



Les gens qui vous transportent

TABLE DES MATIÈRES

Vue d'ensemble de la société	02
Message du Conseil d'administration	06
Message de la direction	10
La revue de l'année	14
Le Plan stratégique	16
Satisfaire les nouvelles demandes du marché	20
Repositionner le rail voyageurs dans l'Est	20
Miser sur nos forces	22
Un service de haute qualité et attentionné	23
Une nouvelle vision axée sur les gens	26
Un nouveau regard sur les compétences	26
Une gestion de l'environnement responsable	28
Système de gestion de l'environnement	29
Gestion du parc	29
Sûreté et Sécurité	30
Sécurité	30
Système de gestion de la sécurité	31
Gouvernance de l'entreprise	34
Commentaire et analyse de la direction	38
États financiers	42

LETTRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS

L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je suis heureux de vous présenter le Rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2004.

Le président et chef de la direction par intérim
et le chef de l'exploitation,



Paul Côté

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la société pour l'année 2004 avec les données comparatives pour les années 2000 à 2003.

	2004	2003	2002	2001	2000
Indicateurs financiers clés					
(EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Produits	259,5	250,3	270,8	253,8	240,7
Charges en trésorerie ⁽¹⁾	444,6	431,4	424,2	416,9	410,6
Dépenses en immobilisations	20,2	77,4	98,4	146,7	45,9
Financement de l'État :					
Exploitation	177,4	181,1	153,7	163,3	170,3
Immobilisations	20,2	82,4	103,4	151,7	45,9
Total du financement de l'État ⁽²⁾	197,6	263,5	257,1	315,0	216,2

Statistiques d'exploitation clés ⁽³⁾

Ratio des produits aux charges en trésorerie (%) ⁽¹⁾	58,9	58,5	64,5	61,5	59,5
Voyageurs (EN MILLIERS)	3 887	3 789	3 981	3 865	3 795
Voyageurs-milles (EN MILLIONS)	851	857	948	921	904
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	20,8	21,1	16,2	17,7	18,8
Rendement (CENTS PAR VOYAGEURS-MILLES)	28,0	26,8	26,6	25,3	24,0
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 771	6 780	6 770	6 665	6 621
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	48 396	48 682	48 262	46 102	45 121
Coefficient d'occupation moyen (%)	53	53	57	57	56
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	126	126	140	138	137
Ponctualité (%)	70	73	84	85	83
Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice	3 027	3 051	3 054	3 013	2 958

1 | Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du Ratio des produits aux charges en trésorerie, excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le couru comptable de rémunération, les gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.

2 | Ce total exclut le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 7,7 millions de dollars en 2004 et inclut une contribution de 5 millions de dollars au fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.

3 | Les statistiques d'exploitation clés sont non vérifiées.

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

VIA Rail Canada exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. Notre mission, à titre de société d'État indépendante créée en 1977, consiste à offrir aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement.

Nous la remplissons en assurant des services de qualité à notre clientèle, en maximisant nos recettes, en contrôlant nos coûts et en misant sur les points forts du rail voyageurs, l'un des modes de transport les plus sûrs, les plus fiables et les plus écologiques qui soient.

NOTRE VISION

Être, pour l'excellence des services, le chef de file des transporteurs canadiens de voyageurs.

NOTRE MISSION

Travailler ensemble pour que les Canadiens obtiennent en tout temps des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement.

NOS VALEURS

Innovation : une entreprise axée sur la clientèle — dépasser les attentes de la clientèle, offrir un service de qualité tout en investissant dans le cadre d'une croissance responsable.

Respect : une entreprise responsable — travailler ensemble à bâtir des relations respectueuses et constructives avec toutes les parties prenantes de VIA.

Pertinence : un service public pertinent — collaborer avec nos partenaires (clients, fournisseurs, citoyens, gouvernements, etc.) pour offrir un réseau national de transport ferroviaire de voyageurs qui soit rentable et respectueux de l'environnement.

NOS SERVICES, D'UN OCÉAN À L'AUTRE

Nous exploitons plus de 480 trains par semaine, qui circulent sur 13 000 kilomètres de voies et qui relient au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté en 2004 près de quatre millions de voyageurs sur près de 851 millions de voyageurs-milles.

Dans l'*Ouest canadien*, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport intervilles, y compris des liaisons vers les collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver trois fois par semaine à bord du *Canadien*^{MD}, le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

Dans le *corridor Québec-Windsor*, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

Dans les *provinces de l'Atlantique*, l'*Océan*^{MC}, qui relie Montréal et Halifax six fois par semaine, offre le service accueillant de la classe *Alizés*^{MC}. En outre, le *Chaleur*^{MC} assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les *régions rurales et éloignées*, VIA exploite des liaisons jugées essentielles par le Gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région.



Pierre

Mécanicien de machinerie lourde
Montréal

Vouloir offrir
un sentiment
de sécurité.
C'est juste
humain.

Nous faisons tout en notre pouvoir
pour que nos voyageurs aient l'esprit en paix.

MESSAGE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'année qui vient de se terminer a été une année atypique et pleine de défis pour la direction et le Conseil d'administration de VIA Rail. Dans l'ensemble, l'industrie du transport voyageurs a dû continuer de composer avec l'instabilité et l'incertitude frappant les marchés des voyages, et a connu une lente remontée depuis la baisse qui a marqué l'année 2003. Au même moment, les départs du président du Conseil et du président et chef de la direction ont engagé la direction de la société dans une longue période de transition.

Au cours d'une période de transition vitale comme celle-ci, n'importe quelle entreprise court le risque de perdre de vue ses activités quotidiennes et de manquer d'orientation stratégique dans ses exercices de planification pour l'avenir. Nous sommes fiers d'affirmer que ça n'a pas été le cas à VIA. En effet, la société est demeurée extrêmement vigilante et a affiché d'excellents résultats, grâce au remarquable travail d'équipe qui a coalisé les employés, la direction et le Conseil.

Les produits et l'achalandage ont connu une légère hausse comparativement à 2003. Les produits ont augmenté nettement plus rapidement que l'achalandage, grâce aux efforts que VIA n'a cessé de déployer pour augmenter ses profits en fournissant un service de première qualité propre au rail voyageurs. C'est ainsi que le rendement de VIA — les recettes générées par voyageur-mille — a atteint son plus haut niveau dans l'histoire de la société. Un contrôle rigoureux sur les coûts a également permis de réduire les dépenses directement liées aux opérations de 2004 comparativement à 2003. Réunis, rendement et contrôle des coûts ont permis de recouvrer jusqu'à 58,9 pour cent des dépenses, remettant VIA sur la voie de retrouver les niveaux atteints avant le fléchissement du marché. De plus, compte tenu du fait que les frais d'exploitation de l'exercice ont augmenté en raison d'une décision du Conseil canadien des relations industrielles liée à des événements de 1997, la société a affiché un rendement financier de premier ordre en 2004.

Le Conseil n'a pas perdu de vue la ponctualité, qui a continué de se détériorer en 2004, descendant jusqu'à un faible taux de 70 pour cent. L'amélioration de la fiabilité des services réguliers, essentielle au succès du rail voyageurs, constitue la première des priorités pour la clientèle. Étant donné que la plupart des questions liées à la performance sont issues de problèmes associés à la capacité de l'infrastructure dont VIA n'est pas maître, les améliorations importantes apportées à long terme exigeront une collaboration avec le rail marchandises, ainsi que des investissements destinés à accroître cette capacité. Simultanément, VIA fait tout ce qui est en son

pouvoir pour résoudre les questions de ponctualité au quotidien. Une vigilance déterminée et des efforts de gestion visant à réduire l'importance des retards des trains, lorsqu'ils se produisent, ont permis des améliorations en 2004. Dans l'ensemble, la durée des retards a diminué de 23 pour cent, allant jusqu'à une amélioration de 25 pour cent dans le cas des retards directement attribuables à VIA.

Bien que les chiffres reflétant le rendement quotidien évoluent dans la bonne direction, la capacité limitée de l'infrastructure demeure un défi sérieux qu'il faut relever pour assurer l'avenir du rail voyageurs.

Le Conseil est conscient de la responsabilité de VIA à l'égard de l'avenir du rail voyageurs. VIA, qui exploite ce service au nom du gouvernement du Canada, a la responsabilité d'assurer la croissance et le développement du service ferroviaire voyageurs au Canada de manière à servir au mieux les intérêts des Canadiens dans les années à venir.

Tout au long de 2004, la société s'est concentrée sur sa stratégie à plus long terme de fournir des services voyageurs pertinents, responsables et qui répondent aux besoins de la clientèle. Un certain nombre d'initiatives exposées dans ce rapport démontrent la façon dont VIA développe les forces du rail voyageurs pour en faire un service de grande qualité, efficace et respectueux de l'environnement. Nous sommes convaincus qu'un tel service jouera un rôle de plus en plus important dans la satisfaction des besoins en transport des Canadiens au XXI^e siècle.

Une bonne gouvernance d'entreprise demeurera essentielle si VIA veut remplir cette mission. Dans cette optique, le Conseil s'est activement consacré à l'élaboration et à la mise en œuvre des meilleures pratiques et procédures possibles.

En 2004, les membres du Conseil ont entrepris plusieurs initiatives très constructives visant à clarifier les rôles respectifs du Conseil et de la haute direction, consolidant ainsi l'excellent esprit d'équipe et de collaboration que l'on a pu observer tout au long de l'année. Nous avons étudié les possibilités de réorganiser les comités sous la responsabilité du Conseil dans le but d'améliorer leur efficacité. De concert avec le gouvernement du Canada, le Conseil s'est activement impliqué dans la mise en œuvre d'un nouveau processus de sélection, destiné à reconnaître les meilleurs candidats aux postes de président et chef de la direction et de président du Conseil en 2005.

Le Conseil est confiant que les efforts qu'il a déployés en 2004 contribueront à maintenir une gestion efficace et responsable du service ferroviaire voyageurs national pour le futur.



André

Préposé principal aux services
Toronto

Vouloir offrir
le plus chaleureux
des accueils.
C'est juste
humain.

Nous tenons à ce que nos voyageurs se sentent non seulement bien reçus, mais toujours les bienvenus.

MESSAGE DE LA DIRECTION

La stratégie de VIA consiste à centrer son attention sur les forces du rail voyageurs : fournir un service d'une valeur exceptionnelle qui réponde aux besoins des Canadiens et proposer une expérience de voyage d'une qualité que seul le train peut offrir. En 2004, c'est cette stratégie qui nous a permis de surmonter une année très difficile.

Confrontés à un marché du voyage au ralenti et à une concurrence féroce pour la clientèle, nous avons résisté à la tentation de nous engager dans une guerre des tarifs avec les transporteurs aériens à rabais. Nous avons plutôt lancé notre campagne très novatrice «C'est juste humain», et travaillé avec nos employés, afin de décrire aux clients ce qui les attend s'ils choisissent le rail voyageurs : le confort, la détente et un service personnalisé et attentionné prodigué par un personnel à l'écoute qui comprend les besoins des voyageurs.

Nous avons travaillé dur pour dépasser les attentes de nos clients, misant sur le raffinement des produits, comme l'essai de l'Internet sans fil pour les voyageurs d'affaires à bord des trains du Corridor. Nous avons restructuré les responsabilités interfonctionnelles en matière de gestion pour assurer des services plus rapides et plus efficaces aux voyageurs et aux collectivités que nous desservons. Nous avons travaillé main dans la main avec nos partenaires du rail marchandises pour réduire au minimum les retards de trains attribuables à la capacité limitée de l'infrastructure que nous partageons.

À la grandeur de l'entreprise, la créativité et l'imagination dont les gens de VIA ont fait preuve ont permis au rail voyageurs de poursuivre sa progression. Des façons à la fois nouvelles et novatrices de réduire les coûts, tout en élevant la valeur, nous ont préparé à revoir, de manière vraiment créative, comment le rail voyageurs pourrait mieux servir le Canada à l'avenir. Avec la célébration du centenaire de l'*Océan*, le train de VIA qui effectue la liaison Montréal-Halifax et qui est le train de voyageurs baptisé et à horaire régulier à avoir roulé le plus longtemps dans l'histoire du Canada, les gens de VIA ont préparé la renaissance de ce service en 2005 : une nouvelle conception du rail voyageurs pour les provinces maritimes destinée à répondre aux besoins de cette région de l'est du Canada au XXI^e siècle.

Nous nous sommes penchés sur certains défis à long terme auxquels le système de transport canadien est confronté dans l'ensemble. À une époque où la sûreté et la

sécurité sont au premier plan des préoccupations des voyageurs, le Système de gestion de la sécurité de VIA a fait l'objet d'une vérification complète par Transports Canada, et, suivant les recommandations de spécialistes en sécurité internationale et antiterrorisme, des améliorations ont été apportées à notre Plan directeur de sûreté. À l'instar du gouvernement du Canada qui s'est engagé à ratifier le Protocole de Kyoto, VIA a poursuivi des objectifs environnementaux clés, renforçant sa position de moyen de transport public le plus écologique au pays. Et nous continuons à collaborer avec d'autres modes de transport pour rehausser l'efficacité du système de transport public, par le biais de nos liaisons intermodales avec des compagnies d'autocars, des transporteurs aériens et les responsables du transport urbain partout au pays.

Dans les années à venir, le succès que connaît VIA dans le traitement de ces questions servira bien le Canada. Par exemple, on ne peut réduire de façon durable l'impact environnemental du transport et la congestion de la circulation urbaine sans fournir aux Canadiens des solutions préférables à l'utilisation de leur voiture. Le rail voyageurs est le seul moyen de transport en commun qui détient ce pouvoir à grande échelle. Et l'expérience nous a appris que si on leur offre un service de transport ferroviaire efficace et rapide, les gens choisissent le train.

Cependant, ce choix repose et reposera toujours sur le talent que nos gens investissent dans leur travail. Nous savons qu'ils représentent notre plus grande force et qu'ils nous donnent l'avantage sur nos concurrents dans le domaine du transport voyageurs. Le succès du rail voyageurs émane précisément de ces personnes qui travaillent passionnément à cette réussite.

Et, en 2004, nous avons amorcé une transformation complète de la société afin d'aviver et entretenir plus que jamais cette passion. Chacun des aspects de la façon dont nous recrutons, formons et rétribuons les membres du personnel est repensé, afin de mettre le meilleur de leurs compétences au service des voyageurs. Nous croyons sincèrement que cette démarche, décrite plus en détail dans ce rapport, est une approche de gestion des ressources humaines stratégiques à la fois novatrice, réceptive et ciblée.

À l'aube de l'année 2005, VIA progresse avec confiance, et sa vision de l'avenir est claire : être, pour l'excellence des services, le chef de file des transporteurs canadiens de voyageurs.



Langis
Chef
Montréal

Vouloir faire
quelque chose
de bon.

C'est juste
humain.

La qualité de notre table est une grande source de fierté.

La revue de l'année

Exploiter un service voyageurs moderne au Canada n'est pas une mince affaire. L'industrie canadienne du tourisme et des voyages, dans l'ensemble, traverse une période de changements profonds et ce, dans un environnement riche en défis. Pour l'industrie en général, 2003 a été une des années les plus difficiles de l'histoire. Les prévisions annonçant une relance du marché en 2004 se sont révélées trop optimistes, et la concurrence pour la recherche de nouveaux clients a été plus féroce que jamais.

Parallèlement, les besoins et les attentes de ces clients changent aussi. Les voyageurs, de plus en plus raffinés, ont des attentes très élevées, non seulement au plan de l'efficacité du transport lui-même — se déplacer du point A au point B — mais également à celui du niveau de service qu'ils vont recevoir tout au long du voyage. La technologie mobile sans fil a engendré de nouvelles perspectives quant à la façon de combiner travail et vie familiale pendant les déplacements. Avec les technologies de l'Internet et de l'information, les attentes concernant un service à la clientèle plus rapide et pratique, et un accès à des choix de voyages personnalisés sont plus élevées.

Au même moment, les événements qui ont marqué la scène internationale ont plus que jamais placé la sûreté et la sécurité en tête de liste des préoccupations des voyageurs. Une sensibilisation croissante aux impacts du transport sur l'environnement a eu pour effet d'accroître la demande pour une gestion responsable à l'égard de l'environnement de la part de tous les moyens de transport de voyageurs.

Dans notre cadre d'activités, la réussite repose sur la pensée créative et la recherche de nouveaux moyens de prévoir les besoins de la clientèle et de les satisfaire, de faire en sorte que le voyageur bénéficie d'une valeur ajoutée et d'offrir cette valeur jour après jour, sans relâche. VIA a relevé ce défi en 2004, s'assurant que le rail voyageurs est à la hauteur des besoins des Canadiens d'aujourd'hui et conforme aux besoins du Canada de demain en matière de transport.

LE PLAN STRATÉGIQUE DE VIA

Approuvé par le Conseil d'administration en 2003, le Plan stratégique de VIA a maintenu le cap sur l'orientation créative de la société en 2004. Ce Plan renferme des objectifs clairs qui nous permettent d'aligner nos activités et nos initiatives sur les objectifs à long terme de la société au chapitre du rail voyageurs.

LA SÉCURITÉ

Nous assurer que nos collègues, nos clients et toute personne en contact avec VIA Rail Canada se retrouvent dans un environnement sécuritaire.

Le Système de gestion de la sécurité de VIA, dont les vérificateurs de Transports Canada ont vanté les mérites en 2004, a été reconnu comme étant un modèle pour l'industrie. Pour assurer la sécurité de nos activités, nous avons mis en œuvre un Plan directeur de sûreté pour la société, ainsi qu'une vaste série de nouvelles mesures de sécurité, établis en collaboration avec des experts en sécurité internationale et antiterrorisme. Un nouveau programme de communications nous permet de nous assurer que nos employés demeurent vigilants et conscients des questions de sûreté en tout temps.

LES GENS

Travailler ensemble à créer un environnement de travail qui favorise un engagement total à l'égard de la réussite de VIA.

En 2004, nous avons amorcé une restructuration complète des Ressources humaines, comprenant une nouvelle approche de gestion des ressources humaines stratégiques fondée sur notre vision des gens à VIA : une vision qui ira chercher le meilleur de nos gens, pour aligner nos talents avec les besoins futurs du rail voyageurs.

LE SERVICE

Offrir constamment à nos clients d'excellentes expériences de voyage.

Au cours du dernier trimestre de 2004, l'indice de satisfaction exprimé par notre clientèle a atteint son plus haut niveau en quatre ans. Dans l'ensemble, le service a continué à répondre aux attentes du client, voire à les dépasser, dans 97 pour cent des cas.

La fiabilité au chapitre de la ponctualité est essentielle au maintien de ce haut taux de satisfaction chez nos clients. VIA a multiplié les efforts afin de réduire les retards des trains, misant sur une étroite collaboration avec le rail marchandises pour résoudre les conflits d'horaire et d'exploitation survenant au quotidien. Des options plus durables pouvant mener à une fiabilité constante sont actuellement à l'étude.

LA CROISSANCE

Être le premier choix des voyageurs dans tous les marchés desservis par VIA.

Sur les marchés de voyage actuels, une croissance constante et durable repose plus que jamais sur notre habileté à exploiter les aspects du rail voyageurs qui nous distinguent de nos concurrents. Tout au long de l'année, nous avons centré notre attention sur l'identification, le développement et le marketing des atouts propres au rail voyageurs, afin de répondre aux besoins des voyageurs.

L'ENVIRONNEMENT

Répondre aux besoins de nos clients en visant le développement durable et le respect de l'environnement.

La politique environnementale de VIA reconnaît l'importance de sensibiliser ses employés, ses fournisseurs, ses clients et ses partenaires à l'égard de l'environnement. Notre Système de gestion de l'environnement (SGE), qui englobe les politiques, les programmes et les procédures liés à l'environnement, est désormais accessible en ligne aux employés. Les employés des centres de maintenance ont été les premiers à recevoir la formation sur le SGE, et la formation des autres employés sédentaires ainsi que du personnel à bord a débuté en 2004.

L'ENTREPRENEURIAT

Viser l'autosuffisance en réduisant la part du financement public dans nos activités d'exploitation et financer les nouvelles immobilisations grâce aux économies réalisées.

Nous avons poursuivi la réduction du financement en ayant recours à une stratégie qui allie réduction des coûts et croissance des revenus. Les coûts d'exploitation en 2004, exception faite du règlement du CCRI, ont légèrement chuté par rapport à 2003. Au chapitre des revenus, nous avons mis l'accent sur un rendement accru en générant des revenus plus élevés par voyageur-mille. Les projets de conception et de développement de produits amorçés en 2004 auront pour effet d'accroître le rendement au cours des années à venir.



Bach-Mai

Analyste-programmeur
Montréal

Vouloir entretenir
des liens.
C'est juste
humain.

Nous mettons tout en oeuvre pour que nos clients puissent toujours se brancher sur l'information dont ils ont besoin, quand ils en ont besoin.

SATISFAIRE LES NOUVELLES DEMANDES DU MARCHÉ

La nature même du marché du transport est en mutation, particulièrement dans l'est du Canada et dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto. Tout au long de 2004, ces marchés ont été le théâtre d'une concurrence et de guerres de tarifs féroces avec l'avènement de nouveaux services aériens économiques. Dans bien des cas, ces services ont fait d'importantes percées dans les marchés traditionnels de VIA. Par contre, l'évolution des marchés a ouvert à VIA Rail de nouvelles possibilités en lui permettant de rajuster son tir et de mettre l'accent sur les forces du rail voyageurs, afin de répondre aux besoins des clients par des moyens que les autres services de transport de voyageurs ne peuvent imiter.

REPOSITIONNER LE RAIL VOYAGEURS DANS L'EST

Dans l'est du Canada, le rail voyageurs constitue un moyen de transport essentiel depuis plus d'un siècle. Cependant, la demande pour les services ferroviaires voyageurs traditionnels ne cesse de diminuer depuis de nombreuses années. En 2003, le déclin de la demande s'est accéléré, et l'achalandage de l'*Océan* a chuté de 30 pour cent par rapport à l'an 2000. Cette tendance à la baisse s'est maintenue en 2004.

Un tel déclin est principalement attribuable à la concurrence des transporteurs aériens à rabais. En matière de prix, de rapidité et de fréquence des départs, le rail ne peut tout simplement pas rivaliser avec le service de transport de base offert aujourd'hui par les sociétés aériennes.

Malgré cela, le rail voyageurs n'en demeure pas moins une option de transport importante pour plusieurs collectivités desservies par l'*Océan*. C'est pourquoi nous nous sommes engagés à trouver de nouveaux moyens d'améliorer le rendement financier de ce service. En 2004, nous avons effectué un vaste sondage auprès de nos forfaitistes, de nos clients et de nos employés pour trouver de nouveaux moyens d'adapter le rail voyageurs à l'évolution du marché dans l'est du Canada, et de meilleurs moyens de répondre aux besoins de cette région.

Le sondage nous a appris qu'il existe une demande importante pour des services touristiques de haute qualité dans les provinces maritimes. Dans la mesure où un service apporte à la clientèle une expérience de voyage exceptionnelle — le genre d'expérience que l'on ne peut vivre à bord d'un avion ou d'un autocar — ce service

a sa place dans l'industrie touristique régionale. Tout en maintenant son rôle au sein du système de transport régional, un service touristique à rendement élevé susciterait une croissance importante des produits voyageurs, laquelle contribuerait à réduire les coûts associés à un service de transport interville offert toute l'année.

VIA a ainsi décidé de repositionner l'*Océan* afin d'occuper ce créneau du marché. La nouvelle classe *Alizés* offrira aux voyageurs un service à la clientèle attentionné et une expérience unique d'apprentissage qui répondra à leurs besoins. Les activités disponibles à bord inclueront des volets d'apprentissage enrichissants dont le contenu instructif et divertissant fera le lien avec la culture, l'histoire et la géographie de la région. L'expérience culinaire renforcera le lien culturel en ayant recours à une cuisine d'inspiration régionale et à un service personnalisé et animé. De plus, la décoration des nouvelles voitures Renaissance reflétera les thèmes et la culture des Maritimes.

Notre objectif consiste à créer une expérience qui plonge le voyageur, dès l'embarquement, dans la riche atmosphère des Maritimes, atmosphère qu'un service de haute qualité préservera tout au long du trajet. Nous transformerons ainsi un service de transport de base en un service touristique et de transport viable, empreint de l'héritage de l'Est du Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, un service aligné de façon unique sur le marché, et qu'aucun concurrent ne peut offrir.

Ce service redéfini sera adopté en juin 2005. D'ici 2008, il devrait permettre à VIA d'augmenter ses revenus, dans l'Est, de 62 pour cent par rapport à 2003.

Ce projet est semblable au repositionnement très réussi du service offert à bord du *Canadien*, effectuant la liaison Toronto-Vancouver, dans les années 1990. L'introduction de la classe *Bleu d'Argent*^{MC}, un service touristique de haut niveau offert dans l'Ouest, a immédiatement été saluée par la clientèle, et le rendement financier des services offerts dans cette région s'est amélioré. La demande a même souvent dépassé la capacité du service. En 2004, les Liaisons de l'Ouest de VIA ont enregistré la plus forte hausse de revenus de tous les services de VIA. L'équipe des Liaisons de l'Ouest surveillera de près la mise en œuvre du nouveau service dans l'Est et s'appuiera sur cette expérience pour améliorer encore davantage son service en classe *Bleu d'Argent*.

MISER SUR NOS FORCES

Le rail voyageurs a également dû affronter la concurrence des transporteurs aériens dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto. Leurs tarifs à rabais et la fréquence de leurs départs ont causé une érosion du marché de VIA, particulièrement auprès des voyageurs d'affaires.

Certes, il n'est pas assuré que ce marché ait la capacité de soutenir, à long terme, le niveau actuel de services aériens; il est clair, cependant, que les transporteurs aériens proposent un service très différent du rail voyageurs — un moyen de transport offrant le strict nécessaire et ne pouvant rivaliser avec le confort et le service personnalisé que l'on retrouve à bord des trains.

Nous croyons que le rail voyageurs a sa place sur le marché. Il propose des déplacements rapides, de centre-ville à centre-ville, entre les grands centres urbains, en plus de desservir de nombreuses collectivités plus petites le long du trajet. Les personnes qui voyagent à bord de nos trains, plus particulièrement les gens d'affaires, aiment bien rendre plus productif leur temps de déplacement. Ils profitent d'avantages comme l'accès à Internet sans fil offert à bord des trains, les prises pour portables, la possibilité d'utiliser les téléphones cellulaires ou même de tenir des réunions d'affaires tout en voyageant dans le plus grand confort. D'autres clients sont ravis de pouvoir tout simplement s'allonger et relaxer. Et, qu'ils voyagent par affaires ou non, tous nos clients apprécient le service personnalisé et attentionné qui a valu à VIA la renommée de chef de file du rail voyageurs à l'échelle internationale.

Au printemps 2004, nous avons lancé la campagne novatrice de marketing «C'est juste humain», mettant en évidence les avantages uniques offerts par le rail voyageurs. Pour leur part, les employés ont redoublé d'efforts pour permettre aux clients de profiter de ces avantages de façon constante et pour améliorer encore davantage la qualité du service. De fait, ces efforts produisent des résultats positifs, et nous croyons qu'ils continueront de ramener des clients au rail voyageurs en 2005.

UN SERVICE DE HAUTE QUALITÉ ET ATTENTIONNÉ

Pour conserver sa place sur le marché, VIA doit continuellement trouver des moyens d'améliorer le service à la clientèle dans toutes les régions du Canada. C'est l'avantage clé qui permet au rail voyageurs de se démarquer de la concurrence. Un avantage qui se manifeste dès le premier contact avec le client — au téléphone, dans nos gares ou avec notre très populaire site Web — aussi bien qu'avec notre service à bord des trains.

De nombreux clients nous ont demandé un accès rapide et pratique à l'information sur les trains, aux réservations et à la billetterie. Les 33 bornes de billetterie libre-service que nous avons installées dans les gares du Corridor en 2003 ont connu un très grand succès, et nous continuons de chercher d'autres moyens de rendre ces options libre-service faciles d'accès aux clients qui souhaitent utiliser ce service. Par ailleurs, nous avons continué d'améliorer notre site Web, en offrant notamment l'assistance personnalisée directe d'un préposé quand le client en fait la demande. L'amélioration continue de la gestion des ventes par téléphone nous a permis de rehausser encore davantage la qualité du service, en plus de réduire les coûts.

En 2001, la mise sur pied de nos équipes régionales interfonctionnelles a rapproché les processus décisionnels des marchés et des clients que nous desservons, tout en améliorant la capacité de VIA de s'adapter aux nouveaux besoins des voyageurs. Des sessions de travail ciblées avec l'équipe de direction ont permis de clarifier et de réaligner les rôles et les responsabilités de ces équipes en 2004, en plus d'accélérer la réaction aux préoccupations des clients et la mise en œuvre des initiatives de ces équipes.

Les employés en contact direct avec les clients ont eu droit à un suivi dans le cadre de l'excellent programme de formation de VIA intitulé «Atteindre l'excellence dans le service à la clientèle», qui a été mis sur pied en 2004. Au même moment, VIA a commencé à mettre l'accent sur les «compétences non techniques», comme l'attitude, la communication, la planification, l'entregent et l'organisation.



Perry

Mécanicien de locomotive
Montréal

Vouloir veiller
au confort
des gens
C'est juste
humain.

Nous faisons tout pour assurer le confort de nos voyageurs.

UNE NOUVELLE VISION AXÉE SUR LES GENS

Si le service à la clientèle constitue le principal atout concurrentiel de VIA, la source de cet atout réside dans les compétences et le dévouement de ses employés — des préposés en contact direct avec la clientèle à bord des trains aux mécaniciens qui veillent à ce que l'horaire des trains soit respecté, en passant par les chefs d'équipe. Tous les principaux objectifs que VIA s'est fixé à court terme dépendent de sa capacité à canaliser la créativité et l'imagination de ses gens.

L'engagement profond de nos employés a permis à la renaissance du rail voyageurs de devenir un succès. Notre Plan stratégique accorde toujours la priorité aux gens, créant ainsi un environnement qui favorise un engagement passionné à l'égard de la réussite de VIA. Les efforts investis pour communiquer la vision, les valeurs et les objectifs stratégiques de VIA, ainsi que pour tenir nos employés informés des défis commerciaux et du rendement de l'entreprise ont été améliorés et continueront de l'être. Les récents changements organisationnels, dont le remaniement des équipes interfonctionnelles de VIA, ont fourni aux employés de nombreuses occasions de mettre à profit leurs connaissances et leurs compétences professionnelles afin de mieux servir notre clientèle.

UN NOUVEAU REGARD SUR LES COMPÉTENCES

En 2004, nous avons décidé d'étendre notre vision axée sur les gens à VIA Rail en mettant sur pied un projet de transformation du département des Ressources humaines, qui permettra à ce service de passer d'un rôle pratiquement administratif à un rôle beaucoup plus stratégique — en assumant la gestion des compétences de la société. Ce nouveau rôle revêt une importance particulièrement significative au moment où nombre d'employés de VIA — et par le fait même nos compétences — seront bientôt admissibles à la retraite.

Cette transformation se traduira par la mise sur pied d'un nouvel outil Ressources humaines en ligne qui permettra au personnel d'assumer son rôle administratif de façon plus efficace. Par exemple, les employés pourront accéder directement, en ligne, à l'information sur les politiques. Une fois que la technologie nécessaire à l'accomplissement des tâches administratives sera en place, il faudra offrir un nouveau type de service, dont l'objectif sera d'aider les employés à contrôler davantage le développement de leur carrière à VIA, leur permettant ainsi de contribuer pleinement à l'avenir du rail voyageurs.

Nous voulons aider les employés et les chefs à créer des liens plus solides entre leurs compétences, leurs aspirations professionnelles, et les objectifs stratégiques de la société. Une fois le projet de transformation des Ressources humaines achevé, tout le personnel de VIA aura directement accès à des renseignements tels que les priorités commerciales courantes et les objectifs futurs de VIA. Une vaste gamme de nouveaux outils, procédures et documentation aidera les employés à passer en revue leurs compétences et leurs objectifs professionnels afin de les harmoniser avec leurs objectifs personnels et avec les besoins de la société pour les trois, cinq ou dix prochaines années. Ils pourront alors tracer le profil de leur propre carrière à l'aide d'un choix d'options personnalisées pour leur formation, leur croissance et leur perfectionnement à VIA Rail.

Le personnel de gestion a amorcé en 2004 sa formation relativement à l'utilisation de nouveaux outils lui permettant de se fixer des objectifs tant personnels que collectifs, tout en établissant des liens précis entre les objectifs opérationnels à court terme et les objectifs stratégiques à plus long terme de la société. Le département des Ressources humaines aide le personnel de gestion à harmoniser l'établissement de ses objectifs avec les plans de formation, d'apprentissage et de perfectionnement offerts aux employés, ainsi qu'avec les évaluations et la gestion du rendement. De plus, de nouveaux outils d'apprentissage électronique permettront à notre personnel d'avoir accès à une plus vaste gamme de possibilités de perfectionnement à l'aide d'une formation axée directement sur les objectifs de rendement et les objectifs stratégiques de VIA.

Une révision complète de la rémunération, des prestations de retraite, des avantages sociaux, ainsi que du Programme de reconnaissance des années de service, effectuée en 2004, a permis d'analyser la façon dont les récompenses accordées aux employés pourraient être plus étroitement liées à la stratégie de l'entreprise, en encourageant les efforts qui contribuent le plus efficacement à la réussite de VIA Rail.

La planification de l'embauche et de la relève fait également l'objet d'un examen plus stratégique. Le service des Ressources humaines a identifié des postes clés, les compétences de base exigées pour occuper ces postes, ainsi que la formation nécessaire aux employés pour accéder à ces postes au moment opportun. Au moment de l'embauche de nouveaux employés, en plus de pourvoir à des postes particuliers, VIA mettra l'accent sur le recrutement de candidats répondant aux besoins à long terme de VIA, des gens susceptibles de contribuer, en fin de compte à la réussite de VIA.

La transformation des Ressources humaines constitue un projet à long terme qui s'étalera sur plusieurs années. Notre vision axée sur les gens est au cœur même de cette transformation — une vision par laquelle chacun peut mettre sa créativité, son intelligence et ses idées novatrices au service d'un travail enrichissant et de l'avenir du rail voyageurs — et fera partie intégrante de notre planification stratégique au cours des années à venir.

UNE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT RESPONSABLE

L'industrie du transport représente le consommateur d'énergie et le producteur de gaz à effet de serre le plus important au Canada. Les véhicules routiers — les automobiles, les camions légers et les poids-lourds — sont responsables de plus de 70 pour cent des émissions de gaz à effet de serre.

Les services ferroviaires voyageurs sont l'un des moyens de transport public les plus respectueux de l'environnement. VIA est d'avis que l'amélioration des services ferroviaires au chapitre de l'environnement présente un potentiel énorme, qui pourra être développé par un travail constant d'amélioration de ses activités courantes et par l'exploration de nouvelles avenues lui permettant d'étendre son rôle de protection de l'environnement du Canada et de la santé des Canadiens.

En 2003, nous avons officiellement adopté un objectif environnemental dans le cadre de notre Plan stratégique. Cependant, VIA avait depuis longtemps mis en place des pratiques et des procédures respectueuses de l'environnement. Par exemple, les centres de maintenance ont été les pionniers du mouvement environnemental à VIA. Ils ont été les premiers à adopter une politique écologique et à instaurer un système de gestion de l'environnement (SGE), qui leur a valu la certification ISO 14001.

Les rapports sur l'environnement font maintenant partie intégrante du cadre de gestion et d'imputabilité de l'entreprise. Le vice-président de VIA responsable de l'environnement doit tenir le Conseil d'administration, la haute direction et les employés informés en ce qui concerne les initiatives environnementales en cours.

POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

VIA Rail Canada inc., la société ferroviaire voyageurs nationale du Canada, se consacre à la satisfaction des besoins actuels et futurs du rail voyageurs **DE FAÇON RESPONSABLE ET DURABLE POUR L'ENVIRONNEMENT.**

VIA Rail reconnaît l'importance de **SENSIBILISER À L'ENVIRONNEMENT** ses employés, ses fournisseurs, ses clients et les collectivités associées et s'engage à **AMÉLIORER CONSTAMMENT** sa performance environnementale en veillant à :

- **ASSURER L'OBSERVATION** des lois et règlements gouvernementaux applicables ;
- **ÉVALUER ET GÉRER** les incidences environnementales de ses activités ; et
- **ÉTABLIR DES OBJECTIFS ET DES CIBLES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT**, ainsi que des **PROGRAMMES DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT** connexes relativement aux incidences environnementales de ses activités, propriétés et services.

SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le manuel sur le Système de gestion de l'environnement de VIA (SGE) explique en quoi consiste l'engagement que la société a pris d'exploiter l'entreprise d'une manière responsable et respectueuse de l'environnement. Il renferme la politique environnementale de VIA Rail, ainsi que les exigences et procédures mises en place par VIA pour atteindre ses objectifs environnementaux. Le système comme tel a été mis en œuvre à la fin de 2003, tandis que le manuel a été transmis à tous les gestionnaires en juin 2004.

Le manuel sur le Système de gestion de l'environnement comprend une section intitulée «Formation et sensibilisation», qui recommande que tous les employés suivent une formation couvrant les aspects environnementaux liés à leurs rôles et à leurs responsabilités. La formation a débuté à l'automne 2004.

Un comité de planification environnementale permanent interfonctionnel a été créé. Il doit examiner de façon périodique l'application du système et agit comme conseiller pour l'élaboration, la mise en place et l'amélioration continue du système. Le comité surveille aussi le rendement, propose et planifie des initiatives, favorise la sensibilisation envers l'environnement et agit comme liaison avec les organismes externes. Les membres du comité représentent tous les services de la société.

De plus, VIA a élaboré un programme d'évaluation environnementale qui permet aux employés d'évaluer la conformité des installations de VIA aux exigences environnementales et aux meilleures pratiques de gestion. Les résultats des sondages d'évaluation effectués sont transmis aux gestionnaires concernés afin qu'ils puissent les analyser et prendre les mesures qui s'imposent.

GESTION DU PARC

Les efforts que nous avons déployés depuis les années 1990 pour moderniser l'équipement vieillissant ont eu une incidence importante sur l'atteinte de nos objectifs environnementaux. Des systèmes de réservoir modernes à rétention complète ont été installés dans tous les trains exploités dans le corridor Québec-Windsor. Ces systèmes sont également en cours d'installation dans toutes les voitures utilisées pour les services transcontinentaux et en régions éloignées. De plus, en rendant l'exploitation plus efficace, nous avons pu réduire considérablement la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Depuis 1990, la consommation générale de combustible a baissé de plus de 1/5 par mille-voyageur.

En 2002, nous avons fait l'acquisition de 21 nouvelles locomotives General Electric P-42. Ces locomotives ont été construites conformément aux normes de l'Agence de protection de l'environnement américaine, et ont augmenté de façon significative l'efficacité des activités de VIA.

VIA continue également à utiliser des locomotives d'un modèle plus ancien, les General Motors F-40. La société a émis un appel d'offres pour la remise à neuf de ces locomotives. Cette remise à neuf incluerait l'installation d'un nouveau système permettant d'arrêter automatiquement les moteurs durant l'attente et de les chauffer avec une source d'alimentation à quai en hiver. Un tel système réduirait la consommation de combustible en diminuant le temps de ralenti, réduisant ainsi les émissions.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Tous les employés et cadres de VIA Rail s'accordent à dire que la sûreté et la sécurité sont des préoccupations de premier ordre pour les voyageurs. Le rail voyageurs est largement reconnu comme étant le moyen de transport public le plus sécuritaire et devient une alternative de plus en plus attirante pour les Canadiens conscients des dangers occasionnés par les déplacements sur les autoroutes bondées. Nous sommes fiers du rendement de VIA au chapitre de la sûreté et sommes particulièrement attentifs aux inquiétudes liées à la sûreté.

SÉCURITÉ

En raison des récents événements survenus dans le monde et de la crainte constante du terrorisme, l'attention que nous portons à la gestion de la sûreté s'est encore accrue. Nous avons adopté une vaste gamme de mesures afin d'atténuer les risques et les menaces potentiels et pour nous assurer que tous les membres de la société exercent une vigilance soutenue au chapitre de la sécurité.

Nous avons mis sur pied un Plan directeur de sûreté qui identifie les mesures à prendre pour protéger l'entreprise, ses employés et ses clients contre des actes externes visant à causer des blessures ou des sinistres. VIA informe régulièrement tous ses employés des principaux éléments du plan et des problèmes liés à la sûreté. Nos communications avec le personnel ont notamment pour objectif d'accroître la sensibilisation des employés à l'égard de la sûreté et d'assurer une vigilance constante dans toute l'entreprise.

Après avoir effectué une analyse complète des mesures de sécurité, avec l'aide d'experts de la sécurité internationale et de l'antiterrorisme, VIA a apporté un certain nombre d'améliorations visant à accroître la sécurité et à consolider ses réseaux de partage de renseignements avec d'autres sociétés ferroviaires nationales et internationales, ainsi qu'avec les agences gouvernementales et les services d'urgence.

Cet exercice a donné lieu à l'application d'une initiative importante. Le Comité de gestion a en effet décidé de mettre sur pied le Comité de planification de la sécurité stratégique (CPSS), lequel a pour mandat d'analyser, d'évaluer et de corriger au besoin le vaste ensemble de mesures de sécurité prises par VIA. Le Comité de planification de la sécurité stratégique de VIA est formé de représentants de nombreux services clés de VIA et ses activités sont liées à celles des syndicats, des ministères gouvernementaux, des services de renseignements sur la sécurité ainsi qu'à celles d'autres sociétés ferroviaires.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Suite à la révision quinquennale de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* en 2001, toutes les sociétés ferroviaires assujetties à la réglementation fédérale sont tenues de mettre en place un Système de gestion de la sécurité. VIA a participé à l'élaboration de cette réglementation, ainsi qu'à celle du guide portant sur la mise en place d'un tel système.

Nous avons instauré notre propre Système de gestion de la sécurité en 2001 et le présentons chaque année à Transports Canada. Le Ministère a reconnu VIA comme étant un chef de file de l'industrie, nous félicitant régulièrement pour notre empressement à prendre, dès que le besoin s'en fait sentir, les mesures qui s'imposent pour améliorer notre Système de gestion de la sécurité.

À l'automne 2002, Transports Canada a vérifié la mise en œuvre du Système de gestion de la sécurité de VIA, puis a déposé son rapport en 2003. La vérification comprenait une évaluation exhaustive de toutes les composantes du système, notamment l'établissement d'objectifs annuels en matière de sécurité, les procédures de signalement et d'imputabilité, l'implication des employés, la gestion des risques et la conformité aux règlements. Dans son rapport, Transports Canada a reconnu les efforts déployés par la direction de VIA, les employés syndiqués et les représentants, ainsi que le succès atteint jusqu'ici par VIA. Le rapport a confirmé que la mise en œuvre du Système allait bon train et a identifié certaines possibilités d'améliorations supplémentaires. Une troisième vérification était d'ailleurs prévue pour 2004.

Le rapport de la vérification de 2004 a encore une fois fait état de très bons résultats, particulièrement au niveau de l'engagement soutenu que tous les groupes de la société ont manifesté à l'égard du Système de gestion de la sécurité. De plus, VIA a obtenu de bonnes notes pour les mesures correctives qui ont été prises au niveau de la documentation et de la mise en œuvre continue du Système.

VIA continue de perfectionner le Système, en améliorant la communication des objectifs de rendement en matière de sécurité aux employés en contact direct avec la clientèle, ainsi que la documentation relative aux procédures en matière de sécurité, et l'intégration continuelle du Système dans tous les aspects des activités de VIA.



Jenay

Préposée principale aux services
Winnipeg

Faire en sorte
que les gens se
sentent uniques.
C'est juste
humain.

Nous apprécions chacun de nos clients.

GOVERNANCE DE L'ENTREPRISE

La question de la gouvernance au sein de toutes les sociétés d'État est devenue une priorité pour le gouvernement du Canada. Cette question était une préoccupation particulière pour VIA Rail en 2004, à la suite d'un rapport de la vérificatrice générale sur le programme fédéral de commandites, auquel la société avait participé. Tout au long de l'année 2004, VIA a déployé des efforts pour rehausser la place de la gouvernance dans sa culture d'entreprise, au moyen d'initiatives visant à clarifier les rôles du Conseil et de la direction, et de nouvelles mesures permettant d'assurer la transparence et l'imputabilité à tous les niveaux de la société.

Le Conseil d'administration a poursuivi la mise en place d'un programme de gouvernance en cinq parties élaboré en 2003. Ce programme comprend le développement d'un mandat et d'un plan d'action clairs pour le Conseil, ainsi que la préparation d'un manuel sur la gouvernance d'entreprise.

Tous les administrateurs reçoivent le manuel sur la gouvernance d'entreprise, qui présente le mandat de la société, les comités du Conseil, les règlements administratifs de la société et le sommaire de la réglementation régissant l'exploitation de VIA. De plus, les administrateurs bénéficient maintenant de sessions d'orientation et de formation spécifiquement développées à leur intention, sessions qui leur permettent, entre autres, de communiquer plus facilement et plus efficacement entre eux.

Le Conseil d'administration a participé à un certain nombre d'initiatives visant à examiner les rôles et responsabilités respectifs du Conseil et des membres de la direction. Il a subséquemment mis en œuvre une «matrice de gouvernance» qui définit clairement les rôles en ce qui concerne la planification et la direction stratégique, la gestion du rendement des membres de la haute direction et du Conseil, la planification de la relève, la gestion des risques et la supervision financière.

COMITÉS DU CONSEIL

En collaboration avec la direction de VIA, le Conseil a en outre clarifié les mandats des comités du Conseil.

COMITÉ DE LA VÉRIFICATION ET DES FINANCES

Le mandat de ce comité consiste principalement à examiner et à évaluer les pratiques et les procédures de VIA en matière d'information financière, ainsi que les activités des vérificateurs, tant internes qu'externes.

COMITÉ DE LA GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

Ce comité assume l'importante responsabilité d'examiner les pratiques de gouvernance en place à VIA et de présenter des recommandations sur ces questions au Conseil d'administration.

COMITÉ DES PLACEMENTS

Ce comité joue un rôle de supervision et fait des recommandations au Conseil d'administration au sujet de la gestion de la caisse de retraite et du Fonds de renouvellement des actifs. Il étudie également les politiques, le rendement et, au besoin, d'autres questions.

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

Ce comité est chargé d'examiner et d'approuver les politiques et pratiques relatives à la rémunération globale, d'évaluer la performance du président et chef de la direction, d'assurer qu'un plan de relève est en place, et de passer en revue la structure organisationnelle.

COMITÉ DES CANDIDATURES

Ce comité présente des recommandations à l'ensemble du Conseil d'administration qui, à son tour, présente des recommandations au ministre des Transports en ce qui a trait à la nomination et à la renomination aux postes de président et chef de la direction et président du Conseil. VIA a été l'une des premières sociétés d'État à appliquer entièrement les nouvelles lignes directrices régissant ce processus de nomination, que le Conseil du Trésor a établies en 2004.

UN NOUVEAU COMITÉ RESPONSABLE DE LA GESTION DES RISQUES

Le Conseil croit que la société devrait avoir en place les meilleures pratiques possibles lui permettant d'identifier, d'évaluer et de gérer les risques. En 2004, le Conseil a collaboré avec le Comité de gestion pour évaluer et améliorer les fonctions de surveillance des risques au sein de la structure des comités du Conseil. Un nouveau comité, le Comité de la vérification et de la gestion des risques, a donc été créé pour 2005.

IMPUTABILITÉ ET NORMES DE LA SOCIÉTÉ EN MATIÈRE D'ÉTHIQUE

Le Conseil d'administration a collaboré étroitement avec la direction pour répondre aux inquiétudes soulevées par la vérificatrice générale relativement au programme des commandites. Parmi les initiatives amorcées en 2004, notons :

- Le renforcement et la clarification des politiques d'octroi de contrats et d'approvisionnement, appuyés par des mesures de contrôle plus strictes, des procédés de documentation normalisés et une supervision régulière par la direction.
- L'établissement de lignes directrices plus claires sur les commandites, ainsi que la mise en place de politiques et de procédés plus stricts relativement à l'approbation, au contrôle et à la documentation. Ces lignes directrices permettent de s'assurer que VIA, et le gouvernement fédéral, continuent d'obtenir une juste valeur de leurs investissements en commandite.

De plus, en 2005, un nouveau Code de conduite pour l'ensemble du réseau, qui s'appuiera sur un examen complet des règlements et procédures existants qui régissent les employés, sera mis en place. Également, VIA retiendra les services d'un tiers indépendant. Le rôle de cette personne sera de mettre en place un processus d'ombudsman visant à assurer que quiconque — à l'intérieur ou à l'extérieur de la société — puisse exprimer librement ses préoccupations sur les activités de VIA et savoir que ces préoccupations seront reconnues, traitées et résolues rapidement et équitablement.



Rachelle

Agent de ventes par téléphone
Moncton

Vouloir
communiquer.
C'est juste
humain.

Nous mettons tout en oeuvre pour faciliter les échanges,
depuis les premiers contacts au téléphone jusqu'à notre
chaleureux service à bord.

COMMENTAIRE ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Cette analyse présente les données et les commentaires propres à la situation financière de la société, ainsi que les résultats d'exploitation de l'exercice 2004. Cette analyse devrait être lue avec les états financiers présentés aux pages suivantes.

APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

Malgré la conjoncture très difficile de 2004, et si l'on ne tient pas compte de l'impact de la décision du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) décrite ci-dessous, la performance financière de VIA a été tout simplement exceptionnelle. En effet, même si les produits totaux de 259,5 millions de dollars sont inférieurs au budget de 14,5 millions de dollars (ou cinq pour cent), la société a pu réduire ses charges d'exploitation et ainsi obtenir un écart favorable par rapport au budget. Cette réduction compense amplement le manque à gagner.

La décision de la Cour suprême, qui a refusé à VIA la permission d'en appeler d'un jugement de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI, a toutefois eu un impact négatif sur le résultat de fin d'exercice. Le CCRI avait rendu sa décision après qu'un groupe d'anciens chefs de train de VIA avaient allégué des pratiques de travail non équitables et déposé une plainte contre leur syndicat, la Fraternité des ingénieurs de locomotives (FIL). À titre d'employeur, VIA figurait au nombre des parties intéressées. Le différend concerne un accord d'application passé en 1997 entre la FIL et VIA au sujet de la décision de VIA de fusionner le poste de chef de train à celui de mécanicien de locomotive. En suivant les principes comptables généralement reconnus, VIA a inclus une provision pour ces dépenses dans ses résultats financiers de 2004.

PRODUITS D'EXPLOITATION ET ACHALANDAGE

En 2004, les produits voyageurs et l'achalandage sont descendus en deçà du niveau prévu au budget, le marché des voyages continuant d'afficher une croissance très lente après le déclin accusé en 2003. Cependant, les produits totaux ont augmenté de 9,2 millions de dollars par rapport à 2003. Notamment, les produits ont grimpé davantage que l'achalandage, ce qui reflète l'attention que VIA porte à l'amélioration du rendement. La hausse des produits par voyageur-mille, passés à 28 cents comparativement à 26,8 cents en 2003, a également été considérable.

À 851 millions, les voyageurs-milles se situent à sept pour cent sous le budget et à un pour cent sous le niveau de l'an dernier, ce résultat s'expliquant par les pertes de trafic subies dans les liaisons longs parcours, et la baisse relativement plus importante du nombre de voyageurs parcourant de plus longues distances en première classe.

L'exercice s'est terminé sur une note positive, puisque les produits de décembre affichent un solide rendement. Non seulement les produits voyageurs de ce mois ont dépassé les prévisions de 3,1 millions de dollars (ou 16,5 pour cent), mais ils ont également été supérieurs au budget mensuel et ce, pour la première fois depuis janvier 2004. D'autres produits, particulièrement les revenus provenant des investissements, ont aussi enregistré un excellent rendement en décembre, et étaient supérieurs de 2,4 millions de dollars au budget à la fin de l'exercice.

FRAIS D'EXPLOITATION

Tel qu'il est mentionné ci-dessus, la décision du CCRI a fait grimper les frais d'exploitation de VIA en 2004 d'une manière significative. VIA a également fait face à des dépenses en services juridiques plus élevées en 2004. Néanmoins, pendant l'exercice, la société a renversé 14 millions de dollars de taxes sur le capital reliés à des années précédentes. Cet ajustement a contribué à compenser l'effet négatif du règlement du CCRI et des dépenses plus élevées en services juridiques. Les frais d'exploitation (charges en trésorerie), exception faite du règlement du CCRI, ont été légèrement inférieurs à ceux de l'exercice antérieur.

Presque tous les secteurs de la société ont joué une part dans l'obtention de cet excellent résultat. Les économies réalisées sur le plan des dépenses (à l'exception du renversement de taxes sur le capital) provenaient de diverses sources, car pratiquement toutes les catégories de dépenses ont été inférieures au budget. Les principales économies sont les suivantes : 6,4 millions de dollars en coûts de maintenance du matériel roulant ; 4,9 millions de dollars en coûts de rémunération, grâce au contrôle des postes vacants et des niveaux de dotation ; 1,3 millions de dollars sur le plan de l'exploitation ferroviaire, essentiellement grâce à la réduction des frais de circulation en ligne ; 1,3 millions de dollars en frais liés aux gares et à l'immobilier ; et 1,2 millions de dollars en frais de marketing et de ventes, obtenus entre autres par la rentabilité plus élevée des nouvelles technologies de service à la clientèle.

La baisse des frais d'exploitation a permis à la société de terminer l'exercice en enregistrant un ratio de recouvrement des coûts de 58,9 pour cent, ce qui représente une amélioration par rapport au pourcentage de 58,5 de l'an passé.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Les dépenses en immobilisations ont totalisé 20,2 millions de dollars en 2004, soit légèrement moins que les prévisions et nettement sous le niveau planifié de 41,1 millions de dollars. Ce résultat témoigne de la prudence que VIA démontre dans la gestion de ses ressources en immobilisations, jusqu'à ce qu'une stratégie d'investissement à long terme soit définie plus clairement conformément aux instructions du Ministre. Cette année, les fonds de tous les programmes d'immobilisations ont été sous-utilisés, sauf ceux des projets de nature administrative.

Les projets liés au matériel roulant, avec des dépenses de 9,8 millions de dollars, ont connu la sous-utilisation de fonds la plus marquée, en raison des retards importants survenus dans les projets de remise à neuf des voitures LRC et des locomotives F-40 de VIA. Parmi les programmes où les fonds ont aussi été considérablement sous-utilisés, notons les projets de modernisation des gares, principalement à cause des retards relatifs au lancement des projets, et les projets d'infrastructure, dans le cadre desquels des travaux ont été reportés pour considération future et, enfin, les projets liés aux centres de maintenance.

PONCTUALITÉ

VIA a vécu une autre année difficile en 2004, le taux de ponctualité ayant décliné pour une troisième année consécutive. Toutefois, malgré des conditions très défavorables au premier trimestre, pendant lequel le taux de ponctualité moyen n'a été que de 54 pour cent, une certaine reprise a été constatée pour le reste de l'année, de sorte que le pourcentage des trains arrivés à l'heure s'établissait à 70 pour cent à la fin de l'exercice.

VIA reconnaît que le non-respect des horaires des trains constitue un problème crucial, qui pourrait avoir des effets désastreux sur la performance financière de VIA si la cause fondamentale n'est pas corrigée rapidement. La détérioration du rendement se traduira par une baisse de la clientèle et des revenus et, possiblement, par une hausse des coûts pour le gouvernement.

De tous les retards de trains survenus en 2004, 18 pour cent étaient sous le contrôle direct de VIA, soit une amélioration de presque trois points de pourcentage comparativement à 2003. Une part non négligeable de ces retards était attribuable à des ajustements que la société a dû apporter lors de la mise en service de nouveau matériel roulant, ainsi qu'à des pannes de matériel roulant imputables au vieillissement du parc.

VIA continue de surveiller de près les retards relevant de sa propre exploitation et de chercher des moyens de les réduire, notamment en optimisant les pratiques d'arrêt aux gares pour minimiser le temps d'arrêt des trains aux gares, et en améliorant la manutention des bagages afin de diminuer les retards en route. Par ailleurs, même s'il s'agit là d'une mesure à plus long terme, VIA a commencé la remise à neuf de deux de ses plus vieux parcs de matériel roulant.

D'autres compagnies ferroviaires ont néanmoins causé la majorité des retards de trains (69 pour cent), tandis que d'autres parties sont à l'origine de 11 pour cent des retards. Le grand nombre de retards liés aux compagnies ferroviaires s'explique largement par l'infrastructure insuffisante. VIA continue de travailler étroitement avec toutes les parties en vue de résoudre les problèmes qui nuisent à la ponctualité et réalise de constants progrès à ce niveau.

Bien que le nombre de retards ait connu une hausse en 2004, la durée des retards, toutes sources confondues, a été considérablement moindre qu'en 2003 (la moyenne en minutes de retard a été réduite de 18 pour cent). Les minutes de retard sous le contrôle direct de VIA ont chuté de près de 25 pour cent en 2004, ce qui démontre que les efforts continus de VIA pour contenir ces retards donnent des résultats.

PERSPECTIVE POUR 2005

VIA est enthousiaste à l'idée d'effectuer une transition à la haute direction en 2005, grâce à la nomination d'un nouveau président et chef de la direction et d'un nouveau président du Conseil. Une fois la nouvelle direction en place, la société continuera d'explorer les options auprès du gouvernement du Canada en ce qui concerne l'orientation future du rail voyageurs.

Bien que les produits et l'achalandage de VIA aient montré des signes de croissance au dernier trimestre de 2004, nous nous attendons à ce que les marchés soient fortement marqués par l'incertitude et l'instabilité en 2005. VIA continuera de déployer des efforts pour trouver des moyens novateurs et créatifs de maintenir un rendement supérieur à la moyenne et d'optimiser les produits voyageurs dans les marchés en croissance. Afin de continuer de minimiser les coûts et de rétablir la tendance à la hausse qui se dessine depuis les dix dernières années sur le plan des produits, VIA :

- Continuera d'exercer un contrôle rigoureux pour éliminer les coûts inutiles sans nuire aux services ;
- Assurera la promotion de ses nouveaux Flexi Tarifs de la classe *Confort*^{MD}, des tarifs simplifiés qui accroîtront la commodité et la souplesse des services ferroviaires voyageurs et les positionneront en tant qu'option intéressante dans le marché ;
- Améliorera et rehaussera l'accès à ses services en étendant l'utilisation de bornes de billetterie libre-service à la majorité des produits, et lancera des initiatives promotionnelles spéciales au moyen du Web pour profiter de l'engouement croissant pour les réservations en ligne et ainsi attirer de nouveaux clients tout en conservant la clientèle voyageurs existante ;
- Améliorera et rehaussera la prestation des services pour profiter pleinement de l'avantage concurrentiel du rail voyageurs sur les autres modes de transport.

La ponctualité demeurera une préoccupation de premier plan en 2005. De fait, nous devons modérer notre optimisme en ce qui concerne l'année à venir, en raison de graves inquiétudes relatives à la capacité limitée de l'infrastructure et à l'impact de cette situation sur la ponctualité. Bon nombre des problèmes connus en 2003 et en 2004 liés à l'infrastructure et à la capacité ne disparaîtront pas, et gagneront même en importance s'ils ne sont pas corrigés promptement.

VIA collabore étroitement avec les sociétés de rail marchandises et le gouvernement fédéral pour examiner des solutions possibles à ces questions. VIA a confiance de trouver des options viables qui, si elles sont mises de l'avant, permettront à la société de continuer à faire augmenter ses produits, donnant ainsi au service national de transport ferroviaire voyageurs la possibilité de croître de façon à répondre aux besoins de transport des Canadiens durant les années à venir.

États financiers

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2004

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états donnent une image fidèle de la situation financière de la société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, la vérificatrice générale du Canada ainsi que Ernst & Young s.r.l., ont vérifié les états financiers de la société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

Le Comité de la vérification et des finances du Conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des finances.

Le président et chef
de la direction par intérim,
et chef de l'exploitation,



Paul Côté

Le chef des services financiers,



J. R. Paquette

Montréal, Canada
Le 11 février 2005

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2004 et les états des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, à l'exception du changement apporté à la méthode de comptabilisation des instruments financiers dérivés expliqué à la note 3 afférente aux états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la société.

Ernst & Young s.r.l.
Comptables Agréés

Sheila Fraser, FCA
Vérificatrice générale du Canada

Montréal, Canada
Le 11 février 2005

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)

2004

2003

Actif à court terme

Espèces et quasi-espèces	9 814 \$	2 552 \$
Comptes à recevoir	5 323	4 715
Autres créances à recevoir	2 029	2 411
À recevoir du gouvernement du Canada	-	1 485
Instruments financiers dérivés (NOTES 3 ET 12)	3 976	-
Stocks	15 943	16 012
	37 085	27 175

Actif à long terme

Immobilisations corporelles (NOTE 4)	610 012	651 774
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 5)	110 706	104 679
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 7)	145 928	117 282
Instruments financiers dérivés (NOTES 3 ET 12)	2 921	-
Autres	4 752	5 518
	874 319	879 253
	911 404 \$	906 428 \$

Passif à court terme

Comptes à payer et frais courus (NOTES 3 ET 6)	86 682 \$	74 780 \$
Produits reportés et autres crédits	7 961	7 069
	94 643	81 849

Passif à long terme

Passif au titre des prestations constituées (NOTE 7)	19 345	17 702
Passifs d'impôts futurs (NOTE 8)	33 832	25 321
Autres	3 350	3 788
	56 527	46 811

Financement en capital reporté (NOTE 9)

	635 666	674 864
--	----------------	----------------

Avoir de l'actionnaire

Capital-actions (NOTE 10)	9 300	9 300
Surplus d'apport	4 963	4 963
Bénéfices non répartis	110 305	88 641
	124 568	102 904
	911 404 \$	906 428 \$

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (NOTES 11 ET 15)
VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au nom du Conseil,



Marlene McGraw, ca

Administrateur et présidente du Comité
de la vérification et des finances



Anthony Friend, ac

Administrateur et président du Conseil
par intérim

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)	2004	2003
Produits		
Voyageurs	241 399 \$	231 379 \$
Autres	18 093	18 966
	259 492	250 345
Charges		
Rémunération et avantages sociaux	195 726	191 422
Exploitation des trains et carburant (NOTE 12)	87 560	91 856
Gares et autres immeubles	27 706	28 089
Marketing et ventes	26 033	27 709
Matériel de maintenance	24 382	27 017
Fournitures à bord des trains	16 618	16 275
Taxes d'exploitation	1 557	13 720
Avantages sociaux futurs (NOTE 7)	(19 263)	3 981
Amortissement et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	60 672	52 048
Autres	47 014	26 788
	468 005	478 905
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les bénéfices	208 513	228 560
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	177 444	181 115
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 9)	59 354	52 272
Bénéfices avant impôts	28 285	4 827
Impôts (recouvrement) sur les bénéfices (NOTE 8)	(1 890)	1 589
Impôts futurs (NOTE 8)	8 511	4 097
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	21 664	(859)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	88 641	89 500
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	110 305 \$	88 641 \$

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)

2004

2003

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	21 664 \$	[859] \$
Éléments hors caisse reliés aux résultats :		
Amortissement des immobilisations corporelles	59 362	52 285
Pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	1 657	111
Gains sur cessions des investissements du fonds de renouvellement des actifs	(766)	(427)
Amortissement des primes et des escomptes sur achats d'obligations du fonds de renouvellement des actifs	181	169
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(347)	(348)
Amortissement du financement en capital reporté	(59 354)	(52 272)
Impôts futurs	8 511	4 097
Gains non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	(4 919)	-
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement reliés aux résultats	8 434	(12 005)
Fluctuation des autres actifs à long terme	766	766
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	(28 646)	(5 661)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	1 643	1 310
Fluctuation des autres passifs à long terme	(91)	(77)
	8 095	(12 911)

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Financement en capital par le gouvernement du Canada	20 156	82 381
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	3 710	15 312
	23 866	97 693

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	(10 659)	(13 333)
Produit de la vente de placements du fonds de renouvellement des actifs	5 217	2 800
Acquisition d'immobilisations corporelles	(20 156)	(77 381)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	899	281
	(24 699)	(87 633)

ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES

Augmentation (diminution) de l'exercice	7 262	(2 851)
Solde au début de l'exercice	2 552	5 403

SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE

9 814 \$ 2 552 \$

REPRÉSENTÉ PAR :

Encaisse et chèques en circulation	(1 544) \$	(3 548) \$
Placements à court terme, 2,51 %, échéant en janvier 2005 (2003 : 2,74 %)	11 358	6 100
	9 814 \$	2 552 \$

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2004

1 | POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la société est d'être, au niveau de l'excellence des services, le chef de file des transporteurs canadiens de voyageurs. Sa mission est de travailler ensemble pour que les Canadiens obtiennent en tout temps des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement. 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 n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

2 | CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

A | FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financées, la société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

B | QUASI-ESPÈCES

Les quasi-espèces comprennent des placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant leur date d'échéance, et sont enregistrées au moindre du coût et de la valeur au marché.

C | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements à court terme sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché, évalués globalement.

Les autres placements du fonds de renouvellement des actifs sont enregistrés au coût. La valeur comptable de ces placements est réévaluée périodiquement en vue de déterminer s'il y a une moins-value durable. Une charge est imputée à l'état des résultats et des bénéfices non répartis au cours de l'exercice dans lequel on a constaté la diminution de valeur.

D | CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les autres produits comprennent des produits de placements ainsi que des produits de tiers et sont comptabilisés lorsqu'il sont gagnés.

E | CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis.

Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées.

F | STOCKS

Les stocks sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement. Ils comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Une provision pour désuétude est prise sur les stocks.

G | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locatives	3 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

H | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices.

Selon cette méthode, tout changement net survenu dans le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est pris en compte dans le bénéfice. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont établis d'après les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour les exercices où l'on prévoit que les écarts seront renversés.

I | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses qualifiées sont encourues et si il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations corporelles auxquels ils se rapportent. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

J | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des prestations de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

Le 1^{er} janvier 2000, la société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui est, dans la plupart des cas, estimée à 12 ans.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées et de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'un exercice donné est amorti selon la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

K | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La société utilise des instruments financiers dérivés, dont des contrats de SWAP, des contrats d'options d'achat et des contrats de change à terme, pour gérer les risques liés aux variations du prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives. Actuellement, la société n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan à leur entrée en vigueur, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou liquidés. À l'entrée en vigueur de chaque instrument dérivatif, la juste valeur est constatée dans le bilan en tant qu'actif ou passif, et les fluctuations de cette juste valeur sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative, en tant que comptes à payer et frais courus.

L | INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la société, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

M | PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages - récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes à payer et frais courus.

3 | ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

A | INSTRUMENTS FINANCIERS

En décembre 2001, le Conseil des normes comptables émettait la note d'orientation concernant la comptabilité (NOC-13) *Relations de couverture* amendée. En juin 2002, le CPN-128, *Comptabilisation des instruments financiers dérivés détenus à des fins de transaction (négociation) ou de spéculation ou à des fins autres que de couverture*, était également émis. La note d'orientation NOC-13 précise les critères guidant l'identification, la désignation, la documentation et l'efficacité des relations de couverture aux fins de la comptabilité de couverture. Le CPN-128 stipule que l'instrument financier dérivé autonome qui donne lieu à un actif ou à un passif financier, et qui est utilisé à des fins de transaction sur valeurs ou de spéculation, ou qui ne se prête pas à la comptabilité de couverture selon la note d'orientation NOC-13, doit être constaté dans le bilan et comptabilisé à sa juste valeur, les fluctuations de sa juste valeur étant constatées dans les produits générés pendant la période. Le 1^{er} janvier 2004, la société adoptait prospectivement la note d'orientation NOC-13 et le CPN-128.

En raison de l'application de ces nouvelles normes comptables, la société a constaté un gain non réalisé de 4,9 millions de dollars, inclus dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Avec la prise en compte dans le bilan de la juste valeur des instruments financiers dérivés, la société constate un actif à court terme de 3,9 millions de dollars, un actif à long terme de 2,9 millions de dollars, un passif à court terme de 1,4 million de dollars inclus dans les comptes à payer et frais courus, ainsi qu'un gain reporté de 0,5 million de dollars inclus dans les produits reportés et autres crédits. Le gain reporté, qui se rapporte aux instruments financiers dérivés en vigueur au début de l'exercice, est amorti aux résultats selon la date d'échéance originale du contrat.

B | OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

Le 1^{er} janvier 2004, la société adoptait rétroactivement la méthode de comptabilité des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, stipulée dans le chapitre 3110 de l'Institut canadien des comptables agréés, *Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations*. Les nouvelles règles concernent les obligations juridiques associées à la mise hors service d'immobilisations corporelles qui résultent de l'acquisition, de la construction, du développement ou de l'exploitation normale des immobilisations. La société a évalué ses obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et déterminé qu'elle n'en avait aucune au 31 décembre 2004 et au 31 décembre 2003.

4 | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2004			2003		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	5,0	-	5,0	5,0	-	5,0
Matériel roulant	738,2	378,1	360,1	673,7	343,4	330,3
Immeubles de maintenance	179,9	116,3	63,6	178,0	107,9	70,1
Gares et installations	44,1	24,4	19,7	43,3	22,2	21,1
Améliorations de l'infrastructure	137,0	46,5	90,5	130,8	43,0	87,8
Améliorations locatives	112,8	82,3	30,5	107,7	77,2	30,5
Machinerie et équipement	33,7	27,5	6,2	31,9	26,4	5,5
Systèmes informatiques	42,6	36,5	6,1	36,6	32,4	4,2
Autres immobilisations corporelles	20,0	19,1	0,9	19,9	19,0	0,9
	1 313,3	730,7	582,6	1 226,9	671,5	555,4
Projets en voie de réalisation			25,3			93,0
Immobilisations corporelles mises hors service (valeur nette de réalisation)			2,1			3,4
			610,0			651,8

Au 31 décembre 2004, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant pour 21,1 millions de dollars (2003 : 76,9 millions de dollars) et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 3,4 millions de dollars (2003 : 7,6 millions de dollars).

5 | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé pour financer de futurs projets d'immobilisations corporelles. Les fonds proviennent du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires et d'au plus 5 millions de dollars annuellement de financement du Gouvernement approuvés mais non dépensés, jusqu'en 2006.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2004		2003	
	COÛT	VALEUR DU MARCHÉ	COÛT	VALEUR DU MARCHÉ
Obligations du gouvernement du Canada	19,8	26,2	19,4	24,2
Autres obligations et débentures canadiennes	20,8	22,8	16,1	17,5
Participation dans un fonds mutuel d'actions	57,7	67,6	54,8	59,6
Encaisse et placements à court terme	12,4	12,4	14,4	14,4
	110,7	129,0	104,7	115,7

Le Conseil du Trésor a approuvé une somme de 39,5 millions de dollars (2003 : 39,5 millions de dollars) pour financer les déficits d'exploitation des exercices précédents ainsi que certaines dépenses en immobilisations corporelles. Le solde du fonds de renouvellement des actifs, qui s'établit à 71,2 millions de dollars (2003 : 65,2 millions de dollars), représente des fonds qui sont destinés à des investissements futurs en immobilisations corporelles.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des obligations et débentures ainsi que des placements à court terme au 31 décembre 2004 était de 5,01 % (2003 : 5,18 %) et la moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2004 était de 8 ans (2003 : 9 ans).

La juste valeur des obligations, de la participation dans un fonds mutuel d'actions et des placements à court terme est équivalente à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

La société s'expose à un risque de crédit rattaché au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le Ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

6 | COMPTES À PAYER ET FRAIS COURUS

Les comptes à payer et frais courus incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2004	2003
Frais courus	31,5	17,1
Salaires à payer et courus	25,6	22,6
Comptes fournisseurs	22,6	19,3
Impôt sur le capital et taxes de vente à payer	4,0	12,7
Instruments financiers dérivés	1,4	-
Passif à court terme des frais de réorganisation	0,8	3,1
Compte à payer au Gouvernement du Canada	0,7	-
Autres	0,1	-
	86,7	74,8

7 | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % 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 %.

La dernière évaluation actuarielle des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés a été effectuée en date du 31 décembre 2004, les résultats de cette évaluation sont comptabilisés dans les états financiers de 2004.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2001 par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2004, seront disponible en juin 2005. L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année, la dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2003.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre 2004, les principaux résultats des évaluations sont dans l'ensemble les suivants :

(EN MILLION DE DOLLARS)		RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
		2004	2003	2004	2003
OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :					
Solde au début de l'exercice		1 260,6	1 192,0	29,5	27,9
Coût des services rendus au cours de l'exercice		14,7	14,0	4,0	4,0
Cotisation des salariés		10,2	10,2	-	-
Intérêts débiteurs		74,4	76,6	1,7	1,8
Prestations versées		(78,8)	(66,9)	(6,1)	(5,0)
Modifications des régimes		-	-	0,2	-
Pertes actuarielles (gains actuariels)		70,5	34,7	(1,8)	0,8
Solde à la fin de l'exercice		1 351,6	1 260,6	27,5	29,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :					
Solde au début de l'exercice		1 370,1	1 217,8	-	-
Rendement réel des actifs des régimes		162,5	208,1	-	-
Cotisations de l'employeur		1,2	0,9	6,1	5,0
Cotisation des salariés		10,2	10,2	-	-
Prestations versées		(78,8)	(66,9)	(6,1)	(5,0)
Solde à la fin de l'exercice		1 465,2	1 370,1	-	-

Le pourcentage de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, présentée selon les principales catégories :

	2004	2003
CATÉGORIES D'ACTIF :		
Titres de participation (marché public)	58,3 %	57,6 %
Titres à revenu fixe (marché public)	34,7 %	34,4 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	5,7 %	6,0 %
Immobilier	1,3 %	2,0 %
	100,0 %	100,0 %

(EN MILLION DE DOLLARS)

RÉGIMES DE RETRAITE

AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS

	2004	2003	2004	2003
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
Juste valeur des actifs des régimes	1 465,2	1 370,1	-	-
Obligation au titre des prestations constituées	1 351,6	1 260,6	27,5	29,5
Situation de capitalisation — excédent (déficit)	113,6	109,5	(27,5)	(29,5)
Perte (gain actuariel) actuarielle nette non amortie	311,7	319,2	(0,3)	1,5
Coût non amorti des services passés	3,5	4,0	0,6	0,5
Obligation transitoire non amortie	(282,9)	(315,4)	9,3	11,7
	145,9	117,3	(17,9)	(15,8)
Passif à long terme des frais de réorganisation	-	-	(1,4)	(1,9)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	145,9	117,3	(19,3)	(17,7)

COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :

Coût des services rendus au cours de l'exercice	14,7	14,0	4,0	4,0
Intérêts débiteurs	74,4	76,6	1,7	1,8
Rendement réel des actifs des régimes	(162,5)	(208,1)	-	-
Pertes actuarielles (gains actuariels)	70,5	34,7	(1,8)	0,8
Modifications des régimes	-	-	0,2	-

Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût

	(2,9)	(82,8)	4,1	6,6
--	-------	--------	-----	-----

Ajustement visant à prendre en compte la nature à long terme du coût des avantages sociaux futurs :

Écart entre :

le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	62,8	119,2	-	-
le montant de la (perte actuarielle) gain actuariel constaté pour l'exercice et le montant réel de la (perte actuarielle) gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	(55,2)	(9,1)	1,7	(0,7)
l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	0,4	0,4	(0,1)	-
Amortissement de l'obligation transitoire	(32,5)	(32,5)	2,5	2,5

Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées

	(27,4)	(4,8)	8,2	8,4
--	--------	-------	-----	-----

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis inclue le revenu net pour les régimes de retraite, la charge nette pour les autres régimes de prestation ainsi que le redressement de la charge à payer au titre des frais de réorganisation de (0,1) millions de dollars en 2004 (2003 : 0,4 millions de dollars)

(EN MILLION DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2004	2003	2004	2003
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	5,75 %	6,00 %	5,75 %	6,00 %
Taux de croissance de la rémunération	3,25 %	3,00 %	3,25 %	3,00 %
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :				
Taux d'actualisation	6,00 %	6,50 %	6,00 %	6,50 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,50 %	7,50 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,50 %	3,00 %	3,50 %
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	7,12 %	5,93 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	3,37 %	3,16 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2011	2007

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

Les taux tendanciels hypothétiques de coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2004.

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	21	(22)
Obligation au titre des prestations constituées	197	(178)

8 | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les passifs d'impôts futurs résultent d'écarts temporaires relativement à l'actif au titre des prestations constituées, des gains non réalisés reliés aux instruments financiers dérivés moins les avantages fiscaux liés à des pertes reportées, aux éventualités, au passif au titre des prestations constituées, aux autres passifs à long terme et aux immobilisations corporelles, nettes de la provision pour moins-value.

La charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices est composée d'un recouvrement d'impôt sur les bénéfices des grandes sociétés, qui totalise 1,9 million de dollars (2003 : charge de 1,6 million de dollars).

9 | FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2004	2003
Solde au début de l'exercice	674,9	644,8
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations corporelles amortissables	20,2	82,4
Amortissement du financement en capital reporté	(59,4)	(52,3)
Solde à la fin de l'exercice	635,7	674,9

10 | CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2004 et 2003, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

11 | ENGAGEMENTS

A | Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2005	8,8
2006	9,0
2007	9,1
2008	8,1
2009	2,1
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	118,0
	155,1

B | Au 31 décembre 2004, la société avait des engagements d'achats pour un montant de 12,3 millions de dollars reliés principalement à des projets de matériel roulant.

C | La société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

D | La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 21,8 millions de dollars (2003 : 20,1 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

12 | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

À la fin de l'exercice, la société détenait des contrats de Swap et des contrats d'options d'achat suivants pour le mazout domestique :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut — Swap	30 avril 2005	1,321	2 520 000	[293]
Pétrole brut — Swap	31 décembre 2005	0,737	7 560 000	3 803
Pétrole brut — Swap	31 décembre 2006	0,818	4 536 000	1 516
Pétrole brut — Swap	31 décembre 2007	0,800	4 536 000	1 250
				6 276

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX PLAFOND PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	SEUIL DE DÉCLENCHEMENT PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut — Option d'achat	31 décembre 2005	1,140	1,450	3 696 000	172
Pétrole brut — Option d'achat	31 décembre 2006	1,065	1,450	2 520 000	155
					327

À la fin de l'exercice, la société détenait les contrats de change à termes suivants, convertibles en dollars canadiens :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE À TERME \$ CAN / \$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,3140	5 570	(619)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,2900	2 177	(191)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,2680	1 565	(102)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,2900	2 117	(188)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,2773	357	(27)
				(1 127)

Au 31 décembre 2004, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés ci-dessus s'établissait à 6,9 millions de dollars, et le solde négatif, à 1,4 million de dollars. Cette somme de 1,4 million de dollars est incluse dans la catégorie « Comptes à payer et frais cours » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent un gain de 10,3 millions de dollars provenant des instruments financiers dérivés.

La société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.

13 | JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

14 | OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société appartient au gouvernement du Canada et est donc apparentée à tous les ministères et organismes créés par ce dernier. La société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange.

15 | ÉVENTUALITÉS

A | Appelé à se prononcer sur un litige opposant la société et le Conseil des Canadiens avec déficiences, l'Office des transports du Canada (OTC) a tranché en faveur du Conseil en octobre 2003. Ayant conclu à la présence de certains obstacles abusifs pour les personnes avec déficiences, l'Office a enjoint la société à redessiner et reconstruire ses voitures Renaissance.

En décembre 2003, la société a déposé une requête pour faire suspendre l'exécution de la décision de l'Office auprès de la Cour d'appel fédérale, qui l'a agréée. La société a également demandé la permission d'en appeler de cette décision, ce qui lui a été accordé par ordonnance de la Cour fédérale en mars 2004. L'appel a été entendu en novembre 2004, et la décision est en délibéré.

Si la décision de l'OTC devait être maintenue, le coût des modifications des voitures Renaissance serait important. La société est d'avis que le coût pourrait se situer entre 50 et 100 millions de dollars. Ce montant dépasserait le financement autorisé par le gouvernement du Canada pour le projet des voitures Renaissance. Aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers à cet égard.

B | La société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

Dans ses résultats financiers de 2004, la société a comptabilisé une provision pour ces coûts estimés.

C | La société a évalué l'ensemble de ses opérations et de ses installations, afin de déterminer les risques posés à l'environnement. Les sites considérés susceptibles d'être contaminés feront l'objet d'enquêtes plus poussées au cours des prochaines années. Certains sites pourraient exiger l'application de mesures de décontamination ou d'atténuation des effets nuisibles.

D | Dans le cours normal de son exploitation, la société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. 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.

16 | RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers de 2004.

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

AU 31 DÉCEMBRE 2004

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Greg Black

Bracebridge (Ontario)

Jacqueline L. Boutet

Montréal (Québec)

Alan Chapple

Toronto (Ontario)

Anthony Friend, c.r. *

président du Conseil par intérim

Calgary (Alberta)

Jean-Louis Hamel

Montréal (Québec)

Barbara Kane

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Wendy Kelly

Regina (Saskatchewan)

Yvon LeBlanc, c.r.

Bouctouche (Nouveau-Brunswick)

Marlene McGraw, CA

Brantford (Ontario)

Donald Pettit

Vancouver (Colombie-Britannique)

Timothy Reid

Toronto (Ontario)

James J. Smith, FCA

Winnipeg (Manitoba)

DIRIGEANTS

Paul Côté *

président et chef de la direction par intérim et
chef de l'exploitation

Christena Keon Sirsly

chef de la stratégie de l'entreprise

J. Roger Paquette

chef des services financiers

Steve Del Bosco

vice-président, Marketing

Mike Greenberg

vice-président, Approvisionnement,
Immeubles et Environnement

Carole Mackaay

avocat général et secrétaire

John Marginson

vice-président, Programme d'immobilisation
et développement commercial

Denis Pinsonneault

vice-président, Ressources humaines

*Anthony Friend, c.r., président du Conseil par intérim,
et Paul Côté, président et chef de la direction par intérim
et chef de l'exploitation sont membres ex-officio
de chacun des Comités du Conseil

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des finances

Marlene McGraw, CA, présidente

Jacqueline L. Boutet

Anthony Friend, c.r.

Jean-Louis Hamel

Barbara Kane

Donald Pettit

James J. Smith, FCA

Comité des ressources humaines

Donald Pettit, président

Greg Black

Alan Chapple

Barbara Kane

Wendy Kelly

Yvon LeBlanc, c.r.

Timothy Reid

James J. Smith, FCA

Comité des placements

Anthony Friend, c.r., président

Greg Black

Alan Chapple

Jean-Louis Hamel

Yvon LeBlanc, c.r.

Marlene McGraw, CA

Comité de la gouvernance d'entreprise

Jean-Louis Hamel, président

Jacqueline L. Boutet

Wendy Kelly

Yvon LeBlanc, c.r.

Marlene McGraw, CA

Donald Pettit

Timothy Reid

Comité des candidatures

Anthony Friend, c.r., président

Greg Black

Alan Chapple

Jean-Louis Hamel

Barbara Kane

Wendy Kelly

Timothy Reid

James J. Smith, FCA

BUREAUX DE VIA

Siège social et Québec

3, Place Ville-Marie

Bureau 500

Montréal (Québec)

H3B 2C9

(514) 871-6000

Adresse postale

Case postale 8116

Succursale A

Montréal (Québec)

H3C 3N3

Atlantique

1161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

B3H 2P6

(902) 494-7900

Ontario

65, rue Front Ouest

Bureau 222

Toronto (Ontario)

M5J 1E6

(416) 956-7600

Ouest

146-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 1A3

(204) 949-7447

1150, rue Station

Vancouver (C.-B.)

V6A 4C7

(604) 640-3700

SITE WEB

www.viarail.ca

MD MARQUE DÉPOSÉE PROPRIÉTÉ DE VIA RAIL CANADA INC.

MC MARQUE DE COMMERCE PROPRIÉTÉ DE VIA RAIL CANADA INC.

DESIGN: WWW.EPICENTRE.QC.CA

PHOTOS: STUDIO SHOOT, JEAN-FRANÇOIS GRATTON

IMPRESSION: INTEGRIA



CE DOCUMENT EST IMPRIMÉ SUR DU PAPIER QUI CONTIENT
100 % DE FIBRES RECYCLÉES POSTCONSOMMATION.