7,2</b>	0,3
Ajustement pour les cours de rémunération	<b>(5,8)</b>	(5,2)	<b>(6,8)</b>	(4,8)
Ajustement pour VIA Préférence et autre	-	(0,4)	<b>(0,2)</b>	(1,2)
<b>Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada</b>	<b>45,4</b>	43,1	<b>201,2</b>	190,4

## 9. 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 des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié. Ces ententes sont liées aux swaps de marchandises.

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

SWAPS DE MARCHANDISES	30 septembre 2018		31 décembre 2017	
	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)
Actifs	16 758	8,8	14 112	3,3
Passifs	336	0,1	4 032	1,3

Au 30 septembre 2018, les swaps de marchandises libellés en dollars américains ont un prix fixe par gallon américain entre 1,840 et 2,655 dollars américains et les swaps de marchandises libellés en dollars canadiens ont un prix fixe par gallon américain entre 1,950 et 2,834 en dollars canadiens (31 décembre 2017 : entre 1,840 et 2,655 dollars américains et entre 1,950 et 2,431 en dollars canadiens). Les dates de maturité varient de 2018 à 2019 pour les contrats libellés en dollars américains et de 2018 à 2020 pour les contrats libellés en dollars canadiens (31 décembre 2017 : 2018 à 2019 pour les deux devises). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

CONTRATS DE CHANGE À TERME	30 septembre 2018		31 décembre 2017	
	Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)	Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)	Juste valeur en \$ CAN (millions)
Actifs	0,7	0,1	1,8	0,2
Passifs	3,5	0,3	8,2	1,0

Au 30 septembre 2018, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,156 et 1,374 en dollars américains (31 décembre 2017 : entre 1,156 et 1,374 en dollars américains) et les dates de maturité sont de 2018 à 2019 (31 décembre 2017 : 2018 à 2019). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

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

	30 septembre 2018		31 décembre 2017	
	Juste valeur en \$ CAN (millions)		Juste valeur en \$ CAN (millions)	
<b>Total actifs</b>	<b>8,9</b>		3,5	
<b>Total passifs</b>	<b>0,4</b>		2,3	



## 10. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

### a) Fonds de renouvellement des actifs

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à mettre de côté des fonds pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 3,1 millions de dollars (30 septembre 2017 : 7,8 millions de dollars) de son Fonds de renouvellement des actifs. Ce montant figure dans la portion courante du Fonds de renouvellement des actifs. Le solde de 0,9 million de dollars (30 septembre 2017 : 0,9 million de dollars) a été présenté dans la portion non courante du Fonds de renouvellement des actifs.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans un compte de banque portant intérêts.

Les liquidités du Fonds de renouvellement des actifs ne sont pas considérés comme de la trésorerie et équivalents de trésorerie aux fins de l'état des flux de trésorerie, car elles ne peuvent être utilisées qu'à des fins spécifiques et ne peuvent pas être utilisées dans le cadre des opérations courantes de la Société.

### b) Changements liés au Fonds de renouvellement des actifs

Les changements du solde de fermeture du Fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations suivantes au cours de la période :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2018	31 décembre 2017
<b>Solde au début de la période</b>	<b>8,7</b>	8,7
Moins : Retraits effectués pendant la période (NOTE 1)	<b>(4,7)</b>	-
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>4,0</b>	8,7

Note 1: Les retraits autorisés ont été utilisés pour financer des projets d'immobilisations.

## 11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 <sup>er</sup> janvier 2018	Additions	Dispositions	Transferts	30 septembre 2018
<b>Coût:</b>					
Terrains	17,0	-	-	-	<b>17,0</b>
Matériel roulant	942,4	-	(8,4)	11,6	<b>945,6</b>
Bâtiments de maintenance	167,8	-	(1,7)	3,6	<b>169,7</b>
Gares et installations	133,8	-	(1,1)	13,6	<b>146,3</b>
Infrastructures (propriété de la Société)	269,5	-	(1,7)	5,8	<b>273,6</b>
Améliorations locatives	90,6	-	(1,8)	3,0	<b>91,8</b>
Machinerie et équipement	26,0	-	(0,2)	1,4	<b>27,2</b>
Matériel informatique	38,0	-	(3,4)	4,0	<b>38,6</b>
Autres immobilisations corporelles	7,2	-	-	0,5	<b>7,7</b>
Projets en cours de réalisation	32,3	65,7	-	(43,5)	<b>54,5</b>
<b>Coût total</b>	<b>1 724,6</b>	<b>65,7</b>	<b>(18,3)</b>	<b>-</b>	<b>1 772,0</b>
<b>Amortissement et dépréciation cumulés:</b>					
Matériel roulant	497,7	33,3	(5,0)	-	<b>526,0</b>
Bâtiments de maintenance	112,8	1,5	(1,7)	-	<b>112,6</b>
Gares et installations	46,0	4,0	(0,8)	-	<b>49,2</b>
Infrastructures (propriété de la Société)	89,7	6,6	(1,7)	-	<b>94,6</b>
Améliorations locatives	47,7	3,0	(1,6)	-	<b>49,1</b>
Machinerie et équipement	17,9	1,1	(0,2)	-	<b>18,8</b>
Matériel informatique	26,4	3,8	(3,4)	-	<b>26,8</b>
Autres immobilisations corporelles	2,6	0,3	-	-	<b>2,9</b>
<b>Total de l'amortissement et dépréciation cumulés</b>	<b>840,8</b>	<b>53,6</b>	<b>(14,4)</b>	<b>-</b>	<b>880,0</b>
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>883,8</b>	<b>12,1</b>	<b>(3,9)</b>	<b>-</b>	<b>892,0</b>

## 12. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 <sup>er</sup> janvier 2018	Additions	Dispositions	Transferts	30 septembre 2018
<b>Coût:</b>					
Logiciels (NOTE 1)	114,0	-	(5,3)	4,4	<b>113,1</b>
Droits d'accès aux infrastructures	430,4	-	(0,5)	0,6	<b>430,5</b>
Autres actifs intangibles	4,4	-	-	0,8	<b>5,2</b>
Projets en cours de réalisation	3,5	12,5	-	(5,8)	<b>10,2</b>
<b>Coût total</b>	<b>552,3</b>	<b>12,5</b>	<b>(5,8)</b>	<b>-</b>	<b>559,0</b>
<b>Amortissement et dépréciation cumulés:</b>					
Logiciels	78,5	12,2	(5,2)	-	<b>85,5</b>
Droits d'accès aux infrastructures	102,3	8,5	(0,4)	-	<b>110,4</b>
Autres actifs intangibles	2,0	0,2	-	-	<b>2,2</b>
<b>Total de l'amortissement et dépréciation cumulés</b>	<b>182,8</b>	<b>20,9</b>	<b>(5,6)</b>	<b>-</b>	<b>198,1</b>
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>369,5</b>	<b>(8,4)</b>	<b>(0,2)</b>	<b>-</b>	<b>360,9</b>

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

## 13. FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit:

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2018	31 décembre 2017
Salaires à payer et courus	<b>44,5</b>	40,7
Fournisseurs et charges à payer - Autres	<b>39,9</b>	40,5
Fournisseurs et charges à payer - Immobilisations	<b>28,6</b>	23,1
<b>Fournisseurs et charges à payer classés au Coût amorti</b>	<b>113,0</b>	104,3
Taxes sur le capital, impôt sur le résultat et autres taxes à payer	<b>6,9</b>	5,8
Déductions à la source	<b>0,6</b>	3,7
<b>Total fournisseurs et charges à payer</b>	<b>120,5</b>	113,8

## 14. PROVISIONS

Le solde des provisions est composé des éléments suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	1 <sup>er</sup> janvier 2018	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	30 septembre 2018
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,3	-	(0,1)	-	<b>0,2</b>
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	8,6	2,8	(0,8)	(3,7)	<b>6,9</b>
<b>Total provisions</b>	<b>8,9</b>	<b>2,8</b>	<b>(0,9)</b>	<b>(3,7)</b>	<b>7,1</b>

### a) Coûts environnementaux

La Société a enregistré une provision de 0,2 million de dollars (31 décembre 2017: 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.



## 15. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2018	31 décembre 2017
Ventes de billets à l'avance	22,8	19,6
Cartes cadeaux	1,6	1,5
Transactions non monétaires	2,0	2,2
VIA Préférence	10,9	10,8
Autres	0,6	0,5
<b>Total produits reportés</b>	<b>37,9</b>	<b>34,6</b>

## 16. ACTIFS ET PASSIFS AU TITRE DES 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.

Les dispositions du régime de retraite peuvent varier pour un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 et pour les employés non syndiqués embauchés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Un groupe d'employés syndiqués embauchés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 a cessé d'accumuler des prestations en vertu du régime de retraite à prestations définies en vigueur à partir du 18 juin 2015. À compter du 19 juin 2015, ce groupe d'employés syndiqués a droit, de manière prospective, à des prestations de retraite provenant d'un régime de retraite hybride. Les employés non syndiqués embauchés après le 1<sup>er</sup> janvier 2018 reçoivent prospectivement des prestations de retraite d'un régime de retraite à cotisations définies.

### Employés ayant droit au régime à prestations définies

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 de vérification et de placement des régimes de retraite est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

## 16. ACTIFS ET PASSIFS AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

### Employés ayant droit au régime hybride

Ces employés ont droit à des prestations de retraite servies en partie par une formule réduite de la composante à prestations définies du régime de retraite, et en partie par la composante à cotisations définies.

#### 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 cotisations 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 de vérification et de placement des régimes de retraite est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

#### ii) Composante à cotisations définies

Les cotisations des participants à la composante à cotisations définies sont obligatoires et représentent 4 pour cent de leur salaire. Des cotisations 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 cotisation 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.

### Employés ayant droit au régime à cotisations définies

Les cotisations des participants à la composante à cotisations définies sont obligatoires et représentent 4 pour cent de leur salaire. Des cotisations 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 cotisation de la Société est égale à 100 pour cent des cotisations des participants.

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.

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

Les hypothèses financières et démographiques utilisées pour déterminer les évaluations actuarielles des régimes de retraite sont les mêmes que les hypothèses présentées aux états financiers annuels de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer les obligations au titre des prestations définies qui a augmenté à 3,90 pour cent (31 décembre 2017: 3,40 pour cent) ainsi que le taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a diminué à 3,40 pour cent (31 décembre 2017: 3,80 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 terminé le 31 décembre 2017 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations définies qui a diminué à 3,40 pour cent (31 décembre 2017: 3,90 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 :

	Composante à prestations définies des régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	30 septembre 2018	31 décembre 2017	30 septembre 2018	31 décembre 2017
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)				
<b>OBLIGATION AUTITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :</b>				
<b>Solde au début de la période</b>	<b>2 409,0</b>	2 298,1	<b>23,8</b>	21,7
Coût des services	<b>24,1</b>	27,9	<b>0,3</b>	0,3
Coût des services passés	-	(0,1)	-	-
Charge d'intérêts	<b>69,6</b>	86,3	<b>0,6</b>	0,8
Cotisations des salariés	<b>11,0</b>	14,3	-	-
Prestations versées	<b>(103,8)</b>	(135,0)	<b>(0,6)</b>	(0,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	(0,1)	-	-
Effet des changements aux hypothèses financières	<b>(146,0)</b>	118,4	-	1,8
Effet des ajustements reliés à l'expérience	-	(0,8)	-	-
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>2 263,9</b>	2 409,0	<b>24,1</b>	23,8
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :</b>				
<b>Solde au début de la période</b>	<b>2 390,5</b>	2 267,2	-	-
Revenu d'intérêts	<b>68,9</b>	84,4	-	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêts)	<b>(19,7)</b>	128,9	-	-
Cotisations de l'employeur	<b>22,3</b>	33,4	<b>0,6</b>	0,8
Cotisations des salariés	<b>11,0</b>	14,3	-	-
Prestations versées	<b>(103,8)</b>	(135,0)	<b>(0,6)</b>	(0,8)
Charges administratives	<b>(2,0)</b>	(2,7)	-	-
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>2 367,2</b>	2 390,5	-	-
<b>Passif net (actif net) au titre des prestations définies</b>	<b>(103,3)</b>	18,5	<b>24,1</b>	23,8

## 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 terminé le 31 décembre 2017 à l'exception du taux d'actualisation utilisé pour déterminer le coût des prestations qui a diminué à 3,20 pour cent (31 décembre 2017 : 3,40 pour cent). Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations postérieures à l'emploi demeure inchangé.

## 16. ACTIFS ET PASSIFS AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

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 2018	31 décembre 2017
<b>OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :</b>		
<b>Solde au début de la période</b>	<b>18,2</b>	18,5
Coût des services	<b>2,5</b>	3,1
Charge d'intérêts	<b>0,5</b>	0,6
Prestations versées	<b>(3,3)</b>	(3,8)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	-	(0,2)
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>17,9</b>	18,2
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :</b>		
<b>Solde au début de la période</b>	-	-
Cotisations de l'employeur	<b>3,3</b>	3,8
Prestations versées	<b>(3,3)</b>	(3,8)
<b>Solde à la fin de la période</b>	-	-
<b>Passif net au titre des avantages du personnel à long terme</b>	<b>17,9</b>	18,2

### 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 2018	31 décembre 2017
<b>OBLIGATION AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :</b>		
<b>Solde au début de la période</b>	<b>0,5</b>	0,6
Coût des services	<b>0,3</b>	0,4
Prestations versées	<b>(0,4)</b>	(0,5)
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>0,4</b>	0,5
<b>JUSTE VALEUR DES ACTIFS :</b>		
<b>Solde au début de la période</b>	-	-
Cotisations de l'employeur	<b>0,4</b>	0,5
Prestations versées	<b>(0,4)</b>	(0,5)
<b>Solde à la fin de la période</b>	-	-
<b>Passif net au titre des autres avantages du personnel à long terme</b>	<b>0,4</b>	0,5



**d) Sommaire des régimes de retraite, des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel à long terme comptabilisés aux états financiers intermédiaires résumés**

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	30 septembre 2018	31 décembre 2017
<b>Actifs :</b>		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	103,3	4,6
<b>Passifs :</b>		
Composante à prestations définies des régimes de retraite	-	23,1
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	24,1	23,8
Régimes d'avantages du personnel à long terme	17,9	18,2
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	0,4	0,5
<b>Total passifs</b>	<b>42,4</b>	<b>65,6</b>

**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	
	2018	2017	2018	2017
<b>Charges d'exploitation :</b>				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	8,5	7,6	26,8	25,3
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	0,3	0,3	0,9	0,9
Régimes d'avantages du personnel à long terme	1,1	0,9	3,0	2,8
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	-	-	0,3	0,3
<b>Total</b>	<b>9,9</b>	<b>8,8</b>	<b>31,0</b>	<b>29,3</b>

Ces charges d'exploitation sont incluses 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	
	2018	2017	2018	2017
<b>Autres éléments du résultat global :</b>				
Composante à prestations définies des régimes de retraite	47,7	72,4	126,3	23,2
<b>Total</b>	<b>47,7</b>	<b>72,4</b>	<b>126,3</b>	<b>23,2</b>

## 17. 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 2018	31 décembre 2017
<b>Solde au début de la période</b>	<b>1 239,5</b>	1 247,2
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	<b>76,2</b>	88,4
Amortissement du financement en capital reporté	<b>(77,7)</b>	(96,1)
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>1 238,0</b>	1 239,5

## 18. VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	Trimestres terminés le 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées le 30 septembre	
	2018	2017	2018	2017
Clients et autres débiteurs	<b>(1,1)</b>	3,0	<b>3,6</b>	2,0
Financement d'exploitation à recevoir du gouvernement du Canada	<b>36,5</b>	(7,8)	<b>30,2</b>	5,9
Autres actifs courants	<b>1,6</b>	(0,1)	<b>(1,5)</b>	(1,4)
Stocks	<b>(1,4)</b>	0,4	<b>(3,8)</b>	0,1
Fournisseurs et charges à payer	<b>2,8</b>	5,0	<b>1,2</b>	(2,1)
Provisions	-	(0,3)	<b>(1,8)</b>	(0,8)
Produits reportés	<b>(11,6)</b>	(14,5)	<b>3,3</b>	8,7
<b>Total</b>	<b>26,8</b>	(14,3)	<b>31,2</b>	12,4

## 19. 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 terminé le 31 décembre 2017.

## 20. 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 2018				31 décembre 2017
	Total des engagements	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Total des engagements
<b>ENGAGEMENTS LIÉS AUX OPÉRATIONS :</b>					
Baux opérationnels non résiliables (NOTE A):					
Preneur	<b>21,2</b>	3,7	15,3	2,2	24,0
<b>Total</b>	<b>21,2</b>	3,7	15,3	2,2	24,0
<b>ENGAGEMENTS LIÉS AUX PROJETS EN CAPITAL :</b>					
Matériel roulant	<b>112,0</b>	63,3	48,7	-	5,2
Bâtiments de maintenance	<b>4,3</b>	3,5	0,8	-	0,7
Gares et installations	<b>3,7</b>	3,3	0,4	-	2,4
Infrastructure	<b>4,9</b>	4,4	0,5	-	4,5
Matériel informatique	-	-	-	-	0,7
<b>Total</b>	<b>124,9</b>	74,5	50,4	-	13,5
<b>Total des engagements</b>	<b>146,1</b>	78,2	65,7	2,2	37,5

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations et aux espaces de bureau. 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 2018, un montant de 12,5 millions de dollars (30 septembre 2017 : 12,2 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. 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 financière d'une valeur totale approximative de 22,7 millions de dollars (31 décembre 2017 : 22,8 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

