

RAPPORT ANNUEL 2007



LA FAÇON HUMAINE
DE VOYAGER



Table des matières

LETTRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

L'honorable Lawrence Cannon

Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités, 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 2007.



Donald A. Wright

Président du conseil d'administration

L'ANNÉE EN CHIFFRES	1
VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ	2
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	4
MESSAGE DU PRÉSIDENT	5
LA REVUE DE L'ANNÉE	6
Relever les défis de 2007	7
PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS	9
Modernisation des locomotives	10
Remise à neuf des voitures voyageurs	10
Accessibilité accrue	11
Infrastructure	11
Gares	11
Un investissement dans l'efficacité	11
VISER LA RÉUSSITE PAR LA RELATION-CLIENT PERSONNALISÉE	12
La stratégie de relation-client personnalisée	14
Mesurer la valeur du client	14
Favoriser l'engagement de nos gens	14
Amener la stratégie en première ligne	15
Équipes-témoins de l'orientation-client	16
La nouvelle équipe Capital humain	17
TENIR NOTRE PROMESSE	18
Le projet Metropolis	20
Nouveaux clients, nouveaux marchés	20
Établir de bonnes relations avec les clients	21
SERVIR AVEC INTÉGRITÉ	22
Établir des normes de sécurité plus élevées	24
Être responsable de la sûreté	24
Un service respectueux de l'environnement	25
Au service de nos collectivités	26
Servir les clients ayant des besoins spéciaux	27
Accès à l'information	28
GOUVERNANCE D'ENTREPRISE	29
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	30
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	36
ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ	67

L'année en chiffres

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la Société pour l'année 2007 avec les données comparatives pour les années 2003 à 2006. Les résultats financiers de l'entité à détenteur de droit variable sont exclus.

	2007	2006	2005	2004	2003
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS					
(EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Total des produits voyageurs	268,8	266,6	255,6	240,6	231,4
Total des produits	285,6	297,1	289,8	258,7	250,3
Charges en trésorerie ⁽¹⁾	486,2	475,5	465,7	443,8	431,4
Déficit d'exploitation ⁽¹⁾	200,6	178,4	175,9	185,1	181,1
Dépenses en immobilisations	12,4	14,5	21,2	20,2	77,4
Financement de l'État :					
Exploitation	200,6	169,0	169,0	177,4	181,1
Immobilisations	12,4	0,0	0,7	20,2	82,4
Total du financement de l'État ⁽²⁾	213,0	169,0	169,7	197,6	263,5
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS ⁽³⁾					
Ratio des produits aux charges en trésorerie (%) ⁽¹⁾	58,9	62,8	62,4	58,8	58,5
Nombre de voyageurs transportés (EN MILLIERS)	4 181	4 091	4 097	3 887	3 789
Voyageurs-milles (EN MILLIONS)	874	874	888	851	857
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	23,0	19,3	19,0	20,8	21,1
Rendement (CENTS PAR VOYAGEURS-MILLE)	30,5	30,3	28,6	28,0	26,8
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 658	6 665	6 740	6 771	6 780
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	46 362	47 625	48 614	48 396	48 682
Coefficient d'occupation moyen (%)	55	55	55	53	53
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	131	131	132	126	126
Ponctualité (%)	77	84	81	70	73
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3 017	3 003	3 059	3 027	3 051

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 cours comptable de rémunération, les gains et les pertes non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les régimes de retraite et les avantages sociaux futurs des employés.

2. Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs de 23,9 millions de dollars en 2006, de 27,4 millions de dollars en 2005 et de 7,7 millions de dollars en 2004, et inclut une contribution de 5 millions de dollars en financement d'immobilisations au Fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.

3. Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

Vue d'ensemble de la Société

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante, constituée en 1977, nous offrons aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement, d'un océan à l'autre. Nous exploitons jusqu'à 503 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté près de 4,2 millions de voyageurs en 2007.

VISION

Être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service.

MISSION

Travailler ensemble pour offrir de façon efficace des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients et dépassent leurs attentes.

STRATÉGIE PRINCIPALE

Relation-client personnalisée

Nous miserons sur notre expertise et sur nos compétences clés pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui saura leur plaire et qui favorisera leur fidélisation.

VALEURS

Orientation-client

Ayant la plus grande considération pour nos clients, nous les écoutons et innovons pour leur offrir la meilleure expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

Respect

Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des collectivités que nous desservons.

Passion

Nous sommes passionnés et dévoués envers notre entreprise ainsi que le rôle que nous jouons dans le développement du Canada, et nous déploierons tous les efforts nécessaires pour assurer le succès continu de VIA Rail.

SERVICES

Dans l'Ouest du Canada, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des liaisons vers des 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 l'Est du Canada, l'*Océan*^{MC} assure le service intervilles six fois par semaine entre Montréal et Halifax, et offre le service accueillant de sa classe *Alizés*^{MC} pendant la période de pointe estivale. 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.



De gauche à droite :

Alex Quinn

Machiniste
(centre de maintenance de Montréal)

Anick Cesaria

Spécialiste principale, communications
(siège social, Montréal)

Eddy Petracco

Préposé aux services de gare
(gare Centrale, Montréal)

Message du président du conseil d'administration



VIA Rail a franchi une nouvelle étape importante en 2007, après avoir amélioré le service et accru l'achalandage pendant plus de 10 ans. En effet, au mois d'octobre, le gouvernement du Canada a annoncé un nouveau financement pour le rail voyageurs, dont une augmentation à court terme du financement d'exploitation, et le plus important programme d'investissements en immobilisations de l'existence de VIA Rail.

Par cette annonce des plus appréciées, le gouvernement reconnaît la performance de VIA en matière de gestion du service ferroviaire national, ainsi que le potentiel du rail voyageurs pour l'avenir.

VIA a gagné cette reconnaissance et la confiance des Canadiens. Elle a affiché de très bons résultats, grâce à sa gestion rigoureuse et responsable, au dévouement de ses employés et à son engagement passionné envers le service à la clientèle. Depuis 1990, cet engagement a transformé le rail voyageurs au Canada, doublant à la fois les produits et le recouvrement des coûts, et a rehaussé la qualité du service à l'échelle du pays, année après année.

Le programme d'investissements en immobilisations quinquennal de 516 millions de dollars permettra de nous assurer que le réseau et les niveaux de service actuels de VIA pourront être maintenus dans le futur, tout en améliorant la fiabilité des trains de VIA et en permettant d'ajouter des fréquences au besoin. VIA a commencé à remettre à neuf et à moderniser ses plus anciennes locomotives en 2007. En 2008, VIA entamera la remise à neuf des voitures voyageurs, et mettra en œuvre un programme d'améliorations stratégiques de l'infrastructure partagée avec des compagnies ferroviaires de transport de marchandises, en vue d'éliminer les goulots d'étranglement qui retardent les trains voyageurs dans le corridor Québec-Windsor.

Ces investissements amélioreront également la performance environnementale de VIA. Déjà, le rail voyageurs est l'un des moyens de transport collectif les plus respectueux de l'environnement au Canada.

Le rail voyageurs a le potentiel de jouer un rôle de plus en plus appréciable pour le transport au Canada. Le programme d'investissements en immobilisations qui est en cours offre de nouvelles occasions d'accroître et d'exploiter ce potentiel pour l'avenir. J'ai confiance qu'au fur et à mesure que la Société ira de l'avant, VIA continuera de remplir la promesse du rail voyageurs, c'est-à-dire offrir une solution efficace, rentable et respectueuse de l'environnement qui répond aux besoins croissants des Canadiens en matière de transport.

A handwritten signature in black ink that reads "DA Wright". The signature is written in a cursive, slightly stylized font.

Donald A. Wright

Président du conseil d'administration

Message du président



Les gens de VIA ont accompli une chose remarquable en 2007. Nous savions dès le départ qu'il ne serait pas facile de conserver nos gains réalisés au cours des dernières années. Des marchés léthargiques, de nouvelles pressions venant des concurrents, ainsi que des problèmes liés à l'infrastructure et au matériel roulant n'ont été que quelques-unes des réalités auxquelles nous avons été confrontés. Mais, encore une fois, l'équipe de VIA a su triompher.

En ce qui concerne l'achalandage, nous avons conservé les chiffres au-dessus du seuil record de quatre millions atteint pendant les deux dernières années. Le total de voyageurs-milles et le rendement (ce que nous avons gagné par voyageur-mille) n'ont pas perdu de terrain. Les coûts ont été contrôlés de façon rigoureuse à l'échelle de la Société. Bien que les produits totaux et le taux de ponctualité soient des préoccupations bien réelles, personne n'a perdu de vue l'essentiel : l'orientation-client, sur laquelle repose la réussite du rail voyageurs.

En 2007, nous avons développé des outils plus précis nous permettant d'écouter nos clients, de comprendre leurs attentes, et de leur offrir une expérience de voyage qui correspond à ces attentes et qui les dépasse. Nous avons examiné les éléments qui permettent de créer une expérience mémorable pour nos clients et mis au jour de nouvelles façons de mesurer notre performance à cet égard.

Ces efforts se sont traduits par des services améliorés, notamment : l'accès Wi-Fi dans les principales gares d'un océan à l'autre; de meilleurs produits offerts à bord et de meilleurs services dans les gares; le nouveau Train des neiges, entre Edmonton et Jasper; une liaison touristique Baie d'Hudson améliorée; de nouveaux trains spécialisés dans le Corridor; et une très bonne année pour notre classe *Alizés* entre Montréal et Halifax. VIA a aussi jeté les fondations d'une relation renouvelée avec le CN, qui possède la plupart des voies ferrées utilisées par nos trains.

Grâce au leadership du conseil d'administration et de l'excellente performance des employés de VIA, la Société a obtenu le financement dont elle a besoin pour investir dans le matériel roulant et dans l'infrastructure. Nous apprécions ce témoignage de confiance de la part du gouvernement du Canada. Cet investissement améliorera considérablement la ponctualité et ouvrira la voie à un service plus fiable et viable financièrement au cours des prochaines années.

L'investissement représente une occasion extraordinaire de conserver les progrès que nous avons réalisés pendant plus d'une décennie. Cette occasion est assortie d'une attente encore plus élevée sur le plan de la performance – et nous savons que nous la comblerons en continuant à déployer tous les efforts nécessaires, et en offrant la meilleure expérience de voyage qui soit à chaque client qui monte à bord de nos trains.

Paul Côté

Président et chef de la direction

LA REVUE
DÉ L'ANNÉE

RELEVER LES DÉFIS DE 2007

L'achalandage de VIA a augmenté en 2007, et la Société a enregistré une légère hausse des produits voyageurs, ainsi que des bénéfices par voyageur-mille. Une gestion serrée a permis de contrôler les charges d'exploitation tout au long de l'année. Par conséquent, VIA a terminé l'exercice mieux que prévu par rapport à son budget d'exploitation.

Même si cette amélioration par rapport au budget est modeste, elle constitue une réalisation significative. Les marchés des voyages et du tourisme ont plutôt fait face à une stagnation ou même à une diminution au cours de l'année 2007, tandis que la valeur élevée du dollar canadien a fait baisser davantage la demande des voyageurs des États-Unis et a encouragé les vacanciers canadiens à se déplacer à l'étranger. Les concurrents ont proposé des réductions à l'achat de grands nombres de billets, et les transporteurs aériens à prix modique ont nui aux liaisons Toronto-Ottawa et Toronto-Montréal de VIA, notamment en raison d'un nouveau service vers l'aéroport du centre-ville de Toronto.

Les produits de VIA dans ces marchés ont encore affiché un bon rendement, mais le taux de ponctualité médiocre a terni l'attrait des

déplacements en train pour les voyageurs. Plusieurs barrages et déraillements de trains de marchandises ont retardé des trains voyageurs et ont grandement incommodé les clients. L'augmentation du trafic de marchandises, combinée à la réduction de la vitesse des trains de marchandises, a entraîné un manque de ponctualité dans l'ouest et dans le centre du pays. Le matériel roulant de VIA, notamment les voitures voyageurs et les locomotives vieillissantes, a aussi contribué à entraver l'offre d'un service fiable et uniforme aux clients.

VIA a réagi promptement face à ces défis et a ainsi pu protéger l'achalandage ainsi que sa part de marché, et ce, tout en plaçant le rail voyageurs dans une position propice à une croissance future. La Société a renforcé son plan de gestion *Aller de l'avant* afin de consolider son principal avantage concurrentiel, soit la relation-client personnalisée, comme base de sa stratégie d'entreprise. Les employés sont devenus plus habiles à traduire cette stratégie en gestes concrets. Par conséquent, VIA a développé des services nouveaux et améliorés dans le but de remplir sa promesse : offrir à sa clientèle une expérience de voyage unique et à valeur élevée.

LES TENDANCES DE VIA EN MATIÈRE DE RENDEMENT À LONG TERME SONT DEMEURÉES ROBUSTES EN 2007.

Depuis 1990, VIA a :

- réduit de 51 % sa dépendance envers le financement du gouvernement;
- augmenté ses produits de 100 %;
- accru le nombre de voyageurs-milles de 14 %;
- amélioré le recouvrement des coûts de 104 %.



PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

LE RENDEMENT DE VIA a été reconnu et récompensé en octobre, lorsque le gouvernement du Canada a annoncé un nouveau financement totalisant 691,9 millions de dollars pour le service ferroviaire voyageurs national.

Ce financement comprend le plus important programme d'investissements en immobilisations de l'existence de VIA (516 millions de dollars), conçu pour maintenir et améliorer la fiabilité du service, et assurer que le rail voyageurs demeure à la fois rentable et viable dans le futur. Il comprend aussi un nouveau financement d'exploitation à court terme (175,9 millions de dollars sur cinq ans), qui permettra de maintenir le réseau national jusqu'à ce que les avantages du programme d'immobilisations puissent se concrétiser.

De gauche à droite :

Matthew McKernan

Chef principal, systèmes de gestion
(centre de maintenance de Montréal)

Robert Rivest

Conseiller principal, système de gestion de la sûreté
et affaires réglementaires de l'exploitation
(siège social, Montréal)

Nous avons effectué beaucoup de planification et de préparation en 2007, et au cours des années antérieures, afin de nous préparer à un tel investissement. À la suite de l'annonce en octobre, VIA a pu aller immédiatement de l'avant avec son programme d'investissements en immobilisations. Voici comment la somme sera dépensée :

MODERNISATION DES LOCOMOTIVES

Le parc de VIA comprend 54 locomotives F-40 de General Motors, qui sont utilisées à l'échelle du réseau. Âgées de plus de vingt ans, les locomotives F-40 arriveront bientôt à la fin de leur vie utile normale. Depuis 2004, VIA a étudié les options permettant de revitaliser son parc, exercice qui a demandé entre autres la conception et la création d'un prototype montrant la façon dont les locomotives F-40 pourraient être remises à neuf. À la fin de 2007, VIA a mandaté un fournisseur canadien pour moderniser et remettre à neuf l'ensemble du parc, ce qui aura pour effet de prolonger de 15 à 20 ans la durée de leur vie utile. De plus, la remise à neuf ne coûtera, au maximum, que la moitié du prix d'achat de nouvelles locomotives.

En remettant à neuf les locomotives F-40, VIA fera plus que leur redonner leur état initial : elle les perfectionnera pour qu'elles répondent aux normes actuelles en matière de protection de l'environnement, de sécurité et d'exploitation. Une fois le projet terminé, ce matériel roulant remis à neuf permettra d'offrir un service ferroviaire plus fiable et de réduire les coûts de maintenance d'environ 15 pour cent. La remise à neuf réduira aussi les charges d'exploitation et les émissions en permettant d'économiser jusqu'à cinq millions de litres de carburant chaque année.

REMISE À NEUF DES VOITURES VOYAGEURS

Dans le corridor Québec-Windsor, VIA utilise actuellement 98 voitures voyageurs LRC (léger, rapide, confortable) construites par Bombardier. Ces voitures sont en service depuis plus de 25 ans. En 2007, une voiture LRC a servi de plate-forme pour la mise à l'essai des systèmes modernes installés à bord des trains et, au début de 2008, VIA a commencé le processus d'appel d'offres pour la remise à neuf de l'ensemble du parc.

LE PLAN D'INVESTISSEMENT QUINQUENNAL (2007 À 2012) :

Matériel roulant	232,0 millions \$
Amélioration de l'infrastructure	237,5 millions \$
Amélioration des gares	18,2 millions \$
Investissement dans l'efficacité	28,3 millions \$
TOTAL	516,0 millions \$

Comme pour les locomotives F-40, cette remise à neuf prolongera leur vie utile de 15 à 20 ans. L'investissement permettra également de réduire les coûts de maintenance et d'accroître la fiabilité du matériel, tout en améliorant le confort des voyageurs et les commodités qui leur sont offertes afin de répondre aux normes actuelles du marché. Par ailleurs, l'application de nouvelles technologies réduira la consommation de carburant et permettra d'exploiter ce matériel roulant d'une manière plus respectueuse de l'environnement.

ACCESSIBILITÉ ACCRUE

Les travaux de modification du matériel roulant entrepris dans le cadre du programme d'investissements en immobilisations rendront aussi les services ferroviaires plus confortables et mieux adaptés aux besoins des voyageurs à mobilité réduite. Parmi ces modifications au matériel roulant Renaissance de VIA, on compte des places de voitures-lits plus accessibles sur le train transcontinental de l'Est, des toilettes plus spacieuses et plus accessibles, des aires d'ancrage améliorées pour les fauteuils roulants, ainsi que des places pour les animaux d'accompagnement.

INFRASTRUCTURE

La plus grande partie de l'infrastructure ferroviaire utilisée par VIA Rail appartient au CN, et est donc partagée avec les trains de marchandises. À compter de 2008, VIA travaillera avec les sociétés de chemin de fer de marchandises afin d'apporter des améliorations à des sections stratégiques de cette infrastructure. Cette démarche permettra d'améliorer le service voyageurs entre toutes les grandes villes du Corridor, dont Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London et Windsor – ainsi que de nombreuses petites collectivités desservies entre Québec et Windsor.

Les travaux comprendront l'amélioration des voies, des améliorations aux passages à niveau

et à la protection aux passages à niveau, de nouveaux passages piétonniers, une signalisation améliorée et un meilleur contrôle d'accès permettant d'empêcher l'accès indu aux voies ferrées. L'utilisation du système de commande centralisée de la circulation (CCC) sera étendue afin de couvrir toute l'infrastructure du Corridor sur laquelle VIA exploite ses trains.

En faisant disparaître de nombreux goulots d'étranglement et en créant de nouvelles voies d'évitement, ces travaux élimineront beaucoup de retards causés par l'engorgement de la circulation ferroviaire et permettront d'exploiter les trains voyageurs à une vitesse moyenne plus élevée. La capacité d'offrir des services rapides et fréquents sur l'ensemble du Corridor s'en trouvera accrue. VIA prévoit qu'une fois ces améliorations à l'infrastructure terminées, le réseau du Corridor sera prêt à recevoir plus d'un million de voyageurs supplémentaires, soit une augmentation de l'achalandage de 32 pour cent par rapport à 2006.

GARES

VIA va rénover et moderniser les gares principales pour servir ses clients plus efficacement et pour répondre aux besoins en matière d'exploitation et de sécurité. Les principaux projets comprennent l'amélioration des quais, des salons, de l'éclairage et des portes d'embarquement, des rénovations intérieures et extérieures, l'agrandissement de certaines gares et la construction de nouvelles installations.

UN INVESTISSEMENT DANS L'EFFICACITÉ

Le plan d'investissement quinquennal répond également au besoin de maintenir à jour les installations et les systèmes commerciaux clés. VIA améliorera ses installations de maintenance, y compris les machines et les outils, et mettra à niveau ses technologies de l'information afin d'améliorer l'efficacité de fonctions, telles que l'émission des billets et la gestion des renseignements liés aux clients.



VISER LA RÉUSSITE PAR LA RELATION-CLIENT PERSONNALISÉE

LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS en immobilisations fournira les outils dont VIA a besoin pour miser sur l'efficacité de sa stratégie de relation-client personnalisée, qui a fait ses preuves.

Toutefois, il faudra plusieurs années avant de pouvoir profiter pleinement des effets de cet investissement. Entre-temps, VIA continue de centrer ses efforts afin de toujours offrir un service exceptionnel à sa clientèle.

◀ De gauche à droite :

Vicky Breton

Préposée principale aux services sur l'*Océan*
(basée à Halifax)

Ken Cairns

Directeur des services sur l'*Océan*
(basé à Halifax)

La relation-client personnalisée n'est pas une nouveauté à VIA Rail. Les gens de VIA excellent sur le plan du service à la clientèle personnalisée, et la Société est reconnue depuis longtemps comme chef de file dans ce domaine. Le taux de satisfaction des clients demeure constamment élevé. Alors que les concurrents exercent de plus en plus de pression et que le marché du voyage devient plus volatil, la Société va encore plus loin sur le plan du service à la clientèle en faisant de la relation-client personnalisée son avantage concurrentiel crucial dans le marché.

LA STRATÉGIE DE RELATION-CLIENT PERSONNALISÉE

Le plan de gestion *Aller de l'avant* de 2007 a misé davantage sur l'importance du client pour VIA, en indiquant que la relation-client personnalisée constitue la stratégie d'entreprise principale de VIA. Cette stratégie sert à souligner un fait important : la réussite du rail voyageurs repose sur les relations avec les clients. Elle définit un cadre de travail pour l'ensemble des initiatives et des activités commerciales, expliquant le « comment » et le « pourquoi » des buts décrits dans le plan *Aller de l'avant* en ce qui concerne la sécurité, le service, la croissance, l'engagement, l'entrepreneuriat et la performance environnementale.

La relation-client personnalisée mise sur ce que VIA fait le mieux, soit fournir constamment un service personnalisé et de grande qualité aux clients, mais insiste davantage sur l'expérience totale du client. Cela signifie porter notre attention sur ce dont le client se souviendra au sujet de son voyage, et sur ce qu'il ressent par rapport à son expérience de voyage avec VIA Rail. La stratégie met aussi l'accent sur le développement de relations profondes avec les clients au fil du temps; nous reconnaissons ainsi la valeur des clients existants comme point de départ à la croissance future de l'achalandage et des produits.

MESURER LA VALEUR DU CLIENT

Afin d'appuyer la relation-client personnalisée, VIA a adopté en 2007 un nouvel indicateur de performance, qui l'aide à obtenir une image plus précise de sa performance du point de vue du client : le taux de prescription. Ce taux aide à déterminer comment et à quel moment les clients deviennent des promoteurs, c'est-à-dire les personnes qui recommandent VIA à leurs amis et aux membres de leur famille. Le taux de prescription, qui remplace la méthode conventionnelle consistant à déterminer le taux de satisfaction de la clientèle, permet d'évaluer la qualité de la relation que VIA entretient avec ses clients et leur fidélité. Cette nouvelle mesure est adoptée par de nombreuses entreprises œuvrant dans le domaine du transport, des loisirs et d'autres secteurs des services.

Le taux de prescription aide l'entreprise à se concentrer sur l'amélioration de chaque expérience du client. Allié à deux autres indicateurs de performance clés, soit le recouvrement des coûts et le total des voyageurs-milles pendant la même période de temps, le taux de prescription permet également d'établir un lien clair et direct entre la qualité de l'expérience du client, la réussite de VIA en tant qu'entreprise et les occasions de croissance future.

FAVORISER L'ENGAGEMENT DE NOS GENS

La nouvelle stratégie de relation-client personnalisée a fait l'objet de discussions avec les employés dans le cadre des assemblées locales, qui font partie intégrante de l'approche de gestion consultative de VIA Rail. De Vancouver à Halifax, une série de réunions et de discussions en personne ont permis aux employés de participer à un dialogue portant sur les défis stratégiques de la Société et la nécessité de se concentrer sur l'expérience du client. Ces rencontres ont également été un forum



servant à informer les gens des progrès réalisés relativement aux buts de la Société, et à assurer que les employés comprennent les défis commerciaux auxquels la Société fait face.

La stratégie de relation-client personnalisée de VIA repose et mise sur l'engagement de chaque employé. L'expérience du client est créée à chaque point de communication ou moment où il interagit avec la Société. Les points de communication n'existent pas seulement une fois que le client est à bord de notre train, mais dès qu'il appelle pour obtenir de l'information au sujet des horaires, consulte le site Web de VIA, entre dans une gare, achète un billet ou vérifie ses bagages. Les points de communication sont influencés par l'employé de première ligne présent au moment en question, ainsi que par chaque employé qui, en coulisses, a rendu ce moment possible.

C'est pourquoi, au cours des assemblées locales et de la formation, et dans les communications régulières avec les employés, nous leur rappelons que leurs efforts sont cruciaux et qu'ils peuvent aussi exercer une influence sur l'expérience du client. Ils sont encouragés à établir des partenariats au sein de l'entreprise afin de clarifier et de renforcer leur lien avec le client. Acquérir cette sensibilité aide chacun à mieux comprendre la manière dont l'expérience du client est façonnée par l'entreprise dans son ensemble, ainsi que par chaque personne qui en fait partie.

AMENER LA STRATÉGIE EN PREMIÈRE LIGNE

Les leaders de première ligne ont été parmi les premiers à participer aux ateliers sur la stratégie de relation-client personnalisée et sur la création de celle-ci à l'aide de leurs interactions avec les voyageurs.

Ces ateliers montrent que, pour établir une relation-client personnalisée, les employés de première ligne doivent composer avec un

LE PLAN ALLER DE L'AVANT DE 2007

Notre stratégie : la relation-client personnalisée

Nous miserons sur notre expertise et nos compétences clés pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui saura leur plaire et qui favorisera leur fidélisation.

Nos buts

- Assurer la sécurité et la sûreté de tous
- Favoriser l'engagement de nos gens
- Tenir la promesse faite aux clients
- Assurer la croissance de l'entreprise
- Améliorer notre attitude entrepreneuriale
- Accroître notre performance environnementale

grand nombre de personnalités différentes, faire preuve de discrétion et de bon jugement, résoudre sur-le-champ des problèmes de façon créative, projeter une attitude positive et serviable, et ce, en tout temps. Cela ne s'apprend pas dans un cours conventionnel sur les aptitudes en matière de service à la clientèle, mais en appliquant des pratiques et des comportements exemplaires au travail. Ainsi, le nouveau programme de perfectionnement de la relation-client personnalisée aide les chefs et les chefs d'équipe à encourager et à appuyer leurs employés en communiquant mieux et en montrant les comportements qui créent une culture de relation-client personnalisée.

La relation-client personnalisée repose sur les relations avec la clientèle, et la relation qui existe entre les employés et les chefs se reflétera dans les relations avec la clientèle. Lorsque les chefs établissent eux-mêmes un lien émotionnel positif, expriment leur reconnaissance envers les autres, font preuve de prévenance et d'attention, ils montrent quelles sont les qualités essentielles à la création de la relation-client personnalisée.

Ces ateliers ont également permis de recueillir des témoignages de réussite personnelle auprès de gens responsables du service. Ces témoignages serviront en bout de ligne à élaborer un modèle de service unique pour VIA.

ÉQUIPES-TÉMOINS DE L'ORIENTATION-CLIENT

Les équipes régionales des services de VIA ont été restructurées en 2007 et renommées équipes-témoins de l'orientation-client, ce qui reflète le modèle de relation-client personnalisée de la Société.

Lorsqu'elles ont été mises sur pied en 2001, les équipes des services responsables de l'Est, du corridor Québec-Toronto, du Sud-Ouest de l'Ontario et de l'Ouest canadien ont constitué une innovation majeure en matière de gestion et de travail d'équipes interfonctionnels. Cette approche s'est révélée très efficace pour établir la responsabilisation afin que les résultats du service correspondent mieux aux besoins des marchés et des clients de VIA.

Ces équipes favorisent une synergie accrue entre les régions et entre les employés au sein de la Société. Chaque équipe est chargée de promouvoir la stratégie de relation-client personnalisée et est responsable d'améliorer constamment l'expérience-client dans la région, tout en se concentrant également sur le recouvrement des coûts. Les deux équipes du Corridor ont été combinées en une seule équipe-témoin de l'orientation-client pour offrir une expérience-client plus uniforme dans les marchés du Corridor où VIA offre des produits semblables.

De gauche à droite :
Teresa Beaulieu
Agente de ventes par téléphone
(bureau de Montréal)
Francine Devlin
Agente de ventes par téléphone
(bureau de Montréal)



L'approche interfonctionnelle est aussi d'une importance cruciale pour la gestion des dossiers qui touchent divers paliers de l'entreprise et qui exigent la collaboration de tous au sein de la Société. En plus des trois équipes-témoins de l'orientation-client, il existe actuellement de nombreuses équipes interfonctionnelles au sein de VIA, dont les responsabilités couvrent tous les domaines, de la technologie jusqu'à la planification environnementale.

LA NOUVELLE ÉQUIPE CAPITAL HUMAIN

VIA a commencé la transformation du service des ressources humaines en 2005, qui est passé d'un rôle surtout administratif à un rôle plus stratégique et consultatif. Ce service, maintenant nommé équipe Capital humain, a fait l'objet d'une restructuration supplémentaire en 2007 afin de consolider le partenariat de la Société avec les chefs et les employés, de fournir un soutien plus stratégique à l'appui de la stratégie de relation-client personnalisée de VIA et de dispenser à tous les employés un meilleur accès aux services offerts par l'équipe.

La nouvelle équipe Capital humain englobe le groupe Services de conseil en gestion, qui s'associe avec les gestionnaires dans l'ensemble de la Société pour fournir des services stratégiques et consultatifs afin de répondre à tous les besoins liés aux ressources humaines. Les Centres d'expertise, quant à eux, conçoivent et fournissent une gamme de programmes relatifs à la gestion des talents, à l'apprentissage et aux récompenses totales, et gèrent toutes les questions liées à l'efficacité organisationnelle. Le groupe Services partagés et Recrutement offre des services transactionnels dans les domaines de la retraite, des avantages sociaux et de la gestion des renseignements relatifs aux employés, et respecte les objectifs stratégiques de VIA en matière d'embauche. Enfin, le groupe Relations de travail fournit son expertise à la Société en ce qui a trait aux questions liées aux conventions collectives et aux relations de travail.

BIENVENUE À BORD

Lancé en 2007, le Programme «Bienvenue à bord» fournit au nouveau personnel cadre une immersion rapide touchant tous les aspects des activités de VIA, et lui offre un aperçu de première main sur la mise en œuvre de la stratégie de relation-client personnalisée. Dans le cadre de ce programme conçu pour fidéliser les nouveaux employés et aider les employés actuels à partager leurs connaissances, les participants voyagent à bord de trains de VIA et rencontrent le personnel dans l'ensemble du réseau. Ainsi, ils découvrent comment VIA sert ses clients et de quelle façon chaque employé contribue à l'expérience-client.

Il s'agit également d'un excellent outil pour créer une culture inclusive au sein de VIA. Les participants prennent plaisir à rencontrer de nombreux nouveaux collègues, et cultivent ainsi un sentiment d'appartenance envers l'entreprise.



TENIR NOTRE PROMESSE

UNE PARTIE INTÉGRANTE de la stratégie de relation-client personnalisée de VIA consiste à « tenir notre promesse », c'est-à-dire veiller à ce que l'expérience vécue par les clients à bord des trains de la Société corresponde à leurs attentes en matière de qualité du service. Cela exige un effort constant pour améliorer et rehausser les services afin de tenir la promesse véhiculée par la marque VIA, soit offrir « la façon humaine de voyager ».

Divers programmes lancés en 2007 ont visé à perfectionner les produits offerts à bord des trains de même que les services et les commodités dans les gares de VIA. Par exemple, au début de l'année, l'équipe de la Planification des services a consulté les directeurs des services ainsi que le personnel de première ligne et des sondages ont été menés auprès des clients afin d'améliorer la sélection de repas à bord des trains. Un nouveau menu plus varié et comportant davantage d'options pour les voyageurs soucieux de leur santé a été élaboré pour la classe *Confort*, et a ensuite été déployé à l'ensemble des trains de VIA.

De gauche à droite :

Diane Bell

Conseillère d'affaires, Capital humain
(Toronto)

Isabel Nahdee

Responsable
(gare Union)

En 2007, VIA a commencé à offrir un accès Wi-Fi gratuit dans les principales gares entre Toronto et Vancouver et entre Montréal et Halifax. Il s'agit d'une première pour les liaisons ferroviaires transcontinentales en Amérique du Nord. En utilisant ce service pendant les arrêts habituels prévus aux gares de VIA à Vancouver, Jasper, Edmonton, Winnipeg, Moncton et Halifax, les clients peuvent garder quotidiennement le contact avec leurs proches pendant leur voyage.

LE PROJET METROPOLIS

En 2007, VIA a lancé la première phase du projet Metropolis, examen exhaustif des produits et des services offerts par VIA à bord des trains de la liaison Montréal-Toronto et dans l'ensemble du Corridor. Le groupe de travail évalue dans quelle mesure l'expérience-client correspond à la promesse véhiculée aux clients par l'intermédiaire de la publicité, des promotions et des autres canaux de VIA.

Des groupes de travail ont déjà amorcé diverses initiatives en vue de rendre les services offerts plus compatibles avec les attentes des clients. Par exemple, les heures d'embarquement sont maintenant normalisées à Windsor, Toronto, Ottawa, Montréal et Québec, ce qui offre aux clients une constance quant au moment auquel nous commençons l'embarquement à bord de nos trains dans les gares d'origine. L'encadrement offert à l'équipe de bord favorise de meilleures relations avec les clients. De plus, VIA élabore des outils et des procédures pour faire en sorte que les agents de ventes disposent d'informations plus précises plus rapidement afin de répondre aux demandes des clients.

La deuxième phase du projet Metropolis consistera à repositionner les produits offerts

par VIA dans le Corridor pour améliorer la compatibilité entre les ressources de VIA et les besoins actuels des marchés et des clients. Le repositionnement et la mise à jour de la promesse véhiculée par la marque de VIA dans le Corridor constituent un élément essentiel de la stratégie d'expérience-client personnalisée qui vise à attirer davantage de clients, à accroître les produits et à améliorer la rentabilité des liaisons du Corridor.

NOUVEAUX CLIENTS, NOUVEAUX MARCHÉS

En 2007, l'orientation-client de VIA a aidé la Société à déterminer de nouvelles possibilités de marchés et à s'y adapter rapidement, permettant ainsi d'attirer de nouveaux clients et à exploiter de nouvelles sources de produits.

Le Train des neiges vers Jasper, qui assure la liaison entre Edmonton et Jasper, a débuté sa première saison en janvier 2007 et a débuté sa deuxième saison au mois de novembre de la même année. Créé en partenariat avec la station de ski Bassin de Marmot et la ville de Jasper, ce service est un nouvel ajout aux produits touristiques de VIA. La Société a également lancé un service de voitures-lits rehaussé entre Winnipeg et Churchill, Manitoba en octobre 2007. Ce service de première classe inclut un accès exclusif à une des voitures panoramiques de VIA pendant le trajet de deux jours, ce qui permet aux voyageurs d'admirer le paysage naturel le jour et les aurores boréales le soir.

En Ontario, VIA a ajouté un départ saisonnier à la liaison Toronto-Niagara Falls entre juin et septembre, et a de nouveau offert des dégustations de vins uniques pour certains départs. De plus, entre Toronto et Niagara

PROMESSE TENUE ENVERS TIM HORTONS

En juin, VIA a organisé avec brio un important nolisement pour Tim Hortons Inc. dans le cadre de la conférence 2007 des franchisés de l'entreprise. Ce projet, qui comprenait près de 1 000 voyageurs et de nombreux trains dédiés sur certaines des liaisons les plus achalandées de VIA (entre Toronto et Québec), a constitué une opération d'une envergure impressionnante. Les préparatifs ont suscité la participation de presque tous les secteurs d'activité de VIA.

Tim Hortons, une figure emblématique du Canada et une des marques les plus reconnues au pays, a des normes élevées. VIA n'a donc négligé aucun effort pour rendre ce nolisement inoubliable. Ce projet spécial a représenté une importante nouvelle source de produits pour VIA et lui a offert une nouvelle clientèle potentielle, car de nombreux franchisés en étaient à leur premier voyage en train.

Falls, VIA a inauguré le nouveau service Train des cyclistes, très prisé. Élaboré en collaboration avec la chambre de commerce de Niagara-on-the-Lake, Toronto et le gouvernement de l'Ontario, ce service encourage les cyclistes à apporter leur vélo avec eux quand ils visitent la région. Dans le sud de l'Ontario, VIA s'est associée à dix-huit établissements de l'association Premier Spas pour offrir des forfaits comprenant un voyage aller-retour en train ainsi qu'un service de navette en provenance et à destination de la gare de VIA Rail la plus proche.

Dans l'Est du Canada, la classe de service raffinée *Alizés* de VIA a conclu sa troisième année avec des résultats substantiels, et amélioré ses produits et son achalandage pour la liaison transcontinentale entre Montréal et Halifax. La classe *Alizés*, qui offre une expérience d'apprentissage dans les Maritimes, comprend des activités éducatives, des divertissements et des repas inspirés des Maritimes, et reçoit de façon constante de solides notes de la part des clients.

ÉTABLIR DE BONNES RELATIONS AVEC LES CLIENTS

VIA a fait preuve d'innovation en ayant recours à des services en ligne pour joindre les clients individuels et la clientèle d'entreprise dans les années 90. À l'heure actuelle, la Société continue d'améliorer ses technologies de réservation de billets en ligne pour offrir aux voyageurs et aux agences de voyages un accès pratique et efficace aux services ferroviaires voyageurs. Chaque année, les ventes en ligne continuent de représenter un pourcentage des ventes totales de plus en plus important.

En 2007, VIA a rehaussé sa présence en ligne au moyen d'initiatives novatrices de marketing électronique. Par exemple, dans le cadre d'un concours Web interactif, les jeunes ont été invités à soumettre leur propre publicité illustrant les avantages du rail voyageurs. VIA a fait la promotion du concours sur le site de réseautage social populaire Facebook, soit une façon rapide et économique de rejoindre le public cible. À titre d'exemple de marketing électronique novateur par l'intermédiaire de médias sociaux, le concours a attiré l'attention médiatique, notamment le quotidien *Journal de Montréal*, le magazine de communications graphiques *Grafika*, le blogue «Technology and Science» de CBS News et le cybermagazine *Design Edge Canada*.

L'INDUSTRIE DES VOYAGES CLASSE VIA EN TÊTE DE SA CATÉGORIE

En août, VIA s'est vu décerner le premier prix pour ses services ferroviaires dans le cadre de la huitième édition annuelle des Agents' Choice Awards. Quelque 4 000 agents de voyages ont préféré VIA Rail à des sociétés renommées mondialement comme Rocky Mountaineer, Rail Europe, British Rail, Orient Express, Japan Rail et Trans-Siberian Railway. Les agents de voyages ont déclaré que le site Web convivial, le personnel bien informé et le service exceptionnel de VIA sont les principales raisons qui lui ont permis de décrocher la première place.

Le *Canadien* de VIA a aussi été nommé « meilleur train en Amérique du Nord » par la Society of International Railway Travelers, organisme qui sert les voyageurs recherchant le confort et le charme de trains formidables. Le *Canadien* a ainsi devancé le *Sierra Madre Express* (Mexique), le *GrandLuxe Express* (États-Unis) et le *Rocky Mountaineer* (Canada).

Enfin, la classe *Alizés* de VIA et son forfait une expérience d'apprentissage dans les Maritimes ont été choisis cette année par le *National Geographic* comme étant l'une des 100 meilleures expériences de vacances qui enrichissent la vie (« 100 Best Vacations To Enrich Your Life », Pam Grout, 2007).



SERVIR AVEC INTÉGRITÉ

LA SOLIDE RELATION établie entre VIA et sa clientèle est fondée sur la confiance, et la Société doit mériter cette confiance en servant ses clients avec intégrité. Pour VIA, cela signifie mener ses activités commerciales de façon honnête et transparente, et tenir compte du fait que le service ferroviaire voyageurs a une incidence sur ses clients, sur ses employés et sur les collectivités qu'elle dessert.

Ainsi, pour la Société, ces répercussions sont des facteurs prioritaires dont la direction doit considérer dans le cadre de son processus décisionnel, et VIA répond avec intégrité et respect à toutes les parties prenantes qui sont affectées par la Société.

De gauche à droite :

Brigitte Ayotte

Préposée principale aux services sur le *Canadien*
(basée à Winnipeg)

Arthur Jurkowski

Coordonnateur adjoint des services sur le *Canadien*
(basé à Winnipeg)

ÉTABLIR DES NORMES DE SÉCURITÉ PLUS ÉLEVÉES

VIA, qui possède l'un des meilleurs dossiers de sécurité au sein de l'industrie, s'est donnée comme responsabilité principale d'assurer la sûreté et la sécurité de ses clients, de ses employés et des collectivités où ses trains circulent.

VIA a été le premier chemin de fer au Canada à mettre en place un Système de gestion de la sécurité (SGS) en 2001. Ce système a intégré l'ensemble des procédures, des responsabilités et des règlements liés à la sécurité, et a fait de la sécurité une partie intégrante du travail de tous les employés. Le SGS fait l'objet de vérifications régulières par Transports Canada. VIA a effectué une vérification exhaustive de son efficacité, et a organisé une formation d'appoint sur le SGS en 2007.

En 2007, VIA s'est également vu décerner une distinction spéciale par l'Association des chemins de fer du Canada pour les améliorations apportées par la Société à son processus d'Évaluation des dangers et des stratégies de contrôle des risques (ÉDSCR). Ce processus, qui est une partie intégrante du SGS, permet à la Société de déterminer et de gérer les risques

potentiels associés à la sécurité en milieu de travail, à la sûreté et à l'environnement. Ensemble, la base de données sur le processus ÉDSCR, la formation exhaustive, le nouveau Programme de prévention des risques et les nouvelles directives pour les Comités de santé et de sécurité de la Société ont mené à la formation d'un réseau interne d'employés participant à des évaluations interfonctionnelles des risques potentiels.

ÊTRE RESPONSABLE DE LA SÛRETÉ

Les partenariats demeurent à la base de la sûreté dans l'ensemble du réseau ferroviaire voyageurs. En novembre, l'Association des chemins de fer du Canada et le gouvernement du Canada ont signé un protocole d'entente qui fournit un cadre de collaboration pour les enjeux relatifs à la sûreté dans l'ensemble de l'industrie.

VIA appuie pleinement cette entente et applique ce modèle de partenariat en participant à des exercices de sûreté et en privilégiant une relation de coopération avec les autorités en matière de sécurité. En 2007, à l'échelle nationale, VIA a signé des lettres d'entente avec divers organismes municipaux et régionaux d'application de la loi pour

UNE DÉCENNIE DE PRATIQUES SÉCURITAIRES AU TRAVAIL DANS L'ATLANTIQUE

En juin 2007, l'équipe de Maintenance du matériel roulant (Est) de VIA a franchi une étape marquante. En effet, depuis juin 1997, pas le moindre employé de la Maintenance du matériel roulant des provinces de l'Atlantique et de Gaspé n'a subi de blessure causée par le travail ayant nécessité un congé.

Les membres de l'équipe affirment que la sécurité en milieu de travail est devenue un état d'esprit et que, plus il s'écoule de temps sans accident, plus ils sont motivés à poursuivre sur cette lancée.

leur donner accès à ses installations et leur conférer l'autorité d'agir en son nom en ce qui a trait aux questions liées à la sûreté. À la fin de l'année, VIA a également conclu des ententes avec diverses escouades canines de la police en vue de leur permettre d'utiliser les installations de VIA pour leurs activités de formation et leurs patrouilles de routine. De telles ententes sont avantageuses autant pour VIA que pour les organismes qui y participent. En effet, elles augmentent la visibilité des autorités responsables de l'application de la loi dans l'ensemble du réseau ferroviaire passagers tout en familiarisant ces organismes avec les activités de VIA.

La formation en matière de sûreté est un autre aspect important du protocole d'entente de 2007 relativement à la sécurité ferroviaire. Chef de file dans ce domaine, VIA a lancé en septembre 2007 un programme de formation en ligne sur la sensibilisation à la sûreté qui suscite un sentiment de responsabilité personnelle chez tous les employés. La trousse de formation a été présentée à l'Association des chemins de fer du Canada et au comité directeur sur le transport urbain, ainsi qu'au groupe de travail sur les préparatifs d'urgence de Transports Canada. Transports Canada a depuis classé la trousse

de formation comme pratique exemplaire au sein de l'industrie ferroviaire.

UN SERVICE RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

VIA travaille constamment à réduire l'impact environnemental du rail voyageurs et est largement reconnue comme offrant un des moyens de transport publics les plus responsables sur le marché à l'heure actuelle. Chaque année, la Société identifie des initiatives visant à améliorer sa performance environnementale, et aucun projet d'envergure de VIA n'est approuvé sans avoir fait l'objet d'une évaluation environnementale préalable.

VIA s'est fixée des buts environnementaux explicites dans le cadre de sa planification stratégique depuis 2003. Elle met en place des améliorations continues en matière de performance environnementale grâce à un Système de gestion de l'environnement complet. La Politique environnementale de la Société a été mise à jour en 2007 et distribuée à tous les employés comme guide pour les sensibiliser davantage à l'environnement dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Les onze équipes vertes dirigées par des employés de VIA soutiennent les initiatives locales dans les

LA TECHNOLOGIE AMÉLIORE LA SÉCURITÉ DANS LE MILIEU DE TRAVAIL

En 2007, VIA a installé une technologie de commande à distance des locomotives sur deux locomotives de manœuvre au Centre de maintenance de Montréal (CMM). Au cours des manœuvres de triage conventionnelles, un mécanicien de manœuvre se trouve aux commandes dans la cabine, tandis qu'un autre au sol transmet les instructions par radio. Maintenant, grâce à un émetteur portatif et à un récepteur à microprocesseur installé dans la locomotive, toutes les actions de triage sont effectuées de façon plus efficace et plus sécuritaire qu'avec la technologie classique, avec un seul mécanicien de manœuvre au sol.

Une étude récente menée par la U.S. Federal Railroad Administration démontre que le système de télécommande de locomotive a permis de réduire le nombre d'accidents de train de 13,5 pour cent, et le nombre de blessures subies par les employés de 57 pour cent.

installations de l'ensemble du réseau de VIA, et appuient les efforts qui visent à améliorer la performance environnementale globale de la Société. En 2007, les équipes vertes ont participé à de nombreux événements communautaires, dont les célébrations liées au Jour de la Terre, à la journée « En ville, sans ma voiture! » et à la Journée de l'air pur. Elles ont aussi lancé de nombreuses initiatives locales afin de réduire l'empreinte écologique de leur lieu de travail.

Un autre protocole d'entente signé en 2007 avec le gouvernement du Canada a établi des lignes directrices pour l'industrie ferroviaire relativement à la réduction des émissions des locomotives. VIA est déjà un chef de file sectoriel à cet égard. Depuis 1990, VIA a réduit sa consommation de carburant de 25 pour cent par voyageur-kilomètre et a réduit ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 15 pour cent. En vertu du programme d'investissements en immobilisations annoncé par le gouvernement du Canada en octobre 2007, VIA procède à la remise à neuf de ses locomotives plus âgées afin qu'elles respectent des normes environnementales plus élevées. Une fois cette remise à neuf terminée, les locomotives réduiront la consommation de carburant d'un autre cinq millions de litres par

année, et élimineront quelque 15 millions de tonnes d'émissions de GES supplémentaires chaque année. Ces efforts se poursuivront en 2008, quand VIA fera l'essai d'une technologie de pointe de contrôle de la pollution qui classera les locomotives de VIA parmi les plus propres en Amérique du Nord.

VIA a particulièrement bien réussi à réduire les répercussions que ses activités de maintenance ferroviaires ont sur l'environnement. Les centres de maintenance de VIA à Montréal, à Winnipeg et à Vancouver ont reçu la certification ISO14001 en 2001, et ont réussi à obtenir un renouvellement d'accréditation tous les trois ans depuis. La norme internationale ISO14001 vise à favoriser une amélioration continue de la performance environnementale.

AU SERVICE DE NOS COLLECTIVITÉS

À titre d'entreprise socialement responsable, VIA joue un rôle de premier plan dans les quelque 450 collectivités qu'elle dessert. L'engagement de VIA dans ces collectivités va au-delà des services ferroviaires.

À l'échelle nationale, VIA soutient Jeunesse, J'écoute, un service pancanadien de consultation, d'information et d'orientation accessible



En 2007, VIA Rail a lancé EnviroExpo, une nouvelle section de l'Expo-sciences pancanadienne relative à l'innovation environnementale. En partenariat avec la Fondation Sciences Jeunesse Canada, ce projet encourage les élèves du secondaire et du cégep à élaborer de nouvelles solutions à d'importants problèmes environnementaux en combinant les sciences et l'art. Les candidats peuvent gagner l'une des trois bourses d'études postsecondaires de 10 000 dollars offertes par VIA.

24 heures sur 24 par téléphone et en ligne, à l'intention des jeunes. VIA organise aussi chaque année une campagne de charité nationale dont le dynamisme est attribuable aux employés et dont les recettes sont versées à Centraide et à Partenairesanté. Dans les petites et les grandes villes d'un océan à l'autre du pays, les employés de VIA prennent part à des causes et à des activités locales. En créant EnviroExpo en 2007, VIA a élargi la portée de son engagement environnemental et sa participation communautaire en incluant désormais les écoles secondaires et les cégeps partout au pays.

VIA, en sa qualité d'institution fédérale, a un rôle important à jouer dans la promotion de la dualité linguistique canadienne. Ainsi, VIA démontre quotidiennement son engagement à offrir un service de qualité à ses clients, notamment dans la langue officielle de leur choix. En 2007, au-delà de 98 pour cent des voyageurs ayant répondu à un sondage sur la satisfaction de la clientèle ont affirmé avoir été servis dans la langue de leur choix par VIA, et ce, que ce soit au téléphone, à la gare ou à bord des trains. De plus, VIA rédige toutes ses communications internes et externes en français et en anglais, et utilise les deux langues dans ses pratiques commerciales.

SERVIR LES CLIENTS AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX

VIA a été reconnue pour le rôle de chef de file qu'elle a joué au cours des 25 dernières années afin de favoriser la cause de l'accessibilité au transport public pour tous les Canadiens. Pendant ces années, VIA a établi des relations de travail constructives avec de nombreux organismes représentant les voyageurs ayant une déficience.

Une approche coopérative a permis à VIA d'apporter sans cesse d'importantes améliorations à ses trains, à ses gares et à ses services de première ligne, ce qui a permis au rail voyageurs canadien de demeurer à l'avant-garde en matière de transport accessible. Cette approche se reflète dans la formation spéciale que la Société donne à son personnel, dans les outils qu'elle propose par Internet et par téléphone, ainsi que dans les nombreuses modifications physiques qu'elle a apportées au matériel roulant, aux gares et aux installations de maintenance afin d'assurer un meilleur accès pour tous les Canadiens. En 2007, VIA a commencé une évaluation de ses installations et de sa signalisation pour les rendre conformes au Code de pratiques de l'Office des transports du Canada sur



En 2007, dans le cadre de la campagne de sensibilisation environnementale destinée tant aux employés de la Société qu'à ses clients, VIA a lancé un nouveau logo environnemental. Ce logo apparaît dans la documentation de la Société, ainsi que dans ses communications internes et ses campagnes publicitaires, et symbolise l'engagement environnemental de VIA dans le cadre de toutes ses décisions.

l'élimination des entraves à la communication avec les voyageurs ayant une déficience. Les normes d'accessibilités par Internet ont aussi été comprises dans ce mandat en vue d'un remaniement prochain du site Web de VIA.

Au printemps 2007, à la suite d'une plainte formulée par le Conseil des Canadiens avec déficience, la Cour suprême du Canada a rendu une décision concernant l'accessibilité des voitures Renaissance. Cette décision exige que VIA modifie certaines installations de ces voitures pour améliorer les commodités à bord des trains pour les voyageurs ayant une déficience.

Tout au long du reste de l'année 2007, VIA a collaboré avec l'Office des transports du Canada dans le but de se conformer à ces exigences le plus rapidement possible. À la fin de l'année, VIA a fourni un plan de modifications détaillé à l'Office des transports du Canada. La Société doit obtenir l'approbation de l'Office avant de pouvoir procéder à ces modifications.

ACCÈS À L'INFORMATION

VIA Rail gère ses affaires d'une manière ouverte et transparente. Bien que l'information doive être partagée de façon à prendre en considération certains facteurs, tels que la confidentialité des renseignements personnels et commerciaux, l'ouverture et la transparence constituent le point de départ relativement à l'établissement d'une relation de confiance avec les clients et le public en général.

En septembre 2007, en vertu de dispositions législatives désormais en vigueur, la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIPRP) sont devenues applicables à VIA. Ces lois régissent le droit légal et exécutoire lié à l'accès public aux dossiers qui sont sous l'autorité du gouvernement fédéral et de ses institutions.

VIA a élaboré un processus en vue de répondre aux demandes de renseignements, processus qui est géré par une unité créée à cette fin. En 2007, VIA a reçu 53 demandes de renseignements en vertu de la loi et a répondu à 51 d'entre elles dans les délais prescrits. La réponse à deux de ces demandes, reçues à la fin du mois de décembre, a été reportée à l'année 2008.

ACCESSIBILITÉ ET EXCELLENCE DE L'EXPÉRIENCE-CLIENT

VIA s'est taillée une bonne réputation solidement ancrée, et basée sur les commentaires positifs des clients qui optent pour le rail voyageurs afin de se prévaloir de services de transport accessible.

En juin, VIA a été invitée à décrire ses efforts et son expertise au chapitre des services voyageurs accessibles dans le cadre de la Conférence internationale sur la mobilité et le transport des personnes âgées ou à mobilité réduite (COMOTRED) qui a eu lieu à Montréal. Ce fut une excellente occasion pour VIA de décrire ses réussites à ce sujet et de connaître les accomplissements des autres entreprises.

Gouvernance d'entreprise

Le conseil d'administration de VIA est responsable de superviser la gestion et la direction stratégiques de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement. Sur recommandation du ministre des Transports, son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve la nomination des membres du Conseil. En 2007, huit nouveaux membres se sont joints au Conseil.

La Société et les membres du conseil d'administration, qui se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise, ont entièrement mis en œuvre un nouveau programme de gouvernance au cours des dernières années, lequel décrit clairement les rôles du Conseil en ce qui concerne la planification et la direction stratégiques de la Société, 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.

Tous les membres du Conseil sont signataires d'un Code d'éthique reflétant l'esprit et le but de la *Loi sur la responsabilité*, qui établit les normes de transparence et de responsabilité que doivent respecter les représentants des sociétés d'État.

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

Assure la supervision et le suivi des aspects suivants propres à la Société :

- les normes en matière d'intégrité et de comportement;
- les rapports sur les renseignements financiers et leur divulgation, ainsi que le rapport annuel;
- les pratiques de contrôle interne;
- les politiques et les procédés liés à la gestion des risques.

Comité de la gouvernance d'entreprise

Examine les pratiques de gouvernance appliquées au sein de VIA Rail et fait des recommandations sur ces questions au conseil d'administration.

Comité des ressources humaines

Se penche sur les questions liées aux nominations, à la rémunération, au rendement et à la succession des représentants officiels, et fait des recommandations à ce sujet au conseil d'administration; il revoit également la structure organisationnelle.

Comité des placements

Présente des recommandations au conseil d'administration relativement au rendement des placements associés à la caisse de retraite et au Fonds de renouvellement des actifs, ainsi qu'aux politiques et aux questions connexes.

Comité des candidatures

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 aux nominations et au renouvellement des nominations aux postes de chef de la direction et de président du conseil d'administration.

Comité de la planification et des finances

Supervise et assure le suivi du plan stratégique de la Société, du plan d'entreprise quinquennal, ainsi que des budgets annuels destinés à l'exploitation et aux immobilisations.

Commentaires et analyse de la direction

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Cette analyse présente les données et commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2007, à l'exception des résultats financiers de l'entité à détenteur de droits variables de VIA¹. Cette analyse devrait être lue en consultant simultanément les états financiers consolidés qui suivent, ainsi que la section « L'année en chiffres » qui se trouve à la page 1.

APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

CES DONNÉES EXCLUENT LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROITS VARIABLES DE VIA.

	2007	Par rapport au budget		Par rapport à 2006	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	\$	\$	%	\$	%
PRODUITS VOYAGEURS	268,8	(9,9)	(4)	2,2	1
TOTAL DES PRODUITS	285,6	(7,8)	(3)	(11,4)	(4)
CHARGES D'EXPLOITATION	486,2	21,3	4	(10,7)	(2)
DÉFICIT D'EXPLOITATION	(200,6)	13,5	6	22,2	(12)
ACHALANDAGE (MILLIERS DE VOYAGEURS)	4 181	7	0,2	90	2

Malgré un environnement d'exploitation difficile qui a eu des répercussions importantes sur les produits enregistrés, VIA a obtenu de bons résultats financiers en 2007. La Société a réalisé d'importantes économies d'exploitation lui permettant de combler le déficit des produits et a amélioré son rendement financier comparativement aux prévisions budgétaires.

Les produits voyageurs ont connu un excellent début de saison après la période des Fêtes de l'hiver 2006/2007. Cette tendance s'est inversée après le premier trimestre de 2007 en raison de la concurrence accrue livrée par les autres modes de transport, des effets négatifs de la force du dollar canadien sur les dépenses des touristes, des interruptions de service et des difficultés liées à la ponctualité. Cette pression à la baisse exercée sur les produits s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année 2007,

soit jusqu'à ce que les tempêtes hivernales aient propulsé l'achalandage et les produits enregistrés en décembre à des niveaux jamais atteints pour ce mois.

Grâce à la remontée connue en décembre, le total des produits enregistrés à la fin de l'année se chiffrait à 285,6 millions de dollars, ce qui représente une baisse de 11,4 millions de dollars (4 pour cent) par rapport à l'année précédente et un écart négatif de 7,8 millions de dollars (3 pour cent) par rapport au budget de 2007. Les produits enregistrés en 2006 comprenaient des gains en capital exceptionnels de 11,7 millions de dollars.

À la fin de 2007, le total des dépenses d'exploitation se chiffrait à 486,2 millions de dollars. Les dépenses n'ont donc augmenté que de 10,7 millions de dollars (2 pour cent)

1. En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) dans le but de lui fournir un apport financier visant à offrir des services ferroviaires voyageurs et des services de transport de marchandises essentiels aux collectivités desservies par la KRC dans le nord du Manitoba. La KRC représente une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société, puisque la Société est le premier bénéficiaire exposé à la majorité des risques de perte liés aux activités de la KRC. Par conséquent, la Société a consolidé les états financiers de la KRC. En 2007, l'apport financier fourni par la Société à la KRC se chiffrait à 1,9 million de dollars. (Voir la note 13 dans les états financiers consolidés.)

comparativement à 2006 et étaient inférieures de 21,3 millions de dollars (plus de 4 pour cent) aux prévisions budgétaires.

Le déficit des produits a été plus que comblé par la réduction des dépenses. Ces économies ont permis à la Société de terminer son exercice financier en enregistrant un déficit d'exploitation de 200,6 millions de dollars. En ajustant les résultats de 2006 en vue d'exclure les retombées des gains en capital exceptionnels (de 11,7 millions de dollars) obtenus cette même année, l'augmentation du déficit ne serait que de 10,5 millions de dollars (6 pour cent). Le déficit était inférieur aux prévisions budgétaires par un écart de 13,5 millions de dollars (6 pour cent).

PRODUITS VOYAGEURS ET ACHALANDAGE

Malgré les pressions exercées sur les produits enregistrés et l'achalandage, VIA a connu une hausse modérée dans ces deux secteurs. Les produits voyageurs ont augmenté de 2,2 millions de dollars par rapport à 2006, soit une hausse de 1 pour cent qui, bien que positive, demeure 4 pour cent en deçà des objectifs des prévisions budgétaires. L'achalandage s'est également accru de façon modérée : il a augmenté de plus de 2 pour cent par rapport aux résultats de l'année dernière pour se situer à 4,2 millions de voyageurs.

Ces augmentations ont été enregistrées tandis que VIA faisait face à son plus grand défi : fidéliser sa clientèle de base en pleine période de difficultés liées à la ponctualité, à la faiblesse des marchés, aux tarifs généralement inférieurs des concurrents et aux améliorations apportées aux services concurrentiels.

Le réseau de VIA a subi d'importantes interruptions de service tout au long du printemps et de l'été, ce qui a forcé de nombreux voyageurs à renoncer au train pour se tourner vers des services de rechange, soit l'avion et

même l'autocar. Ces derniers facteurs ont le plus durement touché les deux plus importantes liaisons du Corridor : la liaison Montréal-Toronto et la liaison Ottawa-Toronto. Parallèlement, la hausse du dollar canadien a amené un nombre record de Canadiens à voyager à l'extérieur du pays en 2007. Avec l'arrivée d'un troisième transporteur aérien, la concurrence s'est intensifiée dans les marchés intervilles du centre du Canada, puisque les voyageurs d'affaires se sont vu offrir des tarifs aériens exceptionnellement bas, des départs plus fréquents et un site aéroportuaire au centre-ville de Toronto.

En réponse à cette situation, VIA a intensifié la promotion de son produit de première classe *VIA 1* auprès des voyageurs d'affaires fréquents, et ce, tant dans le marché de la liaison Montréal-Toronto que dans le marché de la liaison Ottawa-Toronto. De plus, pour s'opposer à la résistance aux prix, VIA a lancé un nouveau plan tarifaire pour la classe *Confort* dans ces marchés; ce plan proposait des tarifs aussi bas que ceux des compagnies aériennes et était axé sur les voyageurs de dernière minute qui recherchent les plus bas prix du marché.

Ces facteurs ont également eu une incidence sur le service ferroviaire transcontinental de l'Ouest de VIA – une autre cause importante de la faiblesse des produits enregistrés en 2007. Le redressement escompté après la solide saison touristique connue à l'automne 2006 ne s'est pas concrétisé et les problèmes de fiabilité du matériel roulant ont persisté. La force du dollar canadien a également coïncidé avec la faible demande pour les longs parcours, et ces facteurs ont eu des répercussions négatives sur ce service.

Malgré la faible croissance des produits voyageurs, les ventes par Internet ont continué d'afficher un bon rendement en 2007. Tout au long de l'année, VIA a continué d'améliorer l'accès en ligne à ses services, ce qui a permis d'offrir une plus grande commodité à ses

clients et de diminuer ses coûts de distribution. Avant la fin de l'année, VIA a réussi à faire adopter son portail Web de réservation par toutes les agences de voyages. Par conséquent, les ventes par Internet ont augmenté pour une sixième année consécutive et ont représenté 42 pour cent du total des ventes.

COÛTS D'EXPLOITATION

CES DONNÉES EXCLUENT LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROITS VARIABLES DE VIA.

Une gestion efficace, conjuguée à un certain nombre de facteurs ponctuels favorables, a permis à VIA de réaliser d'importantes économies en 2007 et de réduire au minimum les répercussions de la hausse des coûts. Les frais d'exploitation ont augmenté de 10,7 millions de dollars, soit de 2 pour cent, par rapport à 2006 et étaient inférieurs de 21,3 millions de dollars, soit de 4 pour cent, aux prévisions budgétaires.

Les trois sources majeures de la hausse des coûts ont été les charges d'exploitation ferroviaire, les révisions générales du matériel roulant et la rémunération. Les dépenses associées à l'exploitation des trains ont été touchées par les coûts attribuables aux problèmes de fiabilité du matériel roulant. De plus, le faible taux de ponctualité, la forte hausse des prix du carburant, ainsi que l'inflation ont provoqué une augmentation des coûts des services et de la main-d'œuvre. La Société a également prévu les mesures nécessaires concernant l'éventuelle perte liée au papier commercial adossé à des actifs (PCAA). La Société détient un montant de 8,7 millions de dollars relativement aux risques liés au PCAA dans son Fonds de renouvellement des actifs, qui est non liquide depuis août 2007. La direction a joué de prudence en estimant la juste valeur de ses avoirs non bancaires liés au PCAA en date du 31 décembre

2007 (comme le décrit la note 6), selon les renseignements disponibles à cette date.

Le programme de couverture et la valeur du dollar canadien ont limité les répercussions de la hausse des prix du carburant. VIA a également tiré avantage d'un recouvrement de l'impôt sur le capital de l'année précédente et de la réévaluation d'une action en justice.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

CES DONNÉES EXCLUENT LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROITS VARIABLES DE VIA.

Le nouveau financement de l'État a été annoncé en 2007 afin de répondre aux besoins futurs de la Société en matière d'immobilisations. Cet important investissement d'une valeur de 516 millions de dollars a été annoncé par le gouvernement en octobre.

Les dépenses en immobilisations de 2007 totalisaient 12,4 millions de dollars, soit 2,1 millions de dollars de moins que l'année précédente et 4,3 millions de dollars de moins que prévu, principalement en raison des incertitudes concernant l'échéancier et le montant du financement public pendant la première moitié de l'année. Près de 75 pour cent des dépenses en immobilisations de 2007 était consacré au matériel roulant, à la rénovation des gares et aux projets liés à la technologie de l'information.

L'année 2007 a amené la conclusion de deux projets d'immobilisations clés : la construction et la mise à l'essai d'un prototype de locomotive F-40 remise à neuf et la modernisation d'une voiture LRC (léger, rapide et confortable) afin d'évaluer de nouveaux systèmes modernes à bord. Ces projets serviront de base pour la remise à neuf de l'ensemble des parcs de locomotives F-40 et de voitures LRC. Les deux programmes de remise à neuf constituent la majeure partie du programme d'investis-

sements en immobilisations de 516 millions de dollars.

PONCTUALITÉ

VIA reconnaît que la ponctualité constitue un point crucial pour les clients et pour assurer le succès du rail voyageurs. Les retards réduisent la fidélité et la satisfaction de la clientèle, particulièrement dans le corridor Québec-Windsor, où la durée des trajets est un facteur important pour les voyageurs.

La ponctualité et la fiabilité du service constituaient un problème considérable en 2007. Ce facteur crucial a aggravé davantage les répercussions négatives sur le rendement financier de la Société. La croissance du trafic de marchandises et la présence de trains de marchandises plus longs continuent d'avoir une incidence sur les activités de VIA. De plus, les programmes de travaux en vue de l'amélioration de l'infrastructure partout au Canada ont été prolongés pendant la période estivale et ont été une source majeure de retards des trains. À l'échelle du réseau, la ponctualité globale a diminué pour se situer à 77 pour cent, soit une baisse de 7 points de pourcentage par rapport à 2006 et 11 points de pourcentage en deçà de l'objectif fixé.

Les retards attribuables à des facteurs sur lesquels VIA a de l'emprise ont constitué une source grandissante d'inquiétude. Ces minutes de retard sont causées par des problèmes liés aux activités de VIA, comme les pannes du matériel roulant, par opposition aux retards dont les propriétaires de l'infrastructure ou d'autres tiers sont responsables. Dans le corridor Québec-Windsor, le nombre de retards liés à la maintenance du matériel roulant a augmenté de 141 pour cent en 2007, en partie en raison du temps froid. L'achalandage accru a également contribué à l'augmentation du nombre de retards attribuables à des facteurs sur lesquels VIA a de l'emprise. La ponctualité globale enregistrée dans le Corridor était de

78 pour cent en 2007, ce qui représente une baisse de 7 points de pourcentage par rapport à 2006.

La ponctualité globale liée au service transcontinental de l'Est se chiffrait à 73 pour cent, ce qui représente une baisse de seulement 1 point de pourcentage par rapport à 2006. Cependant, la durée des retards associés à ce service, soit le nombre de minutes de retard qu'accuse un train à son arrivée, a augmenté de 179 pour cent. En ce qui concerne le service transcontinental de l'Ouest, le nombre de retards attribuables à des facteurs sur lesquels VIA a une emprise directe a augmenté de 25 pour cent, tandis que le trafic de marchandises de la région a continué de s'accroître. La ponctualité de ce service pour l'année se chiffrait à 24 pour cent, soit une baisse de 26 points de pourcentage comparativement à 2006.

Les problèmes persistants liés à la ponctualité ont obligé VIA à adopter une nouvelle approche au sujet des horaires et à renouveler sa relation d'affaires avec le CN, le propriétaire de la majorité de l'infrastructure utilisée par le rail voyageurs. En 2007, les deux entreprises se sont entendues sur l'application d'un nouvel horaire de trains dans le Corridor, qui devrait permettre à VIA d'offrir des services ponctuels de façon plus constante dans ce marché important. Parallèlement, une équipe de VIA a analysé chaque aspect de l'horaire du service transcontinental de l'Ouest afin de régler les problèmes de ponctualité.

PERSPECTIVES POUR 2008

Le gouvernement fédéral a fait une annonce accueillie avec joie à la fin de l'année 2007 selon laquelle il effectuera un investissement dans le rail voyageurs; cet investissement permettra de moderniser un important pourcentage du matériel roulant de VIA et de perfectionner des parties stratégiques de l'infrastructure sur laquelle VIA déploie ses activités. Cet investissement contribuera à

offrir un service plus efficace et plus fiable partout au pays et permettra d'accroître la fréquence des services dans le corridor Québec-Windsor. Une fois cet investissement terminé, la fiabilité, l'efficacité et la viabilité financière du rail voyageurs seront accrues de façon considérable.

Cependant, il faudra du temps pour constater les avantages du programme d'investissements quinquennal. En 2008, VIA continuera d'affronter d'importants défis. L'industrie des voyages et du tourisme prévoit peu de croissance dans les marchés clés pour cette année, et on anticipe que la concurrence demeurera forte. Pour VIA, la capacité de maintenir ses services touristiques et commerciaux à haut rendement, de fidéliser les clients actuels et de consolider la loyauté de la clientèle sera cruciale.

Le plan *Aller de l'avant* de VIA continuera d'amener la Société à axer ses activités sur le client. La relation-client personnalisée, qui constitue la stratégie principale de l'entreprise, a déjà donné des résultats au cours de la dernière année, dont le perfectionnement de la prestation des services ainsi que les améliorations apportées à bord des trains et dans les

gares. En poursuivant sur cette voie en 2008, la Société pourra respecter davantage la promesse du rail voyageurs faite aux clients, et ce, de façon plus uniforme. VIA continuera de miser sur les relations-clients clés et de consolider son programme de fidélisation des clients.

L'amélioration de la ponctualité constituera une priorité en 2008. Les stratégies de marketing, de tarification et de gestion des produits continueront de solidifier la position du rail voyageurs en tant qu'option de voyage offrant le meilleur rapport qualité-prix. Le rôle de l'industrie du tourisme au sein du réseau de distribution de VIA sera également renforcé.

Parallèlement, VIA continuera de limiter les coûts à la hausse en appliquant des mesures rigoureuses de contrôle des dépenses. Les efforts déployés en vue d'accroître la productivité seront axés sur le perfectionnement des talents des employés de VIA, l'élaboration d'applications technologiques novatrices et l'exploration de nouvelles initiatives d'entrepreneuriat dans le but d'accroître davantage le recouvrement des coûts.



**ÉTATS
FINANCIERS
CONSOLIDÉS**

Déclaration de responsabilité de la direction

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans son rapport annuel. Ces états consolidés 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 consolidés. La direction considère que les états consolidés 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, s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, la vérificatrice générale du Canada, a vérifié les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007. Son rapport indique l'étendue de sa vérification ainsi que son opinion sur les états financiers consolidés.

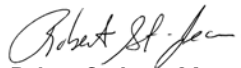
Le Comité de la vérification et des risques du conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs interne et externe et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de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

Le président et chef de la direction,



Paul Côté

Le chef, services financiers et administration



Robert St-Jean, CA

Rapport du vérificateur

AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

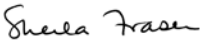
J'ai vérifié le bilan consolidé de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2007 et les états consolidés des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma 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 mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2007 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*, je déclare, qu'à l'exception des modifications de conventions comptables adoptées durant l'exercice tel que décrit à la note 2 des états financiers consolidés, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma 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.

La vérificatrice générale du Canada



Sheila Fraser, FCA

BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS)

	2007	2006
ACTIF À COURT TERME		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 147 \$	4 250 \$
Comptes à recevoir	7 445	5 805
Autres créances à recevoir, frais payés d'avance et autre	4 575	2 080
À recevoir du gouvernement du Canada	303	-
Instruments financiers dérivés (Note 15)	6 262	5 759
Stocks	20 629	19 968
Fonds de renouvellement des actifs (Note 6)	17 700	22 000
	62 061	59 862
ACTIF À LONG TERME		
Immobilisations corporelles (Note 5)	487 905 \$	533 123 \$
Fonds de renouvellement des actifs (Note 6)	56 826	55 141
Actif au titre des prestations constituées (Note 8)	286 621	230 878
Instruments financiers dérivés (Note 15)	553	1 206
Autres	-	220
	831 905	820 568
	893 966 \$	880 430 \$
PASSIF À COURT TERME		
Comptes à payer et frais courus (Notes 7 et 15)	99 738 \$	94 687 \$
Produits reportés	11 812	11 524
	111 550	106 211
PASSIF À LONG TERME		
Passif au titre des prestations constituées (Note 8)	25 216	24 477
Passifs d'impôts futurs (Note 9)	41 042	35 871
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1 950	2 292
Autres	1 346	778
	69 554	63 418
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (Note 10)	488 763	530 242
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (Note 11)	9 300	9 300
Surplus d'apport	4 963	4 963
Bénéfices non répartis	209 836	166 296
	224 099	180 559
	893 966 \$	880 430 \$

Engagements et éventualités (Notes 12 et 18 respectivement)

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés

Au nom du Conseil,



Eric Stefanson, FCA
Administrateur et président du Comité
de la vérification et des risques



Donald A. Wright
Administrateur et président du Conseil

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS, DU RÉSULTAT ÉTENDU ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS)

	2007	2006
PRODUITS		
Voyageurs	268 959 \$	266 609 \$
Revenus de placements	2 733	17 987
Autres	15 607	13 219
	287 299	297 815
CHARGES		
Rémunération et avantages sociaux	218 141	210 140
Exploitation des trains et carburant (Note 15)	119 450	118 033
Gares et autres immeubles	30 592	28 533
Marketing et ventes	29 265	29 887
Matériel de maintenance	30 753	28 324
Fournitures à bord des trains	17 875	17 969
Taxes d'exploitation	7 066	6 159
Avantages sociaux futurs (Note 8)	(35 633)	(29 594)
Amortissement et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	55 396	58 956
Autres	18 859	20 065
	491 764	488 472
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	204 465	190 657
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	200 596	169 001
Amortissement du financement en capital reporté (Note 10)	53 617	55 851
Bénéfices avant impôts	49 748	34 195
Impôts sur les bénéfices (Note 9)	6 208	463
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE (Note 2)	43 540	33 732
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	166 296	132 564
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCICE	209 836 \$	166 296 \$

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS)

	2007	2006
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	43 540 \$	33 732 \$
Ajustements pour déterminer les flux en trésorerie nets des (utilisés pour les) activités d'exploitation :		
Amortissement des immobilisations corporelles	57 283	58 956
(Gains) pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	(1 545)	347
Gains sur cessions des investissements du Fonds de renouvellement des actifs	-	(13 645)
Amortissement des primes et des escomptes sur achats d'obligations du Fonds de renouvellement des actifs	-	23
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(342)	(347)
Amortissement du financement en capital reporté	(53 617)	(55 851)
Impôts futurs	5 171	463
Fluctuation de la juste valeur des instruments financiers	1 300	-
Pertes non matérialisées sur les instruments financiers dérivés	1 349	4 429
Fluctuation des éléments hors caisse du Fonds de roulement	(319)	(5 326)
Fluctuation des autres actifs à long terme	220	766
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	(55 743)	(53 633)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	739	2 672
Fluctuation des autres passifs à long terme	(72)	427
	(2 036)	(26 987)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital	12 138	7 360
	12 138	7 360
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	(526 086)	(636 575)
Produit de la vente de placements du Fonds de renouvellement des actifs	527 401	679 245
Acquisition d'immobilisations corporelles	(12 438)	(22 012)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	1 918	598
	(9 205)	21 256
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation de l'exercice	897	1 629
Solde au début de l'exercice	4 250	2 621
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	5 147 \$	4 250 \$
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	2 265	393
Placements à court terme, 4,44 %, échéant en janvier 2008 (2006 : 4,30 %)	2 882	3 857
	5 147 \$	4 250 \$

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés

Notes aux états financiers consolidés

AU 31 DÉCEMBRE 2007

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 reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service. Sa mission est de travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes. 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.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et des services connexes.

2. CHANGEMENTS APPORTÉS AUX CONVENTIONS COMPTABLES

Le 1^{er} janvier 2007, la Société a adopté les chapitres suivants du manuel de comptabilité de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) : le chapitre 3855, intitulé *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*; le chapitre 3861, intitulé *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*; le chapitre 1530, intitulé *Résultat étendu*; et le chapitre 3251, intitulé *Capitaux propres*.

A | INSTRUMENTS FINANCIERS

Le chapitre 3855 établit les normes pour reconnaître et évaluer les actifs financiers, les passifs financiers et les dérivés non financiers. Conformément à ce chapitre, les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés non financiers, sont comptabilisés dans le bilan consolidé lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier ou du dérivé non financier.

En vertu de cette norme, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre apparentés. L'évaluation au cours des périodes subséquentes est en fonction de la classification des instruments financiers, ceux-ci pouvant être classés comme détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente, des prêts et créances, ou d'autres passifs financiers.

La catégorie « détenu à des fins de transactions » s'applique lorsque l'entité a pour but d'engendrer un profit par le biais de la fluctuation à court terme des prix d'un instrument ou, lorsque la norme permet que tout instrument financier soit irrévocablement désigné comme détenu à des fins de transaction. La catégorie « détenu jusqu'à l'échéance » s'applique seulement si des conditions spécifiques sont remplies à l'égard de l'actif et si l'entité a la capacité et l'intention de conserver l'actif jusqu'à l'échéance. Un actif financier peut être classé comme un actif financier disponible à la vente lorsqu'il n'a pas été classé dans la catégorie détenu à des fins de transaction, ou détenu jusqu'à son échéance.

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont constatées dans les

produits. Les instruments financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance, les prêts et les créances et les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur et les pertes et gains non réalisés s'y rattachant, y compris les variations du cours du change, sont constatés dans les autres éléments du résultat étendu tel qu'il est décrit ci-dessous.

La juste valeur est le montant de la contrepartie qui fait l'objet d'une entente dans le cadre d'une transaction sans lien de dépendance conclue entre deux parties consentantes qui ne sont pas forcées d'agir. La juste valeur est déterminée en se référant aux cours acheteurs cotés ou aux cours vendeurs, selon le cas, dans le marché actif le plus avantageux pour l'instrument. Lorsque le cours acheteur et les cours vendeurs ne sont pas disponibles, la Société utilise le cours de clôture de la plus récente transaction dont cet instrument est l'objet.

Les instruments financiers dérivés sont inscrits au bilan consolidé à leur juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans les contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont constatées dans les résultats.

Les frais de transaction liés aux instruments financiers classés ou désignés comme étant des actifs financiers ou des passifs financiers détenus à des fins de transaction sont inscrits en charges lorsqu'ils sont engagés. En ce qui concerne les autres instruments financiers, les frais de transaction sont capitalisés dès la comptabilisation initiale. Les intérêts débiteurs sont comptabilisés en appliquant la méthode du taux d'intérêt effectif.

La Société a établi la classification suivante :

Tous les instruments financiers sont évalués à leur juste valeur dès la comptabilisation initiale. Les évaluations subséquentes et la classification se font comme suit :

- La trésorerie et équivalents de trésorerie et le Fonds de renouvellement des actifs sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée comme un revenu de placement.
- Les instruments financiers dérivés sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant, ainsi que dans les autres charges.
- Les débiteurs sont classés comme prêts et créances, et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins la provision pour créances douteuses. Lorsque la valeur de rendement de l'argent n'est pas importante en raison du fait qu'il s'agit de débiteurs à court terme, les débiteurs sont comptabilisés au montant de la facture initiale moins la provision pour créances douteuses.
- Les comptes créditeurs et les charges à payer sont classés comme autres passifs financiers et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Lorsque la valeur de rendement de l'argent n'est pas importante en raison du fait qu'il s'agit de comptes créditeurs et les charges à payer à court terme, les comptes créditeurs et les charges à payer sont comptabilisés au montant de la facture initiale.

Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et indique les renseignements à divulguer en ce qui les concerne. Le but de ce chapitre est d'amener les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers relativement à la situation financière, au rendement et au flux de trésorerie de la Société.

B | RÉSULTAT ÉTENDU

Le chapitre 1530 présente le résultat étendu, qui est composé du bénéfice net et des autres éléments du résultat étendu. Les autres éléments du résultat étendu correspondent aux variations des capitaux propres qui résultent d'opérations et d'autres événements sans rapport avec les propriétaires. Celles-ci sont portées au résultat étendu, mais exclues du bénéfice net. Après l'adoption du chapitre 1530, la Société a revu son « état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis » afin d'y inclure l'état du résultat étendu nouvellement requis, et ce, en créant un état combiné. Aucun montant n'a été reclassé dans le cumul des autres éléments du résultat étendu. La Société ne possède actuellement aucun autre élément du résultat étendu.

C | CAPITAUX PROPRES

Le chapitre 3251 établit les normes liées à la présentation des capitaux propres et aux changements dont ils font l'objet pendant l'année.

D | INCIDENCE DE L'ADOPTION

Conformément aux dispositions transitoires des normes, les périodes précédentes n'ont pas été retraitées pour l'adoption de ces nouvelles normes comptables.

L'adoption de ces nouvelles normes comptables n'a eu aucune incidence sur les bénéfices non répartis au début de l'exercice.

3. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers consolidés 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 | ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de la Société et, conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15 « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (NOC-15), les états financiers de la Keewatin Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDDV). La note d'orientation NOC-15 exige la consolidation des EDDV si une partie détenant une participation financière, un intérêt contractuel ou tout autre intérêt financier dans l'EDDV (entité détentrice de droits variables) s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des revenus résiduels de l'EDDV (si aucune partie ne subit la majorité des pertes associées à l'EDDV), ou qu'elle doit faire face aux deux situations (à titre de principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit habituellement enregistrer l'ensemble des actifs, des

passifs et de la part des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à leur juste valeur à la date à laquelle l'entreprise est devenue le principal bénéficiaire (voir note 13). La Société révisé le traitement comptable initial des EDDV lorsque certains événements ont lieu, notamment lorsque des changements sont apportés aux documents constitutifs ou aux ententes contractuelles.

B | 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 gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers dérivés, 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 consolidé, 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.

C | ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les investissements dans les équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont le délai initial est de trois mois ou moins.

D | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les investissements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les billets à escompte bancaires, les acceptations bancaires et les papiers commerciaux qui peuvent être liquidés rapidement et dont le délai initial est de trois mois ou moins. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements.

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

F | 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 consolidé des résultats, du résultat étendu 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.

G | STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement, ainsi qu'à la valeur de réalisation nette dans le cas des stocks désuets.

H | 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 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	2 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.

I | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs exigibles attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la base d'imposition des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux pratiquement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de la période où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

J | 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 inclus dans les autres passifs à long terme.

K | 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 11 ans à ce moment.

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 ou 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.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation des accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et conférées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

L | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de swap et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain d'au moins 50 % et atteignant jusqu'à 80 % de sa consommation de 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.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de matériel des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan consolidé, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou liquidés. Chaque dérivé est comptabilisé à sa juste valeur en tant qu'actif ou en tant que passif dans le bilan consolidé. Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers dérivés relatifs au carburant sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et de carburant. La variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés relatifs à l'achat de matériel des États-Unis est comptabilisée dans les autres charges. 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, dans les comptes à payer et frais courus ou autres passifs à long terme.

M | INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers consolidés 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, la juste valeur des instruments financiers, 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.

N | 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.

O | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les transactions non monétaires sont consignées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les recettes générées par les transactions non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des transactions non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

A | INSTRUMENTS FINANCIERS – PRÉSENTATION ET INFORMATIONS À FOURNIR

L'ICCA a publié deux nouvelles normes comptables : le chapitre 3862, intitulé *Instruments financiers – informations à fournir*, et le chapitre 3863, intitulé *Instruments financiers – présentation*. Les nouvelles normes entreront en vigueur pour les exercices financiers débutant après le 1^{er} octobre 2007, et la Société les adoptera le 1^{er} janvier 2008. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes en ce qui concerne les informations à fournir et la présentation. Cependant, on ne s'attend pas à ce que les résultats de la Société soient touchés par ces nouvelles normes.

Les chapitres 3862 et 3863 remplaceront le chapitre 3861, intitulé *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*. Ces chapitres révisent et perfectionnent les exigences liées aux informations à fournir, mais ne proposent aucun changement aux exigences de présentation. Les nouveaux chapitres mettront davantage l'accent sur les informations à fournir relativement à la nature et à l'étendue des risques découlant des instruments financiers, ainsi que sur la manière dont l'entité gère ces risques.

B | STOCKS

L'ICCA a publié le chapitre 3031, intitulé *Stocks*, qui remplacera le chapitre 3030 portant le même titre. La nouvelle norme est applicable aux exercices financiers débutant le 1^{er} janvier 2008 ou après cette date; la Société adoptera ce chapitre le 1^{er} janvier 2008. Le chapitre 3031 aura une incidence sur l'évaluation et les informations à fournir concernant les stocks. Les changements liés à l'évaluation concernent notamment les éléments suivants ; l'exigence d'évaluer les stocks au plus bas du coût ou de la valeur de réalisation nette, l'application de la méthode du coût propre pour les stocks qui ne sont habituellement pas interchangeables ou pour les biens et services créés à des fins spécifiques, l'exigence selon laquelle la Société doit utiliser une technique uniforme d'évaluation du coût des stocks d'une nature et d'une utilité semblables, et le renversement des réductions de valeur précédentes à la valeur de réalisation nette lorsqu'il y a une hausse postérieure de la valeur des stocks. Les informations à fournir seront également améliorées. Les politiques liées aux stocks, les valeurs comptables, les montants considérés comme des charges, les réductions de valeur et le renversement des réductions de valeur constituent des informations à fournir. La Société évalue l'exigence selon laquelle on doit reclasser certains stocks de pièces de rechange comme étant des immobilisations corporelles.

C | CAPITAL

Le chapitre 1535, intitulé *Informations à fournir concernant le capital*, établit les exigences relatives aux informations à fournir en ce qui concerne le capital d'une entité et sa gestion. L'objectif sera de permettre aux personnes qui utilisent les états financiers d'évaluer les objectifs, les politiques et les processus de la Société en ce qui a trait à la gestion du capital.

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007			2006		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	5,7	-	5,7	5,7	-	5,7
Matériel roulant	777,2	484,7	292,5	772,0	448,5	323,5
Immeubles de maintenance	181,8	141,5	40,3	181,8	133,0	48,8
Gares et installations	45,3	30,4	14,9	45,1	28,6	16,5
Améliorations de l'infrastructure	148,5	57,9	90,6	147,8	53,9	93,9
Améliorations locatives	116,4	93,0	23,4	114,2	90,2	24,0
Machinerie et équipement	36,3	30,3	6,0	35,5	29,5	6,0
Systèmes informatiques	51,1	45,9	5,2	46,2	43,0	3,2
Autres immobilisations corporelles	20,5	19,6	0,9	20,4	19,4	1,0
	1 382,8	903,3	479,5	1 368,7	846,1	522,6
Projets en voie de réalisation			8,1			10,1
Immobilisations corporelles mises hors service (VALEUR NETTE DE RÉALISATION)			0,3			0,4
			487,9			533,1

Au 31 décembre 2007, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 6,0 millions de dollars (2006 : 8,7 millions de dollars).

6. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à constituer un fonds qui inclut les produits de disposition et location des biens exédentaires pour financer des projets d'immobilisations corporelles futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Encaisse	-	0,1
Billets à escompte bancaire	-	0,1
Acceptations bancaire	33,3	-
Papiers commerciaux	41,2	76,9
Solde à la fin de l'exercice	74,5	77,1
Moins : Portion court terme	17,7	22,0
Portion long terme	56,8	55,1

En 2007, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer un maximum de 6,0 millions de dollars du déficit d'exploitation de 2007 et un maximum de 3,5 millions de dollars pour des dépenses en immobilisations corporelles de 2007.

En ce qui concerne le total du solde du Fonds de renouvellement des actifs en date du 31 décembre 2007, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 17,7 millions de dollars (2006 : 22 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la portion court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 31 décembre 2007 était de 4,74 % (2006 : 4,38 %) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque. La moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2007 était de deux mois (2006 : un mois) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque.

La juste valeur des investissements à court terme est basée sur le cours acheteur à la date du bilan consolidé, sauf en ce qui concerne le papier commercial adossé à des actifs, comme on l'explique ci-dessous.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 20 fonds du marché monétaire à court terme (2006 : 21) affichant la cote « R-1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

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.

B | CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUELEMENT DES ACTIFS

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les changements suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	77,1	106,2
Produit de disposition ou location des biens excédentaires	1,5	1,1
Revenus de placements	3,2	17,6
Variation de la juste valeur	(1,3)	-
Moins : Retraits effectués pendant l'année	(6,0)	(47,8)
Solde à la fin de l'exercice	74,5	77,1

C | PAPIER COMMERCIAL ADOSSÉ À DES ACTIFS (PCAA)

Dans le Fonds de renouvellement des actifs, la Société détient 8,7 millions de dollars (valeur nominale) sous forme de papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non parrainé par une banque. Ces investissements sont arrivés à échéance en août, septembre et octobre 2007, mais en raison de problèmes de liquidité connus dans le marché du PCAA, ces investissements n'ont pas fait l'objet d'un règlement à échéance. Les billets du PCAA non parrainé par une banque que possède la Société n'ont pas été négociés sur le marché depuis août 2007 et aucune cote n'est actuellement disponible sur le marché.

La Société a enregistré une perte non-réalisée reliée à la fluctuation de la juste valeur; cette fluctuation estimée à 1,3 million de dollars est comptabilisée dans les revenus de placements dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis.

L'estimation de la Société de la juste valeur de son investissement dans le PCAA est basée sur un modèle d'évaluation élaboré à l'interne à partir de renseignements fournis par le Comité pancanadien des investisseurs, ainsi que des renseignements sur le marché concernant des structures semblables qui établissaient encore des prix à la fin de l'année, afin de refléter la réduction du différentiel de taux qui s'est produite sur le marché en 2007. D'autres hypothèses ont été utilisées pour tenir compte du manque de liquidité des avoirs du PCAA non bancaire et à la hausse du potentiel de défaut de certains débiteurs liés aux structures, et pour refléter une baisse éventuelle du rendement prévu découlant des efforts liés à la restructuration.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets du PCAA non parrainé par une banque fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux de trésorerie futurs, le résultat de la proposition de Montréal et de tout autre processus de restructuration, la liquidité du marché, ainsi que la qualité des actifs sous-jacents et des instruments financiers. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs du PCAA ne changera pas de façon significative au cours des périodes ultérieures. La Société possède suffisamment d'argent pour financer tous ses besoins actuels liés à la liquidité et aux dépenses en immobilisations.

7. COMPTES À PAYER ET FRAIS COURUS

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Frais courus	22,9	27,8
Salaires à payer et courus	32,5	31,9
Comptes fournisseurs	33,3	25,5
Impôt sur le capital, impôts sur les bénéficiaires et autres taxes à payer	9,3	8,2
Instruments financiers dérivés (Note 15)	1,2	0,5
Passif à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	0,4	0,6
Autres	0,1	0,2
	99,7	94,7

8. 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 évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs ont été effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

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 du régime de prestations après retraite non capitalisées a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisées a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en septembre 2010.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en juin 2010.

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 2007.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction, pour les membres retraités, est effectuée chaque année. La plus récente évaluation actuarielle a été menée le 31 décembre 2007. La plus récente évaluation actuarielle concernant les membres actifs du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction a été effectuée le 31 décembre 2006 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu au plus tard le 31 décembre 2009.

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	2007	2006
OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de l'exercice	1 532,8	1 511,4	29,7	29,8
Coût des services rendus au cours de l'exercice	25,5	26,0	4,4	4,7
Cotisations des salariés	9,7	9,6	-	-
Intérêts débiteurs	78,5	74,8	1,5	1,5
Prestations versées	(97,0)	(90,0)	(5,6)	(6,0)
Transfert net	12,6	0,2	-	-
(Gains actuariels) pertes actuarielles	(82,8)	0,8	1,8	(0,3)
Solde à la fin de l'exercice	1 479,3	1 532,8	31,8	29,7
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	1 777,2	1 659,0	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	45,9	183,3	-	-
Cotisations de l'employeur	13,6	15,1	5,6	6,0
Cotisations des salariés	9,7	9,6	-	-
Transfert net	12,6	0,2	-	-
Prestations versées	(97,0)	(90,0)	(5,6)	(6,0)
Solde à la fin de l'exercice	1 762,0	1 777,2	-	-

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

Catégories d'actif :	2007	2006
Titres de participation (marché public)	53,4%	57,3%
Titres à revenu fixe (marché public)	34,0%	32,6%
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	12,6%	10,0%
Immobilier	-	0,1%
	100,0%	100,0%

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	2007	2006
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
Juste valeur des actifs des régimes	1 762,0	1 777,2	-	-
Obligation au titre des prestations constituées	1 479,3	1 532,8	31,8	29,7
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	282,7	244,4	(31,8)	(29,7)
Perte actuarielle nette non amortie	187,3	201,7	3,1	1,2
Coût non amorti des services passés	2,2	2,7	0,4	0,5
Obligation (actif) transitoire non amortie	(185,6)	(217,9)	3,7	4,3
	286,6	230,9	(24,6)	(23,7)
Passif à long terme des frais de réorganisation	-	-	(0,6)	(0,8)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	286,6	230,9	(25,2)	(24,5)

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	2007	2006
COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	25,5	26,0	4,4	4,7
Intérêts débiteurs	78,5	74,8	1,5	1,5
Rendement réel des actifs des régimes	(45,9)	(183,3)	-	-
(Gains actuariels) pertes actuarielles	(82,8)	0,8	1,8	(0,3)
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	(24,7)	(81,7)	7,7	5,9
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	(75,3)	66,1	-	-
• le montant de la perte actuarielle (gain actuariel) constaté pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	89,7	9,0	(1,8)	0,4
• l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	0,5	0,4	-	0,1
• Amortissement de l'obligation (actif) transitoire	(32,4)	(32,4)	0,7	2,4
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	(42,2)	(38,6)	6,6	8,8

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis inclut le revenu net pour les régimes de retraite et la charge nette pour les autres régimes de prestation.

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	2007	2006
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	5,50%	5,00 %	5,50%	5,00 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00%	3,25%	3,00%	3,25 %
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :				
Taux d'actualisation	5,00%	5,00 %	5,00%	5,00 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,00%	7,25 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,25%	3,25 %	3,25%	3,25 %
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	7,78%	5,88 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	3,66%	3,37 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2 014	2 011

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 2007 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	25	(23)
Obligation au titre des prestations constituées	214	(189)

9. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Impôts sur les bénéfices	1,0	-
Impôts futurs	5,2	0,5
Impôts sur les bénéfices	6,2	0,5

L'impôt sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 32,4 % (2006 : 32,4 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Impôts calculé – taux réglementaires	16,1	11,0
Écarts permanents :		
Impôt des grandes sociétés (recouvrement)	(0,5)	-
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables	(0,2)	(2,2)
Fluctuation de la provision pour moins-value	1,9	(4,4)
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'année	(4,8)	(3,9)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts futurs	(4,0)	(0,9)
Charge future d'impôts de l'exercice (recouvrement) en ce qui concerne les changements liés aux écarts temporaires	(4,1)	1,1
Charge d'impôt minimum sur les sociétés en Ontario	1,5	-
Autres	0,3	(0,2)
	6,2	0,5

Les impôts futurs sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers consolidés, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des (actifs) et des passifs d'impôts sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Actifs d'impôts futurs :		
Immobilisations corporelles	(23,1)	(19,2)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(4,3)	(4,0)
Passif au titre des prestations constituées	(6,4)	(7,6)
Pertes fiscales reportées	(10,3)	(11,9)
	(44,1)	(42,7)
Moins la provision pour moins-value	9,7	7,8
	(34,4)	(34,9)
Passifs d'impôts futurs :		
Actif au titre des prestations constituées	74,0	68,8
Gains non réalisés reliés aux instruments financiers dérivés	1,5	2,0
	75,5	70,8
Passifs d'impôts futurs nets	41,1	35,9

La Société a 41,1 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2008	3,9
2010	0,7
2014	3,3
2015	14,4
2026	18,8
	41,1

10. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente la portion non-amortie du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	530,2	578,7
Financement du gouvernement pour les immobilisations corporelles amortissables	12,1	7,3
Amortissement du financement en capital reporté	(53,6)	(55,8)
Solde à la fin de l'exercice	488,7	530,2

11. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2007 et 2006, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

12. ENGAGEMENTS

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2008	18,2
2009	12,8
2010	9,2
2011	8,8
2012	9,0
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	180,8
	238,8

- B | Au 31 décembre 2007, la Société avait des engagements d'achats pour un montant de 108,4 millions de dollars (2006 : 5,6 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicités ainsi qu'à l'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des sept prochaines années.

- 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 20,0 millions de dollars (2006 : 17,7 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

13. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba desservis par la KRC. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation et augmentera possiblement l'apport fourni si les charges d'exploitation nettes sont plus élevées que prévu. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société.

En 2007, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 1,9 millions de dollars (2006 : 2,0 millions de dollars).

En 2007, le gouvernement du Canada a versé 0,4 million de dollars à la KRC pour assurer la maintenance de son infrastructure (2006 : 1,2 million de dollars).

Les passifs reconnus comme résultant de la consolidation dont a fait l'objet la KRC ne nous amènent pas à puiser davantage dans les actifs de la Société; ils nous amènent plutôt à puiser dans les actifs spécifiques de la KRC. Réciproquement, les actifs d'une valeur comptable nette de 8,4 millions de dollars (2006 : 7,9 million de dollars) provenant de la consolidation de la KRC ne représentent pas des actifs supplémentaires que nous pourrions utiliser pour répondre aux besoins relatifs aux actifs de la Société. De plus, la consolidation de cette entité à détenteurs de droits variables, la KRC EDDV, n'a entraîné aucun changement en ce qui a trait aux risques fiscaux, juridiques et bancaires sous-jacents de la Société.

14. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le classement des instruments financiers selon les nouvelles normes comptables, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007, ainsi que leurs valeurs comptables ont été établis comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	Le 31 décembre 2007		Le 31 décembre 2006 ¹	
	VALEUR COMPTABLE		VALEUR COMPTABLE	
	Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction	Prêts et créances	Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction	Prêts et créances
ACTIFS FINANCIERS :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5,1	-	4,2	-
Compte à recevoir	-	6,5 ⁽²⁾	-	5,6 ⁽²⁾
Instruments financiers dérivés	6,8 ⁽³⁾	-	7,0 ⁽³⁾	-
Fonds de renouvellement des actifs	74,5 ⁽⁴⁾	-	77,1 ⁽⁴⁾	-

	Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction	Autre passif	Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction	Autre passif
PASSIFS FINANCIERS :				
Comptes à payer et frais courus	1,2 ⁽³⁾	70,0 ⁽⁵⁾	0,5 ⁽³⁾	59,1 ⁽⁵⁾
Autres	0,6 ⁽³⁾	-	0,1 ⁽³⁾	-

⁽¹⁾ Instruments financiers classés le 1^{er} janvier 2007.

⁽²⁾ Composé des créances d'exploitation.

⁽³⁾ Composé des instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

⁽⁴⁾ Composé d'investissements à court terme.

⁽⁵⁾ Composé des comptes fournisseurs, des charges à payer et des salaires à payer.

La juste valeur estimée des instruments financiers comptabilisés, autres que les actifs financiers ou passifs financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme.

15. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Parmi les instruments financiers dérivés utilisés par la Société, on compte les swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore les swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) ou l'indice du marché, se qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour le carburant. Les contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifiés; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et aux projets d'immobilisations futurs.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)	
	(Note 1)			2007	2006
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	0,800	4 536	-	5 036
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,498	2 016	-	648
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,780	1 008	-	2
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,860	1 008	690	39
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,799	1 008	749	105
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,457	2 016	2 167	952
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,945	1 008	607	**
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,787	1 008	761	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,988	1 008	564	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	2,036	1 008	518	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	2,411	1 008	152	-
Pétrole brut – swap	mai à octobre 2008	2,481	1 008	52	-
Pétrole brut – swap	mai à octobre 2009	2,368	504	27	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2009	2,092	1 512	524	-
				6 811	6 782

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur négative en 2006.

NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME \$ CAN/\$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)	
	(NOTE 1)			2007	2006
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,148	1 794	-	20
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,147	1 859	-	22
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,142	1 885	-	31
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,110	2 936	**	110
Opération de change	mai à octobre 2008	0,991	2 501	2	-
Opération de change	mai à octobre 2009	0,995	1 193	2	-
				4	183
				6 815	6 965

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur négative en 2007.

NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE À TERME \$ CAN/\$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)	
	(NOTE 1)			2007	2006
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,179	9 369	-	(178)
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,110	2 936	(337)	**
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,150	1 813	(279)	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,140	1 875	(270)	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,099	1 960	(205)	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,000	1 801	(14)	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	0,992	6 478	(1)	-
Opération de change	avril à décembre 2008	1,021	1 714	(47)	-
Opération de change	janvier à décembre 2009	1,061	791	(47)	-
Opération de change	janvier à décembre 2009	1,009	791	(9)	-
Opération de change	janvier à décembre 2009	1,027	4 363	(122)	-
Opération de change	janvier à décembre 2009	0,994	1 582	(3)	-
Opération de change	janvier à décembre 2010	1,033	5 609	(157)	-
Opération de change	janvier à décembre 2011	1,036	7 479	(209)	-
Opération de change	janvier à décembre 2012	1,036	5 609	(147)	-
				(1 847)	(178)

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur positive en 2006.

NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)	
	(NOTE 1)			2007	2006
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,844	1 008	-	(71)
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,870	1 008	-	(101)
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,996	1 008	-	(244)
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,945	1 008	**	(53)
				-	(469)
				(1,847)	(647)

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur positive en 2007.

NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Au 31 décembre 2007, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés ci-dessus s'établissait à 6,8 millions de dollars (2006 : 7,0 millions de dollars). De cette somme, 6,3 millions de dollars sont comptabilisés comme des actifs à court terme (2006 : 5,8 millions de dollars) et 0,5 millions de dollars comme des actifs à long terme (2006 : 1,2 millions de dollars).

Du solde négatif de 1,8 million de dollars (2006 : 0,6 million de dollars), 1,2 million de dollars (2006 : 0,5 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Comptes à payer et frais courus » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés, et 0,6 million de dollars (2006 : 0,1 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Autres » en tant que passif à long terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent un gain non-réalisé et un gain réalisé nets d'une valeur de 6,0 millions de dollars relatifs au carburant (2006 : perte nette de 0,1 million de dollars). Une perte non-réalisée liée aux projets d'immobilisations futurs d'une valeur de 0,6 million de dollars est inscrite parmi les autres charges.

La majorité des instruments financiers dérivés de la Société sont avec une seule contrepartie. La Société est exposée à un risque de crédit minimal dans l'éventualité d'une non-exécution, puisque la contrepartie présente une qualité de crédit supérieure.

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 décembre 2007, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur le bilan consolidé. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Cette valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établis, comme une version modifiée du modèle de « Black Scholes », qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « boot-strapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

16. 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. Autres que celles déjà divulguées aux états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

17. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des recettes provenant de transactions non monétaires d'une valeur approximative de 1,2 million de dollars (2006 : 1,6 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,3 million de dollars (2006 : 1,5 millions de dollars) dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres frais résultant de transactions non monétaires. La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

18. ÉVENTUALITÉS

A| Appelé à se prononcer sur un litige opposant la Société et le Conseil des Canadiens avec déficiences (CCD), 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'OCT a enjoint la Société à redessiner et reconstruire ses voitures Renaissance.

Le 2 mars 2005, la Société a réussi à faire renverser la décision antérieure de l'OTC par un jugement de la Cour d'appel fédérale. Cette décision d'appel a ensuite été portée en appel devant la Cour suprême du Canada par le CCD. La Cour suprême a entendu la cause le 19 mai 2006 et a confirmé la décision de l'OTC.

La Société a évalué les dépenses requises pour retirer les obstacles abusifs indiqués par l'OTC; ces coûts se situent entre 8 millions de dollars et 10 millions de dollars, et ont été prévus dans le Plan d'entreprise. Les travaux de modification du matériel roulant débiteront en 2008 et devraient être complétés en 2010.

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.

La Société est en attente d'une décision de l'arbitre.

La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans les états financiers consolidés.

C| Les activités de l'entreprise sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination du sol, ainsi que la gestion et le déclassement des réservoirs de stockage souterrains et en surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de l'entreprise, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses établissements et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux qui s'y rattachent. Les établissements et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éradiquer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses propriétés dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les propriétés qui risquent

d'être contaminées, ou les activités ou les propriétés qui peuvent causer une contamination, sont prises en main sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action dépendant de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentiellement associées aux propriétés pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de responsabilités supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur des telles responsabilités et les coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'à la maîtrise de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

- (i) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs établissements;
- (ii) L'absence de demandes de tiers relativement aux sites particuliers;
- (iii) L'éventualité de lois et de règlements nouveaux ou modifiés, et de l'élaboration de nouvelles technologies de décontamination, ainsi que l'incertitude quant au moment de l'exécution du travail aux sites particuliers;
- (iv) La capacité de recouvrer les coûts des tiers relativement aux sites particuliers;
- (v) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs importants ou des frais liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces frais n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société. Les frais associés à des mesures correctives futures seront constatés dans l'année dans laquelle ils seront connus.

Compte tenu du fait que les coûts liés à une mesure corrective ne peuvent être estimés de façon raisonnable, aucune provision en matière d'environnement n'a été incluse dans les états financiers consolidés, à l'exception de ce qui suit :

Les comptes créditeurs et les charges à payer comprennent un passif environnemental d'une valeur de 1,5 million de dollars, qui a été établi par la Keewatin Railway Company pour les travaux d'assainissement et la décontamination de certains secteurs de son infrastructure ferroviaire.

- 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.

19. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient à la signature du contrat initial de location-exploitation, ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif reconnu aux états financiers consolidés.

20. RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers consolidés de 2007.

Annuaire de la Société

AU 31 DÉCEMBRE 2007

CONSEIL D'ADMINISTRATION

D. Hayward Aiton

Saint John (Nouveau-Brunswick)

Jeffrey R. Clarke

Ottawa (Ontario)

Paul Côté

Président et chef de la direction
Montréal (Québec)

Michel Crête

Montréal (Québec)

Steven Cummings

Montréal (Québec)

Angela Ferrante

Toronto (Ontario)

Jean-Louis Hamel

Montréal (Québec)

David Hoff

Vancouver (Colombie-Britannique)

Leo Housakos

Montréal (Québec)

Wendy A. King

Vancouver (Colombie-Britannique)

Margaret MacInnis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Donald Mutch

Toronto (Ontario)

Paul G. Smith

Calgary (Alberta)

Eric Stefanson

Winnipeg (Manitoba)

William M. Wheatley

Regina (Saskatchewan)

Donald A. Wright

Président du conseil d'administration
Toronto (Ontario)

DIRIGEANTS

Paul Côté

Président et chef de la direction

Steve Del Bosco

Chef, Orientation-client

Christena Keon Sirsly

Chef de la stratégie de l'entreprise

Carole Mackaay

Avocate générale et secrétaire

John Marginson

Chef de l'exploitation

Denis Pinsonneault

Chef, Capital humain

Robert St-Jean, CA

Chef, Services financiers et administration

Donald A. Wright, président du conseil,
*est membre ex-officio de chacun
des Comités du conseil.*

**Paul Côté, Président et
chef de la direction,**
*est membre ex-officio de chacun
des Comités du conseil sauf le
Comité de la vérification et des risques.*

Le conseil d'administration souhaite remercier Paul Fraser, Wendy Kelly, Lore Mirwaldt, Donald Pettit, Timothy Reid, Charles Ross, Kenneth Savage et Louis Tremblay pour leur contribution importante.

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

Eric Stefanson, président

Steven Cummings
Jean-Louis Hamel

Comité des ressources humaines

Angela Ferrante, présidente

Michel Crête
David Hoff
Margaret MacInnis

Comité des placements

Donald Mutch, président

Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Paul G. Smith
William M. Wheatley

Comité de la gouvernance d'entreprise

Jean-Louis Hamel, président

Angela Ferrante
Margaret MacInnis
William M. Wheatley

Comité de la planification et de finances

Paul G. Smith, président

Jeffrey R. Clarke
Michel Crête
David Hoff
Eric Stefanson

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 (Colombie-Britannique)
V6A 2C7

604 640-3700

viarail.ca