

ATTITUDE
ENTREPRENEURIALE
MEILLEURE
EXPERIENCE
YAGE
PRITE
RETE
LENCE
VICE
MESSE
ENTS
ASSION
CROISSANCE
L'ENTREPRISE

ALLER
DE L'AVANT
FAVORISER
L'ENGAGEMENT
DE NOS
GENS
RESPECT

PASSION
MEILLEURE
EXPERIENCE
DE VOYAGE
RESPECT
DÉPASSER
LES
ATTENTES
PROMESSE
AUX CLIENTS
ORIENTATION-CLIENT
PERFORMANCE
ENVIRONNEMENTALE

TENIR LA
PROMESSE
AUX CLIENTS
EXCELLENCE
SERVICE
ATTITUDE
ENTREPRENEURIALE
CROISSANCE
L'ENTREPRISE

RAPPORT ANNUEL 2008

LA FAÇON HUMAINE DE VOYAGER



LETTRE AU MINISTRE D'ÉTAT (TRANSPORTS)

L'honorable Rob Merrifield
Ministre d'État (Transports), Ottawa

Monsieur le Ministre,

En vertu des 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 se terminant le 31 décembre 2008.



Donald A. Wright
Président du conseil d'administration

Table des matières

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	7
Le bon produit pour le marché	7
Programme d'investissements en immobilisations	9
STRATÉGIE D'ENTREPRISE	13
Assurer la sécurité et la sûreté de tous	14
Favoriser l'engagement de nos gens	17
Tenir la promesse faite aux clients	20
Assurer la croissance de l'entreprise	23
Améliorer notre attitude entrepreneuriale	25
Accroître notre performance environnementale	27
GOUVERNANCE D'ENTREPRISE	29
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	31
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	36
ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ	67

L'année en chiffres

Les statistiques d'exploitation et les indicateurs financiers clés ci-après résument le rendement de la Société pour l'exercice 2008, comparativement aux données des exercices 2004 à 2007. Les résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables et les éléments hors financement de l'État ne sont pas inclus.

	2008	2007	2006	2005	2004
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS					
(EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Total des produits voyageurs	282,9	268,8	266,6	255,6	240,6
Total des produits	299,2	285,6	297,1	289,8	258,7
Charges en trésorerie (1)	513,4	486,2	475,5	465,7	443,8
Déficit d'exploitation en trésorerie (1)	214,2	200,6	178,4	175,9	185,1
Dépenses en immobilisations	42,1	12,4	14,5	21,2	20,2
Financement de l'État :					
Exploitation	214,2	200,6	169,0	169,0	177,4
Immobilisations	42,1	12,4	0,0	0,7	20,2
Total du financement de l'État (2)	256,3	213,0	169,0	169,7	197,6
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (3)					
Ratio des produits aux charges en trésorerie (%) (1)	58,4	58,9	62,8	62,4	58,8
Nombre de voyageurs transportés (EN MILLIERS)	4 605	4 181	4 091	4 097	3 887
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	951	874	874	888	851
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	22,5	23,0	19,3	19,0	20,8
Rendement (CENTS PAR VOYAGEURS-MILLE)	29,6	30,5	30,3	28,6	28,0
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 746	6 658	6 665	6 740	6 771
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	46 961	46 362	47 625	48 614	48 396
Coefficient d'occupation moyen (%)	59	55	55	55	53
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	141	131	131	132	126
Ponctualité (%)	75	77	84	81	70
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3 109	3 017	3 003	3 059	3 027

1. Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du ratio des produits aux charges en trésorerie excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le couru comptable de rémunération, les gains et les pertes non réalisés sur les instruments financiers, 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.
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 des services 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 3 100 employés, VIA a transporté plus de 4,6 millions de voyageurs en 2008.

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 distinctives pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui les comblera et 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 services de transport, y compris 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 désignées par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région et offre des services essentiels dans certaines régions du pays.



De gauche à droite :

Ken Cairns

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

Réjean Rivard

Responsable
(gare Centrale, Montréal)

Message du président du conseil d'administration



VIA a connu un excellent rendement en 2008 : elle a continué d'enregistrer des améliorations qui ont entraîné l'accroissement de l'intérêt – et de la confiance – à l'égard de l'avenir du rail voyageurs canadien.

La stratégie de gestion de VIA a continué d'être axée sur les défis immédiats : offrir de façon constante un excellent service à la clientèle, accroître la part de marché et améliorer le rendement quotidien. Par conséquent, VIA a enregistré une croissance à la fois de l'achalandage et des produits voyageurs, tout en contrôlant les frais malgré la hausse des coûts du carburant. VIA a clôturé l'exercice en respectant ses objectifs pour ces principales mesures de rendement, conformément au plan d'exploitation de cinq ans de la Société.

Parallèlement, la Société est allée de l'avant avec le Programme d'investissements en immobilisations de cinq ans de 516 millions de dollars, que le gouvernement fédéral a annoncé à l'automne 2007. Des progrès remarquables ont été réalisés au chapitre de la modernisation des locomotives et des voitures voyageurs de VIA, ainsi que de l'amélioration des installations dans les gares. Les négociations menées avec les sociétés de chemin de fer assurant le transport de marchandises en vue de perfectionner l'infrastructure progressent; ces négociations ont pour

but d'éliminer les goulots d'étranglement causant de la congestion sur l'infrastructure que se partagent les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

Dans son ensemble, le Programme d'investissements permettra de s'assurer que le réseau et le niveau des services actuels de VIA sont viables et plus concurrentiels, tout en améliorant la fiabilité du service ferroviaire actuel et en développant la capacité en vue d'offrir des services plus rapides et plus fréquents dans le futur.

Les résultats de l'étude nationale sur la réputation des entreprises de 2008, menée par Léger Marketing, soulignent le rendement solide obtenu par VIA. Pour une deuxième année consécutive, VIA se classe parmi les 100 entreprises canadiennes qui se sont le plus améliorées. VIA occupe le 35^e rang et gagne ainsi huit places au classement comparativement à 2007.

Le conseil d'administration de VIA continue d'accorder la priorité à la mise en œuvre de principes de bonne gouvernance et s'assure que les ressources investies dans le rail voyageurs sont bien gérées afin d'offrir aux Canadiens une valeur durable dans le futur. À ce chapitre, le conseil accueille avec enthousiasme la décision des gouvernements ontarien et québécois, ainsi que du gouvernement du Canada d'actualiser les études antérieures se penchant sur le transport ferroviaire à grande vitesse.

À titre d'exploitant du service ferroviaire voyageurs national du Canada, VIA continuera de donner des conseils et d'apporter son expertise pour élaborer de nouvelles solutions de transport pour le pays, et ce, tout en s'assurant que les services qu'elle offre à l'heure actuelle représentent une valeur réelle pour les Canadiens d'un océan à l'autre.

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



En 2008, les gens de VIA se sont encore une fois unis pour former une équipe, ont continué de mettre l'accent sur la clientèle et ont permis d'enregistrer des résultats exceptionnels pour le rail voyageurs. Grâce au dévouement de ses employés, VIA a connu une hausse des produits voyageurs pour une cinquième année consécutive et a augmenté ses produits de plus de cinq pour cent par rapport à 2007. Nous avons établi un nouveau record et accru l'achalandage de dix pour cent en servant plus de 4,6 millions de clients. Nous avons obtenu des gains comparables au chapitre des voyageurs-milles, ainsi qu'un coefficient d'occupation supérieur se chiffrant à 59 pour cent.

Ces résultats sont substantiels compte tenu des défis auxquels nous avons fait face tout au long de l'année. Les problèmes constants liés à la maintenance du matériel roulant vieillissant, ainsi que les interruptions des activités et des services se rattachant à l'infrastructure ont entraîné des difficultés en ce qui a trait à la ponctualité. Cette situation a eu une incidence directe sur nos clients et sur leur degré de satisfaction par rapport à nos services.

Cependant, les gens de VIA n'ont pas perdu de vue leur objectif et ont su affronter chaque nouveau défi avec une détermination extraordinaire.

Leurs efforts se reflètent non seulement dans les résultats financiers, mais aussi dans les prix et les reconnaissances que nous avons obtenus en 2008. Nous nous sommes notamment vu décerner un prix Agents' Choice Awards par les agents de voyages, deux prix de l'Association des chemins de fer du Canada, une reconnaissance de la Society of International Railway Travelers, ainsi que des prix pour l'innovation en matière de marketing et de conception de produits. De plus, nous avons grimpé de façon considérable au classement des sondages sur la réputation des entreprises, et ce, tant à l'échelle nationale que régionale.

Nous avons de bonnes raisons d'être fiers de nos réalisations et d'envisager l'avenir avec confiance. Nous avons réalisé de grands progrès en ce qui concerne les projets d'investissements en immobilisations afin de résoudre des problèmes d'infrastructure et de matériel roulant de longue date. Nous avons apporté d'importantes améliorations aux voies appartenant à VIA. Les travaux de modernisation de notre matériel roulant se déroulent conformément aux délais fixés. Des travaux plus approfondis liés à l'infrastructure sont prévus prochainement sur la voie ferrée appartenant au CN.

Ces travaux procureront des avantages réels aux voyageurs au cours des années à venir.

Cependant, notre défi immédiat demeure le même : continuer de mettre l'accent sur le déploiement d'efforts supplémentaires pour mieux satisfaire nos clients et sur la prestation d'un service à la clientèle personnalisé qui rend les voyages avec VIA uniques. Nous connaissons du succès aujourd'hui, car les employés de VIA sont fiers d'offrir ce service quotidiennement.

En 2008, nous avons pris des mesures pour renforcer cette fierté. Nous misons sur un Sondage de mobilisation des employés mené à l'échelle de l'entreprise, et nous abordons donc l'année 2009 avec un large éventail de nouveaux outils et un engagement renouvelé pour continuer d'évoluer comme entreprise composée de personnes fières de servir leur clientèle – et qui se consacrent plus que jamais à la prestation du meilleur service de transport voyageurs possible à ses clients.

Paul Côté
Président et chef de la direction

LA REVUE DE L'ANNÉE

LE BON PRODUIT POUR LE MARCHÉ

VIA a commencé l'année 2008 avec une confiance renouvelée, encouragée par l'intérêt accru que suscitent le rôle et le potentiel du rail voyageurs.

En 2007, l'annonce faite par le gouvernement du Canada quant à sa décision d'octroyer un nouveau financement pour le rail voyageurs, qui comprend le Programme d'investissements en immobilisations le plus important de l'histoire de VIA, a souligné la valeur qu'ont les services ferroviaires pour les Canadiens. Il a aussi été un signe de reconnaissance à l'égard du dossier constant que présente VIA en matière de croissance de l'achalandage, de réduction des coûts, et d'amélioration de la productivité et du rendement du service. Les préoccupations que font naître le développement durable et l'instabilité des prix de l'énergie ont permis de voir le rail voyageurs sous un nouveau jour; on le considère maintenant comme étant un moyen de transport abordable et respectueux de l'environnement. La décision du gouvernement fédéral et des gouvernements québécois et ontarien d'actualiser les études antérieures sur le transport ferroviaire à grande vitesse a éveillé un nouvel intérêt quant au potentiel que présente cette technologie pour répondre aux futurs besoins liés au transport.

Les avantages uniques du service de VIA ont été mis au premier plan dès le début de l'année. Au cours de la saison hivernale, exceptionnellement longue et rigoureuse, plus de gens ont été attirés par la nature pratique des voyages en train, qui constituent une solution de rechange confortable pour affronter la glace et la neige pendant leurs déplacements.



Louise Saint-Laurent

Préposée aux services de gare
(gare Centrale, Montréal)

L'achalandage et les produits ont entamé une croissance qui s'est poursuivie au cours du printemps. Pendant l'été, malgré la légère perte de vigueur du marché touristique canadien, l'achalandage est demeuré relativement élevé; cette situation est en partie attribuable au vif intérêt qui animait de nombreux voyageurs souhaitant visiter Québec dans le cadre des célébrations du 400^e anniversaire de la ville. De plus, VIA a accordé une distinction spéciale aux membres des Forces canadiennes et à leur famille en leur offrant un voyage gratuit ou à prix réduit pendant tout le mois de juillet; cette initiative nous a permis d'accueillir près de 60 000 clients supplémentaires.

Malgré l'achalandage accru, VIA a affronté des difficultés majeures liées à l'exploitation et à une concurrence intense de la part des autres services de transport. Les problèmes causés par l'infrastructure et le matériel roulant vieillissant, qui seront résolus à long terme par le biais de l'investissement en immobilisations, ont continué d'entraîner des retards. Les déraillements de trains de marchandises et les projets d'infrastructure ont donné lieu à des interruptions de service, ce qui a eu une incidence directe sur la satisfaction des clients. Les charges d'exploitation, y compris la hausse de 10 millions de dollars des coûts du carburant comparativement à 2007, ont entraîné de

nouvelles pressions quant à l'accroissement de la productivité, sans toutefois compromettre le service à la clientèle. Les tarifs moyens ont poursuivi leur chute dans l'ensemble de l'industrie, ce qui a exercé une pression supplémentaire sur la gestion des places en vue d'augmenter les taux d'occupation.

VIA a relevé chaque nouveau défi rapidement – elle a conclu de nouveaux arrangements au chapitre de l'exploitation et des échéanciers avec les sociétés de transport ferroviaire de marchandises, a adopté de nouvelles stratégies de distribution et de tarification dans le but de tirer profit de sa popularité et de l'augmentation du nombre de visites sur son site Web, a renouvelé son intérêt pour l'innovation et a formé des équipes à l'échelle de la Société. La stratégie d'entreprise *Aller de l'avant* de VIA, qui présente une définition claire des buts de la Société au cœur desquels se trouve l'orientation-client, nous a permis de poursuivre sur la bonne voie en ce qui concerne le déploiement des efforts pour assurer la croissance du rail voyageurs.

VIA a terminé l'année avec une confiance soutenue en l'avenir, puisqu'elle a établi un nouveau record d'achalandage à l'échelle de son réseau ferroviaire voyageurs pancanadien.

MAINTENIR LE RENDEMENT SUR LA BONNE VOIE

Les tendances de VIA en matière de rendement à long terme sont demeurées fortes en 2008. Depuis 1990, VIA a :

- réduit de 48 % sa dépendance envers le financement du gouvernement pour l'exploitation;
- augmenté ses produits de 110 %;
- augmenté le nombre de voyageurs de 33 %;
- accru le recouvrement des coûts de 100 %.

Programme d'investissements en immobilisations

En octobre 2007, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 516 millions de dollars s'échelonnant sur une période de cinq ans dans le but de consolider le service ferroviaire voyageurs national. Cet investissement, qui se concentre d'abord sur le renouvellement du matériel roulant et de l'infrastructure, permettra de relever avec succès de nombreux défis d'exploitation clés auxquels VIA fait face actuellement. Il permettra à VIA de maintenir et d'améliorer la fiabilité des services offerts aux voyageurs à l'échelle du pays, et de s'assurer que le service demeure à la fois économique et durable dans le futur.

Immédiatement après l'annonce du Programme d'immobilisations en octobre 2007, VIA a élargi le groupe se consacrant à la gestion des projets, et a amélioré les processus liés aux rapports et au suivi des projets destinés au conseil d'administration. À la demande du conseil, une vérification interne a été menée au Bureau de gestion de projets au début de 2008. Les résultats de cette vérification ont été examinés et acceptés par la direction de VIA en juin 2008, et la plupart des recommandations présentées ont été appliquées.

À la fin de 2008, le Bureau de gestion de projets était doté de tout le personnel nécessaire pour gérer le Programme d'immobilisations. Le Bureau dresse régulièrement un rapport sur les progrès réalisés dans le cadre de chaque projet au comité directeur du Programme d'immobilisations, qui est composé des membres de la haute direction de VIA, et au conseil d'administration.

MODERNISATION DES LOCOMOTIVES

VIA exploite actuellement 54 locomotives F-40 de General Motors, lesquelles constituent 70 pour cent de l'ensemble de son parc de locomotives. Âgées de plus de vingt ans, ces locomotives sont utilisées partout au Canada : pour les services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest de VIA, dans le corridor Québec-Windsor et pour les services en régions éloignées.

En vieillissant, le matériel roulant connaît des problèmes mécaniques fréquents qui entraînent la hausse des coûts de maintenance et du nombre de trains accusant du retard. De plus, bon nombre des composants et des systèmes sont maintenant désuets, ce qui rend difficile la recherche de pièces de rechange.

En décembre 2007, VIA a entamé un projet de remise à neuf du parc de locomotives F-40 qui s'échelonnera sur cinq ans. Ce projet, qui est bien entamé à l'heure actuelle, comprend le démontage et le remontage complets des locomotives en incorporant la plus récente technologie. Cette technologie sera plus fiable, elle nécessitera moins d'énergie et le matériel sera plus léger, faisant en sorte que les locomotives consommeront moins de carburant. De plus, elles présenteront également un nouvel agencement de couleurs.

La remise à neuf prolongera la durée de vie de ces locomotives de 15 à 20 ans, et ce, à moins de la moitié des coûts d'achat de matériel roulant neuf. Parallèlement, VIA s'assurera que les locomotives respectent les normes actuelles liées à l'environnement et à la sécurité en réduisant d'environ 12 pour cent les émissions de gaz à effet de serre, et de 15 pour cent les coûts de maintenance annuels.

Les premières locomotives F-40 remises à neuf seront prêtes au printemps 2009 et les autres au plus tard en 2012.

REMISE À NEUF DES VOITURES VOYAGEURS LRC

En février 2008, VIA a publié une demande de propositions dans le but de remettre à neuf son parc de 98 voitures voyageurs LRC (léger, rapide, confortable), une initiative qui prolongera leur durée de vie jusqu'à 20 ans. Ces voitures sont utilisées pour assurer le service tant en première classe qu'en classe économique dans le corridor Québec-Windsor. Bien que les voitures LRC représentent moins du quart du parc complet, elles engendrent plus de 50 pour cent du total des produits voyageurs de VIA.

Les voitures LRC sont en service depuis plus de 25 ans et ne comblent plus les attentes des voyageurs au chapitre du confort et des commodités. Leurs pièces démodées sont de plus en plus chères et la fiabilité diminue.

Dans le cadre de la remise à neuf des voitures LRC, de nouveaux systèmes électriques et mécaniques seront installés. Des améliorations seront apportées à l'éclairage, aux systèmes de chauffage et de climatisation, ce qui diminuera la consommation d'énergie et les coûts. De plus, VIA remettra en état l'intérieur des voitures, donnera une nouvelle apparence à la classe *VIA 1* et s'assurera que le matériel roulant respecte les normes en vigueur relativement à la sécurité des voyageurs, au confort et à l'accessibilité pour les personnes ayant une déficience. Le projet sera réalisé au cours des quatre prochaines années.

PROTOTYPE DE VOITURE PARC EN ACIER INOXYDABLE (AES 1)

VIA se prépare à la future modernisation du parc de voitures voyageurs AES 1 utilisées pour assurer le service transcontinental de l'Ouest en élaborant un prototype de voiture Parc accessible. Le prototype comprendra une chambre communicante entièrement accessible, une chambre communicante régulière, des salons à murale et en rotonde reconfigu-

rés, et une section panoramique refaite. Grâce à ces améliorations, la voiture sera conforme à toutes les normes de l'Office des transports du Canada en ce qui concerne l'accessibilité, ainsi qu'aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports.

Dans le cadre de cette future modernisation du parc de voitures AES 1, on améliorera l'intérieur et d'autres caractéristiques des voitures, ce qui permettra d'offrir un produit plus attrayant qui répond aux attentes des clients – et de contribuer à l'objectif de VIA visant à accroître l'achalandage et les produits. Des aires de préparation alimentaire plus efficaces sur le plan ergonomique diminueront les coûts tout en améliorant la prestation des services, l'efficacité du personnel et la sécurité. Le parc actualisé réduira également les coûts par le biais d'une efficacité énergétique accrue et comprendra des caractéristiques qui faciliteront la maintenance du matériel roulant.

INFRASTRUCTURE

La plus grande partie de l'infrastructure ferroviaire utilisée par les trains voyageurs appartient aux sociétés de chemins de fer de marchandises et est partagée avec ces sociétés. Dans le corridor Québec-Windsor, où VIA exploite 429 trains par semaine et sert 90 pour cent du total de sa clientèle, l'augmentation du trafic marchandises a entraîné de la congestion et a contribué aux fréquents retards accusés par les trains voyageurs.

VIA a entamé des négociations avec les sociétés de chemins de fer de marchandises en 2008 dans le but de restaurer cette infrastructure; des projets majeurs seraient réalisés sur toutes les liaisons du Corridor. Une telle initiative permettra à VIA d'améliorer le service entre toutes les principales villes desservies, dont Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London et Windsor, ainsi que pour les nombreuses petites collectivités qui se trouvent entre ces villes.

Cet investissement dans l'infrastructure inclura les éléments suivants :

- Amélioration des voies, avec l'ajout de nouvelles voies d'évitement dans les endroits clés;
- Remise en état de plusieurs ponts ferroviaires (subdivisions Alexandria, Chatham et Smiths Falls);
- Améliorations aux passages à niveau et à la protection aux passages à niveau;
- Nouveaux passages inférieurs et passerelles pour piétons;
- Sécurité accrue;

- Signalisation améliorée, grâce à l'augmentation de la portée des systèmes de commande centralisée de la circulation (CCC) afin de couvrir l'infrastructure de tout le Corridor.

L'amélioration de l'infrastructure se traduira par une amélioration de la sécurité et par l'élimination de nombreux retards causés par la congestion. Elle permettra également aux trains voyageurs de circuler à des vitesses plus élevées. Par conséquent, la durée moyenne des voyages sera réduite et la capacité se verra améliorée, ce qui permettra à VIA d'offrir un service plus rapide et d'ajouter des fréquences partout dans le Corridor. Une fois ces améliorations apportées à l'infrastructure au plus tard en 2012, VIA prévoit transporter plus d'un million de voyageurs additionnels, ce qui représente une croissance de l'achalandage de 32 pour cent.

GARES : INVESTIR DANS LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ

Dans le cadre du Programme d'investissements de cinq ans, VIA améliore et modernise ses principales gares voyageurs afin de servir ses clients de façon plus efficace, et de répondre aux besoins liés à l'exploitation et à la sécurité. Les principaux projets comprennent l'amélioration des quais, des salons, de l'éclairage et des portes d'embarquement, des rénovations intérieures et extérieures et, dans certains cas, l'agrandissement des installations actuelles ou la construction de nouvelles installations. En 2008, des projets ont été approuvés pour 22 gares à l'échelle du pays :

EST DU CANADA	OTTAWA - QUÉBEC	SUD-OUEST DE L'ONTARIO	OUEST CANADIEN
Chambord	Fallowfield	Brantford	Kamloops
Halifax	Montréal	Cobourg	Vancouver
Moncton	Ottawa	Guelph	Winnipeg
New Carlisle	Québec	London	
	Ste-Foy	Niagara Falls	
		Oakville	
		Sarnia	
		St. Catharines	
		Toronto	
		Windsor	

STRATÉGIE D'ENTREPRISE

PENDANT PLUS DE 30 ANS, VIA s'est forgée une réputation d'envergure internationale parmi les exploitants du rail voyageurs pour l'excellence du service à la clientèle qu'elle offre. VIA reconnaît que le service à la clientèle constitue l'une des principales forces concurrentielles de la Société – et la force majeure qui distingue le rail voyageurs sur le marché – et l'a donc mis au cœur de sa stratégie d'entreprise, qui s'intitule *Aller de l'avant*.

La stratégie *Aller de l'avant* a été créée en 2005 et, cette année-là, elle a permis à la Société d'établir de nouveaux records en ce qui a trait à la croissance des produits et de l'achalandage. La stratégie *Aller de l'avant* fait du service à la clientèle la pierre angulaire de la vision, de la mission et des valeurs de VIA, et définit les six buts stratégiques clés de la Société. Ces buts fournissent une structure orientée vers le client pour la gestion des gens et des ressources à VIA, et ils sont adaptés aux nouvelles réalités du marché. Les buts, ainsi que la stratégie *Aller de l'avant* dans son ensemble, sont revus et mis à jour chaque année.

◀ **Robert Serecki**
Coordonnateur des services
à bord du *Canadien*
(basé à Winnipeg)

Assurer la sécurité et la sûreté de tous

Tous les employés de VIA reconnaissent que la sécurité et la sûreté constituent la priorité de nos clients et de nos collègues. La Société est grandement reconnue comme chef de file pour la gestion sûre et sécuritaire de ses activités d'exploitation : en 2001, elle a élaboré l'un des premiers Systèmes de gestion de la sécurité d'entreprise à voir le jour au sein de l'industrie.

Ce Système – qui comprend les politiques, normes, procédures et responsabilités pour assurer la sécurité de l'exploitation ferroviaire – est vérifié par les représentants de Transports Canada, et est régulièrement revu et mis à jour par les experts en la matière de VIA.

Les questions liées à la sécurité font également l'objet de suivis par les comités de santé et de sécurité dans des emplacements clés partout au Canada. Ces comités vérifient les conditions relatives à la sécurité locale, et examinent les données de rendement constant afin de fixer des objectifs spécifiques pour améliorer la sécurité en milieu de travail et pour définir les questions qui nécessitent l'attention des cadres supérieurs. Depuis 2005, les buts en matière de sécurité sont intégrés dans la stratégie *Aller de l'avant* de VIA.

Les questions relatives à la sûreté sont au cœur de l'objectif visant à assurer la sécurité de tous. VIA collabore avec des organismes de réglementation pour s'assurer que ses normes de sûreté sont conformes à celles de ses partenaires au sein de l'industrie. La Société collabore également avec les organismes chargés de l'application de la loi pour maintenir des canaux de communication ouverts, et pour s'assurer que les meilleurs contrôles de sûreté possibles sont appliqués en ce qui concerne les installations et l'exploitation.

Chaque année, les employés doivent suivre une formation en ligne qui leur permet de mieux connaître les divers aspects liés à la sûreté à VIA. Ce cours amène les employés à comprendre leurs rôles et leurs responsabilités relativement à la sûreté, à reconnaître les facteurs de risques, et à devenir plus vigilants et attentifs aux événements inhabituels qui ont lieu dans leur milieu de travail.



ALLER DE L'AVANT 2008 NOTRE STRATÉGIE D'ENTREPRISE

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

CONSOLIDATION DE LA GESTION DES RISQUES LIÉS À LA SÉCURITÉ, À LA SÛRETÉ ET AUX ASPECTS NON FINANCIERS

Puisque de nouvelles préoccupations émergent en ce qui concerne l'éventuelle propagation de maladies contagieuses par les voyageurs et les répercussions potentielles que peuvent avoir les incidents de train sur l'environnement, la coordination et la gestion de tous les aspects propres aux risques liés à la sûreté et à la sécurité deviennent des défis de plus en plus complexes. En octobre 2008, VIA a créé un groupe de coordination pour s'assurer qu'elle continue de fixer les normes les plus strictes possibles pour la gestion de tous les risques relatifs à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et à l'exploitation.

L'équipe de gestion de la sécurité, de la sûreté et des risques, qui relève directement du président, consolide toutes les activités de gestion des risques se rapportant à la sécurité, à la sûreté, à l'environnement et aux aspects non financiers. Elle est sous la responsabilité d'un directeur principal, ce qui assure une meilleure coordination de ces fonctions et affermit la gouvernance globale de la Société.

PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

L'équipe de gestion de la sécurité, de la sûreté et des risques a pris part à l'élaboration d'un nouveau Plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ferroviaire à l'intention des employés, qui a été distribué en décembre 2008. Ce guide de référence résume les principales responsabilités du personnel de VIA touché par une situation d'urgence impliquant un train, telle qu'une collision, un déraillement, un incident relatif à la sûreté ou une possible alerte liée à la santé.

Outre les responsabilités des employés, ce guide comprend la chaîne de commandement, et les mesures nécessaires pour assurer une bonne communication et la coordination des mesures d'urgence. Depuis sa mise en œuvre, les employés ont reçu une formation pour se familiariser avec son utilisation et son application.

PROTECTION DES SERVICES ESSENTIELS

Les services de transport sont essentiels non seulement pour l'économie du pays, mais aussi pour la santé et la sécurité des citoyens et des collectivités. En 2008, VIA a pris d'importantes mesures visant à élaborer et à mettre en œuvre un Plan de continuité des affaires de la Société afin de s'assurer que la prestation des services ferroviaires voyageurs puisse se poursuivre ou reprendre dans une multitude de circonstances ou de conditions d'urgence.

SAUVER DES VIES

En 2008, VIA a installé des défibrillateurs externes automatiques – utilisés pour ranimer les victimes d'un arrêt cardiaque – à bord de tous les trains, ainsi que dans certaines de ses gares voyageurs et lieux de travail. Environ 625 employés de VIA partout au pays ont reçu une formation sur l'utilisation de ces appareils.

Ce programme est l'un des premiers au sein de l'industrie des transports ferroviaires pour voyageurs en Amérique du Nord et a valu à VIA le Prix de la sécurité 2008 décerné par l'Association des chemins de fer du Canada.

Il est important de noter que le programme de défibrillateur conjugué à la vigilance des employés a déjà permis de sauver la vie d'un client. En effet, trois mois après l'installation des défibrillateurs, l'un d'eux a été utilisé pour ranimer une victime d'un arrêt cardiaque qui se trouvait sur le quai d'embarquement de la gare Union de Toronto. Les premiers répondants ont affirmé que l'utilisation rapide du défibrillateur a été essentielle à la survie de cette personne.

Favoriser l'engagement de nos gens

Les gens font bien leur travail lorsqu'ils croient que ce qu'ils accomplissent est important, lorsqu'ils comprennent de quelle façon leur travail contribue aux principaux buts de la Société, et lorsqu'ils peuvent apporter cette contribution dans un environnement qui favorise et récompense les meilleurs efforts. Cet aspect est particulièrement important au sein d'une entreprise axée sur le service à la clientèle, où le succès commercial dépend de l'engagement personnel que prennent les employés à l'égard de leur emploi – un engagement qui vise à déployer tous les efforts pour combler les besoins des clients.

Avec le lancement de la stratégie *Aller de l'avant* en 2005, VIA a entamé un processus consultatif auprès des employés de l'ensemble de la Société pour nourrir un tel engagement et pour les inciter à s'engager directement à l'égard des valeurs, des buts et du succès du rail voyageurs. La stratégie *Aller de l'avant* est revue, mise à jour et communiquée aux employés de façon régulière, et ce, par le biais de rencontres en personne avec les superviseurs et de rapports réguliers sur les progrès réalisés au chapitre du rendement de l'entreprise.

De nouvelles initiatives de formation, dont un éventail de modules et de ressources en ligne, ont contribué à faire cadrer les outils de perfectionnement personnel, les perspectives de carrière et les buts stratégiques de la Société.

La nouvelle structure pour les évaluations de rendement, l'établissement des objectifs et la rémunération a permis de créer des liens plus clairs et plus directs entre le rendement individuel, le rendement collectif et le succès de VIA en tant qu'entreprise. De nouveaux programmes ont amené les gestionnaires à émettre des commentaires plus constructifs, et à diriger, encadrer et appuyer les employés de façon plus pertinente.

SONDAGE DE MOBILISATION DES EMPLOYÉS

En 2008, VIA a mené un sondage auprès des employés à l'échelle de la Société pour déterminer à quel point VIA a été efficace dans la création d'une entreprise où les gens aiment travailler, sentent que le travail qu'ils accomplissent est utile et se considèrent engagés à contribuer au succès de VIA. Les résultats obtenus sont encourageants lorsqu'on les compare aux opinions exprimées par les employés dans le cadre d'un sondage similaire mené en 2005. Ces résultats permettront à l'entreprise de trouver de nouvelles façons de renforcer davantage l'engagement des employés au cours des années à venir.

La grande majorité des employés ont affirmé qu'ils étaient très fiers de travailler pour la Société et qu'ils croient que VIA ajoute de la valeur au sein des collectivités desservies par le rail voyageurs. La majorité, soit 94 pour cent des employés, déclare qu'elle comprend comment son travail est relié à la clientèle. Ce niveau de compréhension, qui a connu une hausse de 20 pour cent par rapport à 2005, constitue une assise solide en vue d'assurer l'évolution de VIA en tant qu'entreprise axée sur la clientèle.

En outre, un plus grand nombre d'employés affirment qu'ils se sentent incités à agir pour améliorer l'expérience vécue par le client. Les employés ont indiqué que le leadership de VIA leur donne maintenant une direction plus claire quant à l'avenir de l'entreprise. Plus de gens ont mentionné qu'ils entretiennent une bonne relation avec leurs gestionnaires et que ces derniers leur fournissent des commentaires plus constants sur la manière dont ils accomplissent leur travail.

Parallèlement, le sondage a permis d'identifier les secteurs où VIA peut améliorer l'engagement des employés. Par exemple, bien que les employés aient l'impression que la Société connaît mieux la direction qu'elle suivra pour l'avenir, les leaders ne déploieraient pas suffisamment d'efforts pour que les employés soient enthousiastes par rapport à cette direction. Seulement 54 pour cent des employés ont affirmé posséder les outils et les ressources nécessaires pour être le plus productif possible au travail. Les employés aimeraient également que des améliorations supplémentaires soient enregistrées dans les domaines de la gestion du rendement, de la reconnaissance et des occasions de perfectionnement.

Depuis l'analyse des résultats du sondage, les cadres supérieurs travaillent à l'élaboration d'un plan d'action de la Société, tandis que les chefs d'équipe collaborent avec le personnel pour mener des séances de rétroaction et pour créer des plans d'action locaux, au besoin. Ces mesures serviront de base à la consolidation de VIA – en 2009 et pour les années à venir – en tant qu'entreprise au sein de laquelle les gens aiment le travail qu'ils accomplissent, et peuvent contribuer à son succès.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

La reconnaissance de la mobilisation des employés à l'égard des communautés qui leur tiennent à cœur et le soutien nécessaire à cette mobilisation constituent des éléments importants de la mobilisation du personnel. En 2008, VIA a continué de favoriser l'apport des employés aux causes importantes, aux événements et aux organismes dignes d'intérêt, et a consolidé les partenariats conclus avec les organismes communautaires.

- En janvier 2008, VIA a établi un partenariat avec l'organisme Jeunesse, J'écoute dans le but d'appuyer ses services d'information et de consultation en ligne et par téléphone (sans frais) offerts aux jeunes à toute heure du jour et de la nuit. Au cours de la *Journée VIA* au Centre de maintenance de Montréal, qui s'est avérée le plus grand événement axé sur les employés de toute l'histoire de VIA, environ 1 500 employés ont amassé des fonds pour ce service. De plus petits groupes d'employés de Vancouver à Halifax ont également participé à des collectes de fonds pour Jeunesse, J'écoute.
- L'équipe verte du Centre de maintenance de Montréal, qui prend part à des projets de nature environnementale, s'est associée à une école primaire voisine et partage avec elle les profits tirés du recyclage de cannettes de métal et d'aluminium. Les fonds amassés sont utilisés pour des projets qui concernent notamment les installations pour les enfants ayant une déficience et l'amélioration de la bibliothèque de l'école.

- À l'automne 2008, VIA a entrepris sa Campagne nationale de charité annuelle, qui vise à récolter des fonds pour Centraide Canada et Partenairesanté. Dans le cadre de cette Campagne, dont le slogan clamait « Fais partie du changement », les employés ont amassé plus de 257 000 dollars pour les organismes en question.
- Des employés se sont portés volontaires pour participer à la coordination d'EnviroExpo, un projet national qui incite les élèves à élaborer des projets scientifiques visant à trouver des solutions aux problèmes liés à l'environnement. VIA a lancé le projet EnviroExpo en 2007 en partenariat avec la Fondation Sciences Jeunesse Canada.
- Depuis de nombreuses années, les employés jouent un rôle actif dans l'organisation entourant la mise en service du Train du père Noël dans l'Ouest canadien : au fil des ans, ce train est devenu si populaire que tous les billets se vendent en quelques jours et, parfois, en quelques heures seulement. En 2008, plus de 7 400 dollars ont été amassés grâce au Train du père Noël; tous les profits réalisés sont versés aux hôpitaux pour enfants de Jasper, de Prince George et de Prince Rupert.
- En octobre, environ 600 personnes ont effectué un voyage aller-retour entre Vancouver et Mission, en Colombie-Britannique, à bord de l'Express des cheminots, un train spécial comportant une locomotive à vapeur ancienne et treize voitures-coachs offertes par VIA. Cette initiative, coordonnée par un groupe d'employés de la région de Vancouver en collaboration avec les représentants du Canadien National, du Canadien Pacifique et de la Burlington Northern Railway, a permis de récolter plus de 17 000 dollars pour la campagne liée aux camps des Timbres de Pâques de la BC Lions Society. Depuis plus de 20 ans, les employés de VIA participent de façon active aux Relais 24 Heures – Timbres de Pâques tenus chaque année dans des villes partout au Canada.

Tenir la promesse faite aux clients

«Tenir la promesse faite aux clients» à VIA signifie s'assurer que l'expérience réelle vécue à bord du train en ce qui concerne le service coïncide avec les attentes des clients. Tout au long de 2008, VIA a continué de raffiner et d'approfondir sa compréhension des attentes de la clientèle, et de trouver de meilleures manières de les combler. Par exemple, VIA a poursuivi son examen exhaustif des produits et services qu'elle offre dans le Corridor. L'objectif de cet examen entrepris en 2007 est de déterminer dans quelle mesure l'expérience-client correspond à la promesse véhiculée aux clients par l'intermédiaire de la publicité, des promotions et des autres circuits de VIA, et de concevoir des services qui satisferont davantage leurs attentes en constante évolution dans le futur.

VIA a également élaboré un nouveau programme de formation destiné aux employés de première ligne, qui s'intitule *Créer des relations-clients hors pair*. Il s'agit de la mise à jour d'un cours de formation antérieur portant sur le service à la clientèle, qui combine des modules présentés en ligne et en classe. Ces modules proposent aux employés de nouveaux outils et de nouvelles techniques pour créer des expériences uniformes et positives pour les clients.

LE DÉFI DE LA PONCTUALITÉ

L'une des priorités des clients à bord de tous les trains de VIA est la prestation d'un service ponctuel et fiable, ainsi que l'utilisation de trains qui respectent les heures de départ et d'arrivée prévues. Cette priorité est devenue un important défi au cours des dernières années et a constitué une question majeure pour VIA – et pour les clients – en 2008. Les conditions hivernales rigoureuses ont contribué à augmenter les retards enregistrés par les trains pendant la première partie de l'année. De plus, le matériel roulant vieillissant de VIA connaît de plus en plus de pannes et de problèmes de maintenance – une question qui ne sera pas entièrement résolue

avant la remise à neuf des locomotives et des voitures voyageurs dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations.

En outre, l'achalandage accru dans le Corridor a contribué à l'enregistrement de retards, puisque les voyageurs prennent plus de temps pour monter à bord des trains et pour en descendre. VIA a réalisé une étude complète des temps d'arrêt dans les gares du Corridor et a déterminé les endroits où plus de temps était à prévoir dans les horaires afin d'y servir le nombre accru de voyageurs. Un nouvel horaire a été lancé en juin pour les trains du Corridor; les heures de départ et d'arrivée ayant été révisées, l'horaire est maintenant plus fiable.

VIA a également établi une nouvelle relation productive avec le Canadien National (CN), à qui appartient une grande partie de l'infrastructure utilisée par ses trains. Par conséquent, le CN collabore maintenant de façon plus étroite avec VIA pour créer une meilleure compréhension commune des exigences d'exploitation de VIA et pour trouver des manières de gérer l'infrastructure qui permettent de remplir ces exigences de façon plus efficace. Ce partenariat renouvelé a permis d'améliorer la ponctualité enregistrée pendant la deuxième moitié de l'année, et entraînera des améliorations supplémentaires en 2009.

ACCORDS DE SERVICES

Un nouvel accord de services, négocié avec le CN en 2008, fournira une meilleure structure d'exploitation pour améliorer la ponctualité. VIA exploite ses trains sur l'infrastructure de sociétés de transport ferroviaire de marchandises en vertu des conditions générales d'une entente signée pour la première fois avec le CN en 1989, entente qui devait expirer le 31 décembre 1998. En 1995, avant que le CN ne devienne une société cotée en bourse, le contrat avait été prolongé de 10 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2008.

Le nouvel accord conclu avec le CN, qui couvre la période du 1^{er} janvier 2009 au 31 décembre 2018, propose une approche simplifiée relativement aux frais d'accès pour les services assurés dans le Corridor et à l'extérieur du Corridor. Il prévoit également une manière plus simple de mesurer la ponctualité et la responsabilité liée aux retards, un objectif de ponctualité que doit atteindre le CN, et un schéma de prime/pénalité qui reflète le rendement réel par rapport à l'objectif fixé. D'autres clauses de l'accord ont été actualisées ou éliminées pour qu'elles soient conformes aux changements qui se sont opérés au chapitre de l'exploitation à VIA au fil des ans.

À la fin de 2008, VIA renégociait également ses ententes avec deux chemins de fer d'intérêt local – la Hudson Bay Railway (entre The Pas et Churchill) et la Goderich-Exeter Railway (Guelph, Kitchener et Stratford). D'ici la fin des nouvelles négociations, l'accord de services du CN qui a été transféré à ces chemins de fer d'intérêt local demeure en vigueur, et ce, jusqu'à ce que de nouveaux accords soient conclus.

UN NOUVEL HORAIRE POUR LE CANADIEN

Après avoir consulté les clients, les collectivités et les représentants du CN en ce qui concerne les retards liés à l'exploitation qui ont une incidence sur les liaisons de l'Ouest de VIA, la Société a établi en décembre 2008 un nouvel horaire repensé pour le *Canadien*. Un voyage de nuit a été ajouté à l'horaire dans chacune des directions et les représentants du CN collaborent pour s'assurer que les trains seront en mesure de respecter les heures de départ et d'arrivée prévues.

Les départs de Vancouver et de Toronto s'effectuent désormais le soir, ce qui permet à VIA d'offrir une correspondance d'un océan à l'autre aux personnes qui voyagent entre l'Ouest et l'Est du Canada, dans les deux directions, sans qu'elles n'aient à séjourner une nuit à Toronto. L'horaire prévoit également du

RECONNAISSANCE ET PRIX

Pour une deuxième année consécutive, VIA a remporté la première place parmi les services ferroviaires voyageurs dans le cadre des prix annuels Agents' Choice Awards, et a de nouveau devancé des exploitants comme Rocky Mountaineer, Orient Express, Amtrak, Japan Rail et Trans-Siberian Railway. Les agents de voyage ont déclaré que le personnel bien informé et le service de qualité de VIA sont les raisons pour lesquelles ils ont accordé cet honneur à la Société.

De plus, en 2008, le *Canadien* a été classé sur la liste des 25 trains par excellence au monde par la Society of International Railway Travelers. Le *Canadien* était le seul train à horaire régulier en Amérique du Nord en lice.

temps à Winnipeg pour permettre aux clients de visiter la ville. De plus, le nouvel horaire est plus pratique pour ceux qui voyagent entre Saskatoon et Winnipeg.

DE NOUVELLES OPTIONS POUR LES VOYAGEURS ENTRE OTTAWA ET MONTRÉAL

En janvier 2008, VIA a ajouté un nouveau service en mi-journée sur la liaison Ottawa-Montréal, et ce, dans les deux directions. Les clients peuvent désormais choisir parmi six départs quotidiens pour les voyages en semaine. Les nouveaux départs comprennent également des correspondances plus pratiques pour les clients qui voyagent vers et depuis Québec. À ce jour, l'achalandage pour ces nouveaux départs a dépassé les attentes.

AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ

VIA a continué de collaborer avec l'Office des transports du Canada, le Conseil des Canadiens avec déficiences, et des experts en matière de conception accessible afin d'offrir une expérience de voyage plus accessible pour les voyageurs ayant des besoins spéciaux. À la suite de l'approbation du concept préliminaire, VIA réaménage certaines de ses voitures-lits et voitures-coachs Renaissance pour accroître l'espace dans les aires d'ancrage pour fauteuil roulant et les toilettes accessibles, offrir davantage d'espace pour les animaux d'accompagnement, et combiner deux chambres de voitures-lits existantes en une seule chambre accessible agrandie, dotée d'une toilette communicante.

Avec l'aide de l'Institut national canadien pour les aveugles, VIA élabore une signalétique plus visible et normalisée, des panneaux tactiles et en braille, et réaménage les sections réservées aux clients dans les gares afin de répondre aux besoins des personnes ayant une déficience visuelle. Un projet pilote relatif à cette nouvelle signalétique a été lancé en 2008 à Cobourg, en Ontario, et sera suivi par des modifications dans les gares de London, Kingston et Ottawa.

LANGUES OFFICIELLES

VIA démontre quotidiennement son engagement à offrir un service de qualité à ses clients, et ce, dans la langue officielle de leur choix. En 2008, 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, pour l'année 2008, VIA a fait l'objet d'une seule plainte auprès du Commissariat aux langues officielles, comparativement à 26 pour l'année précédente. VIA offre également un milieu de travail où les employés peuvent s'exprimer dans la langue de leur choix, dans les régions désignées bilingues. De plus, toutes les communications officielles sont rédigées en français et en anglais, et VIA utilise les deux langues dans ses pratiques commerciales.

Assurer la croissance de l'entreprise

VIA est en bonne position pour répondre à la demande du marché et accroître à l'avenir tant son achalandage que ses produits. Au fur et à mesure que le matériel roulant sera remis à neuf et que les améliorations seront apportées à l'infrastructure dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations de la Société, VIA prévoit renforcer sa capacité afin d'être en mesure de servir jusqu'à un million de voyageurs supplémentaires d'ici 2012.

En 2008, la priorité de VIA consistait à accroître sa position sur le marché par l'intermédiaire d'une démarche dynamique de marketing et d'établissement des prix. En réponse à une demande importante au début de l'année, VIA a élaboré une nouvelle stratégie de tarifs réduits pour augmenter l'achalandage tout au long de l'été et au début de l'automne, et a effectué des tests initiaux pour une nouvelle Cybercarte-rabais en vue d'encourager les clients à voyager plus fréquemment en train. Les partenariats avec les voyagistes ont été axés sur le fait de renforcer et de développer l'industrie touristique, en réponse au raffermissement du dollar canadien. Par ailleurs, de nouvelles façons de gérer et de déployer le matériel roulant ont été testées en guise de préparation pour une croissance soutenue dans le Corridor.

TARIF RÉDUIT POUR LES MEMBRES DES FORCES CANADIENNES

Pour les remercier de servir leur pays, VIA a offert aux membres actuels et à la retraite des Forces canadiennes et de la Défense nationale des voyages sans frais illimités en classe *Confort* pendant le mois de juillet. Cette offre spéciale était valable partout au sein du réseau de VIA, et était assortie d'une réduction de 50 pour cent pour les membres de leur famille. Les membres des Forces canadiennes et leur famille ont effectué presque 60 000 voyages au cours de ce mois, soit près de 20 millions de voyageurs-milles d'un océan à l'autre.

LA CROISSANCE PAR L'INTERMÉDIAIRE DE PARTENARIATS

VIA a continué, d'une part, de collaborer avec des agents, des voyagistes et des agences de voyages pour promouvoir les voyages d'agrément et le tourisme en train et, d'autre part, de cultiver des partenariats en vue d'une croissance future. Par exemple, VIA jouit d'une présence bien établie sur les marchés asiatiques, puisque la Société a inauguré en 1995 un bureau de marketing outre-mer au Japon. Ce bureau a aidé à faire de VIA l'une des marques les plus reconnues dans la région pour les voyages outre-mer, et la Société travaille à étendre son rayonnement en Chine, l'un des plus importants marchés émergents pour le tourisme au Canada.

En outre, VIA continue de collaborer avec la Commission canadienne du tourisme, les associations touristiques locales et régionales, ainsi que les chambres de commerce locales. Ces partenariats permettent à VIA de partager l'expertise et les ressources nécessaires pour atteindre et développer de nouveaux marchés, tout en aidant à soutenir l'industrie touristique canadienne dans son ensemble.

VIA travaille également avec des partenaires de l'industrie pour développer de nouveaux produits et services. Grâce à un nouveau partenariat formé en 2008 avec Jonview Canada, l'un des plus importants voyagistes spécialisés dans le tourisme entrant au pays, les clients peuvent désormais faire des réservations pour des forfaits-vacances complets – dont des voyages en train, l'hébergement à l'hôtel et des options d'excursions touristiques – directement sur le site Web de VIA. Les confirmations sont émises en ligne, aucun document n'a besoin d'être posté, les coupons pour l'hôtel et les excursions sont imprimés par le consommateur, et les billets de train peuvent être recueillis aux bornes de billetterie libre-service de VIA.

RENOUVELLEMENT DU PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Le programme VIA Préférence, qui favorise la fidélité de la clientèle et qui incite les clients à voyager plus fréquemment, récompense les clients de VIA en leur offrant des points obtenus pour des voyages, qui peuvent être échangés pour des voyages en train gratuits. Grâce à la simplicité de son programme d'accumulation (1 point pour 1 dollar dépensé) et au nombre relativement peu élevé de points requis pour leur échange contre une prime, VIA Préférence est l'un des programmes les plus généreux en son genre au Canada. De plus en plus de voyageurs y ont adhéré au cours de la dernière décennie, le nombre de membres se chiffrant actuellement à plus de 365 000.

En 2008, VIA a complètement remanié le programme. VIA Préférence est désormais un programme de deuxième génération qui comprend des courriels, du marketing direct et du marketing de première ligne. Il propose des communications dynamiques et personnalisées pour chaque membre, et il vise à soutenir tous les principaux aspects de l'expérience-client, dont les communications directes, l'expérience à bord des trains, les achats et le service à la clientèle. Les changements qui ont été apportés reflètent les plus récentes tendances au sein de l'industrie et ont transformé le programme, qui est passé d'un modèle traditionnel de fidélisation et de points vers une gamme d'avantages plus exhaustive et des services rehaussés pour ses membres.

En outre, VIA Préférence a lancé sa propre cyberboutique en décembre, où les membres peuvent accumuler des points sur les achats en ligne qu'ils effectuent auprès de plus de 75 commerçants, dont Apple Store, Canadian Tire, Reitmans et Sears.

ESSAIS DU MATÉRIEL ROULANT RENAISSANCE DANS LE CORRIDOR

En 2008, VIA a lancé ses nouvelles voitures voyageurs Renaissance sur une base d'essai pour la liaison express Montréal-Toronto. Ce changement a été apporté en partie en réponse à la concurrence intense sur le parcours, particulièrement pour les clients en classe VIA 1, et s'inscrit dans une stratégie complète en vue de renforcer le niveau d'achalandage et les produits pour ce service.

Les essais ont aidé VIA à identifier des domaines à améliorer en ce qui a trait au matériel roulant, tout en confirmant que les clients ont bien réagi à l'option Renaissance. Dans le cadre de sondages effectués parallèlement à ces essais de fonctionnement, les voyageurs ont constamment accordé à leur expérience une note de 8 ou 9 sur 10 – soit un meilleur résultat que celui habituellement obtenu par les autres types de matériel roulant.



ÉLOGES POUR LE MARKETING NOVATEUR DE VIA

Le programme VIA Préférence remanié a attiré l'attention de l'Association de marketing relationnel du Québec (AMR), qui lui a décerné en octobre son Prix du conseil d'administration, le plus prestigieux prix accordé à une entreprise par l'AMR.

L'Association a salué VIA pour avoir développé VIA Préférence comme une approche de marketing direct novatrice et audacieuse.

Améliorer notre attitude entrepreneuriale

Dans l'ensemble de la Société, VIA cultive une attitude entrepreneuriale axée sur le contrôle des coûts, sur l'accroissement de la productivité et sur l'exploration de nouvelles occasions d'affaires. Cette attitude a aidé à transformer VIA en tant qu'entreprise et est demeurée une priorité en 2008. Les initiatives de contrôle des coûts à tous les niveaux ont aidé à maintenir les charges d'exploitation sous contrôle et les mesures de recouvrement des coûts sur la bonne voie, malgré la hausse du prix du carburant. De nouveaux partenariats ont aidé la Société à tirer parti de marchés de niche et de produits inexploités. Enfin, les technologies novatrices ont continué d'être axées sur la réduction des coûts et sur l'amélioration de l'efficacité, tout en rehaussant les interactions avec tous les clients.

COMMERCIALISATION DE L'EXPERTISE DE VIA

En juillet, VIA a signé une entente de coopération avec la SNCF International, une filiale indépendante de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). En vertu de cette entente, les deux chemins de fer collaboreront pour promouvoir leur savoir-faire en ce qui a trait à l'exploitation et à la gestion des services ferroviaires voyageurs en Amérique du Nord et dans le monde entier. VIA et la SNCF International partageront leurs connaissances et leur expérience afin de commercialiser leur expertise, leur renommée professionnelle et leurs ressources techniques dans le monde entier. La collaboration entre les deux entreprises comprendra une participation commune à des demandes de propositions ou un soutien technique ou opérationnel dans le développement de projets, particulièrement dans les domaines du service à la clientèle, de l'exploitation, de la maintenance du matériel roulant, de la formation, de la gestion et du partage d'informations.

EXPLORATION DE NOUVEAUX MARCHÉS DE NICHE

VIA a exploité de nouveau le service novateur Bike Train entre Toronto et Niagara Falls. Lancé sous la forme d'un projet pilote en 2007, en partenariat avec la chambre de commerce de Niagara-on-the-Lake, la ville de Toronto et le gouvernement de l'Ontario, ce service encourage les cyclistes à apporter leur vélo quand ils visitent la région. Depuis son lancement initial, le concept de la promotion du tourisme local et régional par l'intermédiaire de services ferroviaires spéciaux a beaucoup attiré l'attention, et d'autres collectivités ont indiqué qu'elles étaient intéressées à élargir ce service.

Dans l'Ouest canadien, VIA travaille avec un vaste éventail de complexes de villégiature, d'hôtels et d'associations touristiques pour développer de nouvelles possibilités de voyages, comme le Train des neiges entre Edmonton et Jasper. En Colombie-Britannique, VIA a établi un partenariat avec Sun Peaks Resort, près de Kamloops, pour accroître les voyages en train par les skieurs et les amateurs de planche à neige. Les changements qui ont été apportés au *Canadien* permettent désormais aux voyageurs qui circulent vers et depuis Vancouver ou Jasper d'arriver à Kamloops tard en soirée ou tôt le matin, puis de prendre une navette jusqu'au complexe.

RÉDUCTION DES FRAIS D'ENVOI ET AUGMENTATION DES VENTES À L'AIDE DE SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES

VIA utilise avec succès des systèmes d'émission des billets et de réservation en ligne en vue de réduire les frais d'envoi, de créer de nouvelles occasions de génération de produits, et d'offrir des façons plus pratiques pour les clients d'accéder aux services ferroviaires. VIA a continué d'explorer et d'accroître les possibilités d'utilisation novatrice de technologies Web en 2008.

Après la migration des agences de voyages nord-américaines vers le portail Web RESERVIA de VIA, la Société s'est concentrée sur ses agents généraux de vente extraterritoriaux (Europe et Australie / Nouvelle-Zélande) en 2008, et elle a amorcé un processus semblable pour élargir et diversifier ses ventes en ligne. Dans le cadre de ce projet, VIA, en partenariat avec BMO Groupe financier, a créé un nouveau processus de paiement et de règlement fondé sur des cartes de crédit virtuelles de marque du fabricant, qui sont reconnues comme étant une innovation majeure dans l'ensemble de l'industrie.

Par conséquent, les ventes en ligne ont continué de générer une part croissante des produits totaux. Quand les ventes en ligne ont été lancées en 1997, VIA a enregistré un total annuel de 1 million de dollars de ventes en ligne. En 2008, ces ventes ont bondi à 128 millions de dollars, ce qui représente 45 pour cent des produits voyageurs totaux de VIA. La hausse des ventes en ligne et les autres améliorations technologiques se sont traduites par des économies d'exploitation d'environ 1,6 million de dollars par année.

UN PLAN STRATÉGIQUE POUR LA TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

La technologie de l'information fournit des outils utiles pour réduire les coûts et accroître la productivité dans tous les domaines d'exploitation de VIA. En 2008, VIA a élaboré un plan stratégique complet en matière de TI pour identifier et coordonner les projets de technologie de l'information qui soutiennent le plus efficacement les objectifs d'affaires de la Société et qui aident VIA à offrir un service plus concurrentiel et davantage axé sur la clientèle.

L'une des priorités dans le cadre de ce plan est la mise en place d'un nouvel intranet pour la Société. Élaboré en 2008, son lancement est prévu pour le début de 2009, ce qui offrira aux

employés une source en ligne unique pour accéder à tous les renseignements et les services relatifs à VIA. Les autres projets clés en cours de développement comprennent : un réaménagement du site Web public de VIA; un projet en vue de fournir aux clients de l'information à jour sur les heures prévues de départ et d'arrivée des trains en tout temps; des améliorations au système de réservation VIA.net pour aider les agents de ventes par téléphone à fournir un service plus rapide et plus efficace aux clients; ainsi que le déploiement d'une technologie qui améliorera la productivité en ce qui a trait à la maintenance.

L'élaboration et la mise en œuvre du plan stratégique est gérée par le comité directeur de la technologie de l'information. Ce comité veille à ce que tous les projets soient conformes à la stratégie d'entreprise de VIA et soient fondés sur des processus efficaces en matière de gouvernance de la technologie de l'information.



Didier Luchmun ►

Agent de ventes au comptoir (gare d'Oshawa)

Accroître notre performance environnementale

Les employés de VIA sont très fiers de faire office de chefs de file en ce qui a trait aux pratiques commerciales et aux services de transport respectueux de l'environnement. Les procédures de signalement relatives à l'environnement font partie intégrante du cadre de planification et de responsabilité de la Société en vertu de la stratégie *Aller de l'avant*. Des cibles précises et mesurables pour l'amélioration de la performance environnementale sont établies chaque année. Une politique appliquée dans l'ensemble de la Société encourage l'adoption de pratiques durables dans toutes les activités de VIA, et ce, dans les centres de maintenance des trains, les bureaux et les gares, tout comme dans l'exploitation des trains voyageurs.

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Le service ferroviaire voyageurs est reconnu comme étant un mode de transport respectueux de l'environnement, et VIA travaille constamment à améliorer la performance de ses trains. Depuis 1990, VIA a réduit sa consommation de carburant de 30 pour cent par voyageur-kilomètre, et ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 15,5 pour cent. Ce résultat a été atteint en exploitant davantage de trains et en transportant plus de voyageurs que depuis toute autre année depuis 1990.

La remise à neuf des locomotives et des voitures voyageurs plus âgées de VIA dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations réduira davantage les émissions du parc de la Société. Les nouvelles technologies utilisées dans la remise à neuf des locomotives F-40 feront en sorte qu'elles répondront aux normes environnementales actuelles en matière d'émissions par des locomotives. Les voitures LRC remises à neuf intégreront des améliorations écologiques, dont de nouveaux systèmes plus efficaces

pour le chauffage, le refroidissement, l'éclairage et le chauffage aux points d'attente. Toutes ces modifications entraîneront une réduction supplémentaire de neuf pour cent de la consommation de carburant et des émissions de GES.

RÉDUIRE, RÉUTILISER, RECYCLER

Tous au sein de VIA sont encouragés à élaborer des stratégies pour «réduire, réutiliser et recycler» dans le milieu de travail et à bord des trains. Un Guide d'achats écologiques favorise l'utilisation de produits écologiques dans tous les secteurs de l'entreprise. Par exemple, du papier recyclé est utilisé pour les produits à bord, comme les serviettes et le papier hygiénique, de même que pour les documents imprimés, tels les horaires des trains. Seul du café équitable est servi dans les trains, ce qui soutient des pratiques respectueuses de l'environnement tout en améliorant les conditions de vie dans les pays en développement. Dans la mesure du possible, la Société recycle ce qui peut l'être, des piles jusqu'au matériel informatique mis au rebut. Au cours des dernières années, les équipes de la maintenance ont réduit l'utilisation de produits chimiques de près de 50 pour cent pour les processus comme le traitement de l'eau et le nettoyage des trains.

En 2008, VIA a continué de réduire l'incidence environnementale des services à bord des trains. Par exemple, davantage de produits utilisés à bord (comme les tasses à café) sont faits à base de matières recyclées, et des thés équitables sont désormais offerts. Par ailleurs, à l'instar de nombre d'hôtels responsables, VIA offre à ses clients qui entreprennent un voyage de quatre nuitées entre Toronto et Vancouver la possibilité de recevoir sur demande un changement de literie propre, plutôt que tous les jours.

ÉQUIPES VERTES BÉNÉVOLES

Dans l'ensemble de la Société, des équipes vertes composées de bénévoles encouragent tous les employés à déterminer des façons d'améliorer la performance environnementale de VIA. En 2008, VIA a remporté le prix de l'Environnement décerné par l'Association des chemins de fer du Canada pour avoir mis sur pied les équipes vertes en guise d'approche de gestion. En 2007, des délégués de passage de l'organisme Canadian Business for Social Responsibility ont mentionné que «les équipes vertes de VIA constituent une approche unique qui permet aux employés

d'apporter des changements positifs à leur milieu de travail, et ce, selon un point de vue démocratique, de la base jusqu'au sommet». La structure des équipes vertes encourage les employés de tous les échelons à travailler ensemble pour fournir une expérience de voyage respectueuse de l'environnement à nos clients et améliorer constamment la performance environnementale de VIA. Nos onze équipes vertes, réparties dans l'ensemble de notre réseau, sont composées d'employés bénévoles qui mettent en action notre passion à l'égard de l'environnement à tous les paliers de notre entreprise.



ENVIROEXPO



VIA Rail Canada

À l'occasion d'une célébration en l'honneur de la fête du Canada qui s'est déroulée à Ottawa en 2008, on a dévoilé les gagnants de la première édition d'EnviroExpo, concours national qui conjugue l'art et la science dans la recherche de solutions environnementales. Lancée par VIA en 2007 en association avec la Fondation Sciences Jeunesse Canada, EnviroExpo est un nouveau volet d'innovation environnementale dans le cadre de l'Expo-sciences pancanadienne. Quelque 30 000 écoles et 20 000 jeunes ont participé au projet, et trois élèves ont remporté des bourses d'études postsecondaires d'une valeur de 10 000 \$ décernées par VIA. Plus de 100 employés de VIA ont offert leur temps à titre bénévole pour aider à organiser et à coordonner les événements dans le cadre des foires scientifiques dans l'ensemble du pays et ont aidé à faire d'EnviroExpo le plus important volet de la foire scientifique nationale en 2008.

La deuxième édition annuelle d'EnviroExpo a été lancée en novembre 2008.

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.

La Société et les membres du conseil d'administration se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise, et une évaluation indépendante effectuée en 2008 a accordé un classement positif au conseil à cet égard. En outre, dans le cadre de l'Examen spécial de VIA effectué tous les cinq ans par le vérificateur général, le conseil a reçu une évaluation positive pour ses pratiques de gouvernance.

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 et les directeurs des sociétés d'État.

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

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

Comité de la gouvernance d'entreprise

Examine les pratiques de gouvernance appliquées au sein de VIA 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.

Comité de l'immobilier et de l'environnement

Présente des recommandations au conseil d'administration relativement à la direction stratégique à prendre pour les actifs immobiliers de la Société, et reçoit les rapports sur l'état des enjeux de nature environnementale qui sont abordés au sein de la Société.

ACCÈS À L'INFORMATION

VIA est d'avis que 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* 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 recevoir les demandes de renseignements et d'y répondre et, en 2008, le Commissaire à l'information du Canada a demandé la permission d'utiliser le site Web sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels de VIA comme modèle pour d'autres sociétés d'État.

En 2008, VIA a reçu 74 demandes de renseignements en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. La réponse à deux de ces demandes a été reportée à l'année 2009. En 2008, dans le cadre de la vérification annuelle de l'Association canadienne des journaux quant à la façon dont sont appliquées les lois sur l'accès à l'information, VIA a remporté les meilleures notes au chapitre de la transparence parmi les organismes fédéraux.

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 2008, à l'exception des résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables de VIA (qui sont compris dans les états financiers consolidés) et les éléments hors financement de l'État. Cette analyse devrait être lue en parallèle avec 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

() = DÉFAVORABLE

	2008	Par rapport au budget		Par rapport à 2007	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	\$	\$	%	\$	%
PRODUITS VOYAGEURS	282,9	11,3	4,2	14,1	5,2
TOTAL DES PRODUITS	299,2	11,4	4,0	13,6	4,7
CHARGES D'EXPLOITATION EN TRÉSORERIE	513,4	(4,8)	(0,9)	(27,2)	(5,6)
DÉFICIT D'EXPLOITATION EN TRÉSORERIE	214,2	6,6	3,0	(13,6)	(6,8)
ACHALANDAGE (MILLIERS DE VOYAGEURS)	4 605	355	8,4	423	10,1

VIA a obtenu de solides résultats financiers en 2008, et elle a atteint ou dépassé la plupart des cibles établies dans le Plan d'entreprise. L'année a commencé avec une importante croissance de l'achalandage et des produits au cours du temps des Fêtes, et les résultats sont demeurés solides tout au long de l'année jusqu'en octobre, quand tous les marchés des voyages ont été touchés par une baisse de la confiance des consommateurs à la suite de la crise financière mondiale. Toutefois, la croissance a repris en décembre, et VIA a terminé l'année avec un nouveau record en matière d'achalandage, ayant transporté plus de 4,6 millions de voyageurs, et une augmentation de plus de 13 millions de dollars du total des produits.

La croissance des produits a partiellement contrebalancé une hausse des charges d'exploitation. L'achalandage accru, la flambée du prix du carburant, les perturbations du service causées par des déraillements et un recul important de la ponctualité se sont traduits par une augmentation des charges par rapport à 2007. Le total des charges d'exploitation a

grimpé de 27,2 millions de dollars. Par conséquent, le rapport des produits sur les dépenses d'exploitation a reculé légèrement (baisse de un demi de un point de pourcentage), mais le financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille a diminué de 0,5 cent.

PRODUITS VOYAGEURS ET ACHALANDAGE

Globalement, le total des produits a progressé de 13,6 millions de dollars comparativement à 2007, soit une hausse de 4,7 pour cent qui a surpassé les cibles de budget annuelles de 4,0 pour cent. Les gains enregistrés en matière d'achalandage ont été impressionnants pour toutes les liaisons, soit une augmentation de 10,1 pour cent et un total de 4,6 millions de voyages, tandis que le total des voyageurs-milles, qui s'est chiffré à 951 millions, a connu une amélioration de 8,7 pour cent. Les produits par voyageur-mille ont reculé à 29,6 cents, soit 3,0 pour cent de moins qu'en 2007 grâce à une gestion des produits axée sur la croissance.

Au début de 2008, un hiver particulièrement rigoureux, conjugué à des hausses soutenues du prix de l'essence, ont renforcé l'avantage concurrentiel de VIA comme transporteur sécuritaire et fiable fournissant une valeur appréciable. Comme de plus en plus de personnes ont choisi de ne pas voyager par automobile, et alors que les services d'autobus et aériens ajoutaient un supplément carburant au prix des billets, les sondages remplis par les clients ont révélé que les voyageurs délaissaient ces autres moyens de transport au profit du train.

Au début du printemps, VIA a adopté une stratégie dynamique de gestion des produits – c'est-à-dire en offrant davantage de tarifs réduits – pour maintenir l'achalandage pendant l'été. En juillet, un tarif de reconnaissance offert au personnel des Forces canadiennes leur a permis d'effectuer des voyages illimités en classe *Comfort*, sans frais. L'accueil réservé à ce programme a été impressionnant : quelque 60 000 voyages ont été faits, pour un total de plus de 20 millions de voyageurs-milles, et près de la moitié de ces voyages ont été effectués sur des liaisons transcontinentales de l'Est et de l'Ouest.

Les nouveaux horaires pour le train du corridor Québec-Windsor ont amélioré la fiabilité du service, et VIA a renforcé son programme de fidélisation de la clientèle en procédant à un nouveau lancement du Programme de récompense VIA Préférence. Pour accroître les voyages d'agrément sur ce marché, VIA a conclu une entente en vue de partager son inventaire avec Jonview Holidays, un important voyageur canadien qui propose des forfaits en train dans le Corridor. Ces initiatives ont favorisé une croissance soutenue de l'achalandage durant l'été et au début de l'automne. Toutefois, l'achalandage et les tarifs liés à la classe *VIA 1* ont baissé au cours du deuxième semestre, quand VIA a dû composer avec une concurrence féroce de la part des transporteurs aériens pour les marchés des affaires de Montréal, Ottawa et Toronto.

Le raffermissement du dollar canadien a encouragé davantage de vacanciers à voyager aux États-Unis et outre-mer. Par suite de problèmes de fiabilité du service – particulièrement pour les longs parcours, où le tourisme domine – de nombreux voyageurs importants ont annulé leurs forfaits de voyages en train, ce qui a laissé des places non vendues.

Au début d'octobre, la crise financière mondiale a commencé à miner la confiance des entreprises et des consommateurs et à nuire aux voyages discrétionnaires pour tous les marchés. L'achalandage a chuté et la croissance des produits est devenue négative vers la fin de l'année, jusqu'à ce que l'hiver entraîne un renouveau de la demande pour les voyages en train.

COÛTS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation ont augmenté de 27,2 millions de dollars, soit de 5,6 pour cent, par rapport à 2007. Un tiers de cette hausse (10,3 millions de dollars) est exclusivement imputable à la flambée du prix du carburant. Les répercussions du prix du carburant auraient été deux fois plus importantes si VIA ne s'était pas dotée d'une politique de couverture, laquelle a protégé la Société contre le plein impact de la hausse du prix du carburant.

Les autres sources de la hausse des coûts ont compris la pression inflationniste sur l'exploitation des trains, la réparation du matériel roulant et les coûts de révision générale de matériel roulant, la rémunération, et l'augmentation des coûts liés au marketing et aux ventes pour les campagnes de promotion axées sur le maintien et l'accroissement des produits et de l'achalandage. En outre, VIA a enregistré des coûts accrus attribuables à de nombreux incidents liés à des trains, dont deux au cours de l'été, qui ont entraîné des frais supplémentaires pour la réparation du matériel roulant et les dépenses juridiques.

La Société possède 8,7 millions de dollars (valeur nominale) en papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non bancaires dans son Fonds de renouvellement des actifs, qui est non liquide depuis août 2007. La Société a comptabilisé en 2008 une provision supplémentaire pour pertes fondée sur un ajustement pour juste valeur estimé à 30 pour cent par suite de frais de 15 pour cent enregistrés en 2007, soit une provision cumulée de 45 pour cent. En janvier 2009, la Cour supérieure de l'Ontario a décrété une ordonnance de mise en œuvre pour un plan de restructuration qui devrait améliorer la valeur récupérable de PCAA, si la Société les détient jusqu'à leur échéance. Cette disposition constitue un élément hors financement.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

L'année 2008 marque la première année complète du Programme d'investissements en immobilisations quinquennal d'une valeur de 516 millions de dollars annoncé par le gouvernement en octobre 2007. La majeure partie de ce financement est consacrée aux projets relatifs au matériel roulant, de même qu'à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans le Corridor pour accroître la capacité et relever la fiabilité du service.

Les dépenses en immobilisations totales pour l'année se sont chiffrées à 42,1 millions de dollars, comparativement à 12,4 millions de dollars en 2007. Un peu plus de la moitié des dépenses enregistrées en 2008 ont été consacrées à d'importants projets relatifs au matériel roulant et à l'infrastructure. Cela comprend le programme de remise à neuf du parc de locomotives F-40, ainsi que les mises à niveau de l'infrastructure dans les subdivisions Smiths Falls, Brockville, Chatham et Alexandria. Le reste des dépenses a visé des projets liés aux gares et à la technologie de l'information, ainsi que des projets de plus petite envergure liés au matériel roulant et à l'infrastructure.

PONCTUALITÉ

La ponctualité a continué de constituer un important défi pour VIA tout au long de 2008. Globalement, la ponctualité s'est chiffrée à 75 pour cent, ce qui représente un recul de 2 points de pourcentage par rapport à 2007.

Une grande partie de cette baisse est directement imputable à des problèmes liés au vieillissement du matériel roulant et de l'infrastructure, lesquels seront traités dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations de cinq ans. Par exemple, dans le corridor Québec-Windsor, les retards liés à la maintenance du matériel roulant ont augmenté de 28 pour cent, ce qui est largement attribuable au vieillissement du matériel roulant. Les programmes de travaux à long terme relatifs à l'infrastructure mis en œuvre par les chemins de fer de marchandises, qui se sont prolongés au cours de l'été, ont également entraîné des retards. De plus, les programmes de travaux relatifs à l'infrastructure de VIA et une hausse de l'achalandage ont aussi augmenté les retards des trains dans le Corridor.

En ce qui concerne l'Ouest canadien, la ponctualité a atteint 22 pour cent, soit une baisse de un pour cent comparativement à 2007. Dans l'Est du Canada, la ponctualité a chuté de 23 points de pourcentage, et une importante augmentation de la durée des retards des trains a été causée par des ordres de marche au ralenti en raison de l'état de la voie entre Charny (au Québec) et Moncton (au Nouveau-Brunswick).

Bien que la ponctualité ait reculé pour l'année dans son ensemble, une amélioration a été constatée au cours du deuxième semestre. VIA a collaboré étroitement avec les chemins de fer hôtes et les dirigeants régionaux pour réduire la durée des retards, et des discussions exhaustives avec les chemins de fer hôtes se

sont traduites par un remaniement des horaires dans le Corridor et dans l'Ouest canadien. Dans le Corridor, VIA et le CN ont travaillé ensemble pour élaborer un nouvel horaire aux heures d'arrivée et de départ plus réalistes, afin que les clients bénéficient désormais d'un service plus fiable. Dans l'Ouest canadien, l'ajout d'une nuitée à l'horaire du *Canadien* assurera un service plus fiable et ponctuel, et de nouvelles options de tourisme seront offertes aux voyageurs pour les arrêts en cours de route.

PERSPECTIVES POUR 2009

En 2009, la situation relative au prix du carburant et à ses fluctuations aura une incidence sur l'achalandage et sur les produits voyageurs. La baisse du prix du carburant pourrait nuire à la perception selon laquelle le train est un moyen de transport économique et une bonne option de rechange pour l'automobile, particulièrement dans les marchés des moyens parcours, où la Société a enregistré sa plus forte croissance en ce qui a trait à l'achalandage en 2008.

Dans l'avenir immédiat, les marchés des voyages et du tourisme continueront de refléter l'incertitude qui marque les économies canadienne, américaine et mondiale. Les fluctuations imprévisibles de la valeur du dollar canadien auront une incidence sur les décisions des Canadiens qui choisissent de prendre des vacances au pays, aux États-Unis ou outre-mer, de même que sur le niveau de tourisme réceptif. Les perspectives pour l'industrie prévoient une stagnation des voyages au pays, ainsi qu'une intensification probable de la concurrence que se livrent les services de transport pour attirer les clients.

Toutefois, VIA est en bonne position pour proposer un service concurrentiel et intéressant pour les clients sur ces marchés, ainsi que des avantages que les autres moyens de transport ne peuvent leur offrir. Les voyages en train demeurent le moyen de transport le

plus fiable en tout temps, ils constituent une forme de transport propice à la détente et au confort, et ils répondent aux préoccupations croissantes relatives à l'incidence du transport sur l'environnement. Surtout, VIA brille par sa capacité à offrir un excellent service à la clientèle, l'un des différenciateurs clés sur les marchés des voyages à l'heure actuelle. Les stratégies de marketing et de promotion de VIA souligneront ces forces, et des stratégies d'établissement des prix novatrices continueront d'inciter de nouveaux clients à voyager en train.

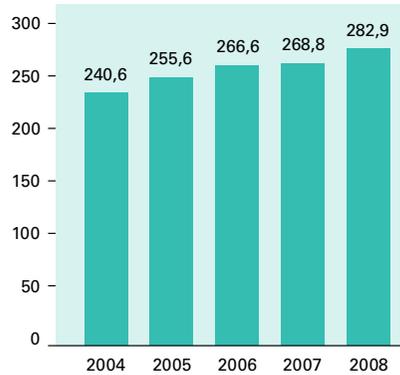
Le service à la clientèle demeurera au cœur de la stratégie d'entreprise de VIA, axée sur le maintien de la clientèle actuelle, sur la fidélisation des clients et sur l'augmentation de l'achalandage. L'enrichissement des produits et des services, parallèlement à des améliorations soutenues au chapitre de la prestation des services, permettront à VIA de répondre aux attentes des clients, et même de les surpasser, de façon plus uniforme. Par ailleurs, les clients constateront des améliorations importantes en ce qui a trait à la fiabilité du service et à la ponctualité, par suite de nouvelles relations constructives établies avec les chemins de fer de marchandises.

De même, VIA continuera de positionner le rail voyageurs pour une croissance viable à long terme. Les projets relatifs à l'infrastructure et au matériel roulant prévus pour 2009 progresseront rapidement, ce qui fera en sorte que l'investissement en immobilisations fait par le gouvernement du Canada pour assurer l'avenir des services ferroviaires voyageurs produira les résultats attendus par les Canadiens, c'est-à-dire un service voyageurs national fiable, efficace, sécuritaire et viable financièrement.

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la comptabilisation, à l'évaluation et aux informations à fournir. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption des IFRS sur ses états financiers consolidés futurs.

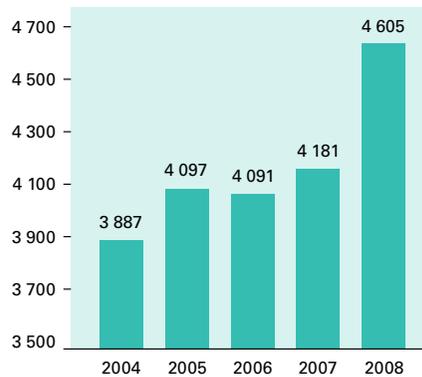
PRODUITS VOYAGEURS

(en milliers de dollars)



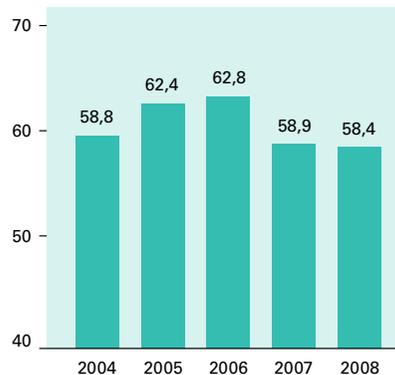
ACHALANDAGE

(en milliers)



RATIO PRODUITS/DÉPENSES

(en pourcentage)



ÉTATS
FINANCIERS
CONSOLIDÉS

Déclaration de responsabilité de la direction

Exercice terminé le 31 décembre 2008

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans le 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 maintient des systèmes de 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 2008. 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 internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs vérifications 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

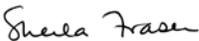
J'ai vérifié le bilan consolidé de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 2008 et les états consolidés des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. 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 2008 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 mon avis 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 consolidés 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 auditeur

BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS)

	2008	2007
ACTIF À COURT TERME		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 205 \$	5 147 \$
Comptes clients	6 701	7 445
Autres créances, charges payées d'avance et autres	2 899	4 575
À recevoir du gouvernement du Canada	-	303
Instruments financiers dérivés (note 16)	5 067	6 262
Stocks (note 5)	22 548	20 629
Fonds de renouvellement des actifs (note 7)	17 900	17 700
Actifs d'impôts futurs (note 10)	6 187	-
	70 507	62 061
ACTIF À LONG TERME		
Immobilisations corporelles (note 6)	475 480	487 905
Fonds de renouvellement des actifs (note 7)	56 734	56 826
Actif au titre des prestations constituées (note 9)	332 514	286 621
Instruments financiers dérivés (note 16)	4 973	553
	869 701	831 905
	940 208 \$	893 966 \$
PASSIF À COURT TERME		
Comptes fournisseurs et charges à payer (note 8)	108 166 \$	98 585 \$
Instruments financiers dérivés (note 16)	20 664	1 153
Produits reportés	11 639	11 812
	140 469	111 550
PASSIF À LONG TERME		
Passif au titre des prestations constituées (note 9)	26 164	25 216
Passifs d'impôts futurs (note 10)	47 229	41 042
Instruments financiers dérivés (note 16)	11 431	694
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1 602	1 950
Autres	2 492	652
	88 918	69 554
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (note 11)	480 384	488 763
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (note 12)	9 300	9 300
Surplus d'apport (note 12)	4 963	4 963
Bénéfices non répartis (note 12)	216 174	209 836
	230 437	224 099
	940 208 \$	893 966 \$

Engagements et éventualités (notes 13 et 19 respectivement) Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé au nom du conseil,



Eric L. 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)

	2008	2007
PRODUITS		
Voyageurs	283 062 \$	268 959 \$
Revenus de placements	578	2 733
Autres	15 599	15 607
	299 239	287 299
CHARGES		
Rémunération et avantages sociaux	230 373	218 927
Exploitation des trains et carburant	141 319	123 504
Gares et autres biens	32 524	30 592
Marketing et ventes	30 171	29 265
Matériel de maintenance	33 585	30 852
Coûts des fournitures à bord des trains	18 036	17 875
Taxes d'exploitation	7 546	7 132
Avantages sociaux futurs (note 9)	(35 045)	(35 633)
Amortissement et pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles	54 466	55 396
Perte non matérialisée sur les instruments financiers dérivés	27 023	1 349
Gain réalisé sur les instruments financiers dérivés	(10 566)	(6 667)
Autres	26 639	19 172
	556 071	491 764
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	256 832	204 465
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	214 223	200 596
Amortissement du financement en capital reporté (note 11)	50 857	53 617
Bénéfices avant impôts	8 248	49 748
Impôts sur les bénéfices (note 10)	1 910	6 208
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE	6 338	43 540
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	209 836	166 296
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCICE	216 174 \$	209 836 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS)

	2008	2007
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	6 338 \$	43 540 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets généralisés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissement des immobilisations corporelles	53 846	57 283
Pertes (gains) sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles	968	(1 545)
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(348)	(342)
Amortissement du financement en capital reporté	(50 857)	(53 617)
Impôts futurs	-	5 171
Variation de la juste valeur des instruments financiers	2 610	1 300
Pertes nettes non matérialisées sur les instruments financiers dérivés	27 023	1 349
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement	10 212	(319)
Variation de l'actif au titre des prestations constituées	(45 893)	(55 743)
Variation du passif au titre des prestations constituées	948	739
Variation des autres éléments de l'actif à long terme	-	220
Variation des autres éléments du passif à long terme	1 840	(72)
	6 687	(2 036)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital	42 478	12 138
	42 478	12 138
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements pour le Fonds de renouvellement des actifs	(415 817)	(526 086)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	413 099	527 401
Acquisition d'immobilisations corporelles	(42 478)	(12 438)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	89	1 918
	(45 107)	(9 205)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation de l'exercice	4 058	897
Solde au début de l'exercice	5 147	4 250
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	9 205 \$	5 147 \$
REPRÉSENTÉS PAR :		
Encaisse	28	2 265
Placements à court terme, 1,50 %, échéant en janvier 2009 (2007 : 4,44 %)	9 177	2 882
	9 205 \$	5 147 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

AU 31 DÉCEMBRE 2008

1. AUTORISATIONS 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 Société s'emploie à 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 les services connexes.

2. CHANGEMENTS APPORTÉS AUX CONVENTIONS COMPTABLES

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté les chapitres suivants du manuel de comptabilité de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) : le chapitre 1400, intitulé *Normes générales de présentation des états financiers*, le chapitre 1535, intitulé *Informations à fournir concernant le capital*, le chapitre 3031, intitulé *Stocks*, le chapitre 3862, intitulé *Instruments financiers – informations à fournir*, et le chapitre 3863, intitulé *Instruments financiers – présentation*.

Le chapitre 1400, *Normes générales de présentation des états financiers*, a été modifié pour inclure les exigences relatives à l'évaluation et à la présentation de la capacité d'une entité à poursuivre son exploitation. Ces changements, incluant les exigences en matières de divulgation, ont pris effet le 1^{er} janvier 2008 et n'ont eu aucune incidence sur les états financiers de la Société.

Le chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, établit des lignes directrices pour la présentation d'informations qualitatives et quantitatives visant à permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les objectifs, politiques et procédures de gestion du capital de l'entité. L'adoption de ce chapitre concerne la présentation seulement et n'a aucune incidence sur les résultats financiers de la Société.

Le chapitre 3031, *Stocks*, exige que les stocks soient évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation et prévoit la reprise des dépréciations antérieures dans certains cas. Il fournit des indications plus détaillées sur la détermination du coût, y compris sur l'imputation des frais généraux, et réduit le nombre de méthodes permises pour la détermination du coût passé en charges. Il élargit également les obligations d'information. L'adoption de ces recommandations a été appliquée de façon rétrospective et n'a nécessité aucun retraitement ou reclassement des pièces en stock en immobilisations corporelles au bilan consolidé.

Le chapitre 3862, *Instruments financiers – informations à fournir* et le chapitre 3863, *Instruments financiers – présentation* remplacent le chapitre 3861, *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*. Les nouveaux chapitres décrivent les informations que l'entité doit fournir relativement à la nature et à l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels l'entité est exposée, ainsi qu'à la façon que l'entité gère ces risques. L'adoption de ces chapitres concerne la présentation seulement et n'a aucune incidence sur les résultats financiers de la Société. Les nouvelles informations sont incluses dans les notes 3 l) et 15.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

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

Ces états financiers consolidés comprennent les états financiers de la Société et, conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, Consolidation des entités à détenteurs de droits variables, 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 s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des rendements 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 comptabiliser 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 14). 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 accords contractuels.

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, les avantages sociaux futurs et les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour 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, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de la cession 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 placements en équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont l'échéance initiale est de trois mois ou moins.

D | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les billets à escompte bancaires, les acceptations bancaires et le papier commercial qui peuvent être liquidés rapidement et dont les échéances initiales sont 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 montants 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 revenus de placements ainsi que les autres produits incluant les produits provenant de tiers sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les 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 consolidé sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant des variations des 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 consolidé ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

G | STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

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 comptabilisées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont comptabilisées au coût.

Les coûts de remise en état et de reconditionnement 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 de réalisation nette.

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
Bâtiments de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locatives	2 à 20 ans
Matériel et outillage	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

I | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal 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 attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux prévisiblement 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 admissibles sont encourues et s'il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est comptabilisé en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles.

K | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux futurs 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 hausse des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement prévu des éléments d'actif des régimes, ceux-ci sont évalués à la 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 de l'actif transitoire 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.

Le coût des services passés est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs à la date de l'amendement.

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 est amorti selon la méthode linéaire sur 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 pour 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

(I) ACTIFS ET PASSIFS FINANCIERS DÉTENUS À DES FINS DE TRANSACTION (DFT)

Les instruments financiers sont classés comme DFT lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés, à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers gérés ensemble et pour lesquels il existe des preuves de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. D'autres instruments financiers peuvent être désignés « détenus à des fins de transaction » dès la comptabilisation initiale.

La Société a désigné son encaisse et ses équivalents de trésorerie comme étant détenus à des fins de transaction, puisque la juste valeur de ceux-ci peut être évaluée de façon fiable en raison de leur échéance à court terme.

Les actifs et les passifs financiers classés comme DFT sont évalués à la juste valeur, alors que les modifications à ces justes valeurs sont comptabilisées dans les résultats. Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normalisé de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

(II) PRÊTS ET CRÉANCES

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients, les prêts et autres créances assorties de paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotées sur un marché actif. Les actifs sont initialement évalués à leur juste valeur, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dévaluations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie projetés. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créances douteuses.

(III) AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés comme DFT. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif et les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les comptes fournisseurs sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

M | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps 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 sont pas utilisés à des fins de transaction ou de spéculation. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces 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 pièces 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 de la Société sont classés comme DFT. Les variations à la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés dans les actifs d'instruments financiers dérivés, alors que ceux dont la juste valeur est négative sont comptabilisés dans les passifs.

N | 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 durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

O | 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 fournisseurs et charges à payer.

P | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées 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 produits générés par les opérations non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

A | ÉCARTS D'ACQUISITION ET ACTIFS INCORPORELS

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, Écarts d'acquisition et actifs incorporels, qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Le chapitre ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale des écarts d'acquisition et des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La norme s'applique aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2008 et, avec effet rétroactif, aux états financiers de l'exercice précédent. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette nouvelle norme à compter du 1^{er} janvier 2009.

B | NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRES

En février 2008, le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la comptabilisation, à l'évaluation et aux informations à fournir. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption des IFRS sur ses états financiers consolidés futurs.

5. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges dans l'exercice totalise 29,8 millions de dollars (2007 : 27,1 millions de dollars). Au 31 décembre 2008, la Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2008 et 2007.

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008			2007		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	5,7	-	5,7	5,7	-	5,7
Matériel roulant	775,3	517,7	257,6	777,2	484,7	292,5
Bâtiments de maintenance	182,3	149,9	32,4	181,8	141,5	40,3
Gares et installations	45,7	32,3	13,4	45,3	30,4	14,9
Améliorations de l'infrastructure	153,4	61,7	91,7	148,5	57,9	90,6
Améliorations locatives	116,3	95,4	20,9	116,4	93,0	23,4
Machinerie et équipement	37,9	31,3	6,6	36,3	30,3	6,0
Systèmes informatiques	53,4	48,9	4,5	51,1	45,9	5,2
Autres immobilisations corporelles	20,5	19,8	0,7	20,5	19,6	0,9
	1 390,5	957,0	433,5	1 382,8	903,3	479,5
Projets en cours de réalisation			41,6			8,1
Immobilisations corporelles mises hors service (valeur nette de réalisation)			0,3			0,3
			475,4			487,9

Au 31 décembre 2008, les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 33,0 millions de dollars (2007 : 6,0 millions de dollars).

7. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A | FOND DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

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

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Billets provinciaux et fédéraux	26,6	-
Acceptations bancaire	39,4	33,3
Papiers commerciaux	8,6	41,2
Solde à la fin de l'exercice	74,6	74,5
Moins : Tranche à court terme	17,9	17,7
Tranche à long terme	56,7	56,8

En 2008, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer un maximum de 0,2 million de dollars pour des dépenses en immobilisations corporelles de 2008.

En ce qui concerne le total du solde du Fonds de renouvellement des actifs en date du 31 décembre 2008, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 17,9 millions de dollars (2007 : 17,7 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la tranche à court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 31 décembre 2008 était de 1,55 % (2007 : 4,74 %) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 31 décembre 2008 était de deux mois (2007 : deux mois) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque.

La juste valeur des placements à court terme est basée sur le cours acheteur en vigueur 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 19 titres de placement à court terme (2007 : 20) 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 ministre des Finances du Canada ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

B | CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les changements suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Solde au début de l'exercice	74,5	77,1
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	0,2	1,5
Revenus de placements	2,5	3,2
Variation de la juste valeur	(2,6)	(1,3)
Moins : Retraits effectués pendant l'année	-	(6,0)
Solde à la fin de l'exercice	74,6	74,5

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 placements sont arrivés à échéance en août, septembre et octobre 2007, mais en raison de problèmes de liquidité connus dans le marché du PCAA, ces placements n'ont pas fait l'objet d'un règlement à échéance. Les billets de 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 additionnelle reliée à la variation estimée de la juste valeur; cette variation estimée à 2,6 millions de dollars (2007 : 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. Le montant de la perte de valeur sur le PCAA est de 3,9 millions de dollars au 31 décembre 2008 ce qui représente 45 % de sa valeur nominale.

L'estimation de la Société de la juste valeur de son placement 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, celle-ci tient compte des conditions de crédit au 31 décembre 2008. D'autres hypothèses ont été utilisées pour tenir compte du manque de liquidité des avoirs du PCAA non bancaires et à la hausse du potentiel de défaut de certaines créances liées 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 de 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, malgré la mise en œuvre de la Proposition de Montréal en janvier 2009, la liquidité du marché, la qualité des actifs sous-jacents et des instruments financiers ainsi que les variations dans les taux de délinquance et dans les niveaux d'écart de taux de crédits. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs de PCAA ne changera pas de façon significative au cours des exercices ultérieurs. La Société possède suffisamment d'argent pour financer tous ses besoins actuels liés à la liquidité et aux dépenses en immobilisations.

En conséquence de la mise en œuvre de la Proposition de Montréal, la Société a reçu, en janvier 2009, des obligations à taux variable à long terme qui remplacent le PCAA. Les échéances de ces obligations sont échelonnées de 2013 à 2056.

8. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Charges à payer	26,9	22,9
Salaires à payer et courus	38,9	32,5
Comptes fournisseurs	28,4	33,3
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	9,8	9,3
Gouvernement du Canada	3,8	-
Tranche à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	0,4	0,4
Autres	-	0,1
	108,2	98,5

9. 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 sont 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 capitalisé a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 1^{er} janvier 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisé a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 1^{er} janvier 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 2008.

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 2008. 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	
	2008	2007	2008	2007
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de l'exercice	1 479,3	1 532,8	31,8	29,7
Coût des services rendus au cours de l'exercice	23,3	25,5	4,6	4,4
Cotisations des salariés	10,1	9,7	-	-
Intérêts débiteurs	80,1	78,5	1,8	1,5
Prestations versées	(101,4)	(97,0)	(6,1)	(5,6)
Transfert net	-	12,6	-	-
(Gains actuariels) pertes actuarielles	(325,5)	(82,8)	(4,3)	1,8
Solde à la fin de l'exercice	1 165,9	1 479,3	27,8	31,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	1 762,0	1 777,2	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	(320,0)	45,9	-	-
Cotisations de l'employeur	3,6	13,6	6,1	5,6
Cotisations des salariés	10,1	9,7	-	-
Transfert net	-	12,6	-	-
Prestations versées	(101,4)	(97,0)	(6,1)	(5,6)
Solde à la fin de l'exercice	1 354,3	1 762,0	-	-

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

Catégories d'actif :	2008	2007
Titres de participation (marché public)	44,3 %	53,4 %
Titres à revenu fixe (marché public)	44,0 %	34,0 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	11,7 %	12,6 %
	100,0 %	100,0 %

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2008	2007	2008	2007
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
Juste valeur des actifs des régimes	1 354,3	1 762,0	-	-
Obligation au titre des prestations constituées	1 165,9	1 479,3	27,8	31,8
Situation de capitalisation des régimes – excédent (déficit)	188,4	282,7	(27,8)	(31,8)
Perte (gain) actuarielle nette non amortie	295,4	187,3	(1,4)	3,1
Coût non amorti des services passés	1,9	2,2	0,3	0,4
Obligation (actif) transitoire non amortie	(153,2)	(185,6)	3,2	3,7
	332,5	286,6	(25,7)	(24,6)
Passif à long terme des frais de restructuration du réseau	-	-	(0,4)	(0,6)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	332,5	286,6	(26,1)	(25,2)

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2008	2007	2008	2007
COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	23,3	25,5	4,6	4,4
Intérêts débiteurs	80,1	78,5	1,8	1,5
Rendement réel des actifs des régimes	320,0	(45,9)	-	-
(Gains actuariels) pertes actuarielles	(325,5)	(82,8)	(4,3)	1,8
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	97,9	(24,7)	2,1	7,7
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	(435,2)	(75,3)	-	-
• 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	327,0	89,7	4,5	(1,8)
• l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	0,4	0,5	0,1	-
• Amortissement de l'obligation (actif) transitoire	(32,3)	(32,4)	0,5	0,7
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	(42,2)	(42,2)	7,2	6,6

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 prestations.

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2008	2007	2008	2007
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	7,50 %	5,50 %	7,50 %	5,50 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :				
Taux d'actualisation	5,50 %	5,00 %	5,50 %	5,00 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	6,75 %	7,00 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,25 %	3,00 %	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 %	7,78 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	3,66 %	3,66 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2014	2014

Analyse de sensibilité

Les taux tendanciels hypothétiques du 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 2008 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	38	(29)
Obligation au titre des prestations constituées	185	(166)

10. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Impôts exigibles	1,9	1,0
Impôts futurs	-	5,2
Impôts sur les bénéfices	1,9	6,2

En 2008, la Société a comptabilisé une dépense d'impôt exigible de 1,9 million de dollars résultant de l'harmonisation de l'impôt fédéral sur les sociétés avec celui de l'Ontario. La Société a un impôt à payer en espèces de 1,9 million qui est payable sur une période de cinq ans commençant en 2010. Ce montant est inclus dans les autres passifs à long terme.

Les impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffèrent du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 30,2 % (2007 : 32,4 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Impôts calculé – taux réglementaires	2,4	16,1
Écarts permanents :		
Impôt des grandes sociétés (recouvrement)	(0,3)	(0,5)
Partie non imposable des pertes (gains) en capital et pertes (gains) comptables	0,4	(0,2)
Variation de la provision pour moins-value	(1,0)	1,9
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'exercice	-	(4,8)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts futurs	(1,3)	(4,0)
Charge d'impôts futurs (recouvrement) en ce qui concerne les changements liés aux écarts temporaires	1,7	(4,1)
Autres	-	1,8
	1,9	6,2

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 futurs sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Actifs d'impôts futurs :		
Immobilisations corporelles	(25,1)	(23,1)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(4,5)	(4,3)
Passif au titre des prestations constituées	(6,6)	(6,4)
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	(6,5)	-
Pertes fiscales reportées en avant	(10,8)	(10,3)
	(53,5)	(44,1)
Moins la provision pour moins-value	8,7	9,7
	(44,8)	(34,4)
Passifs d'impôts futurs :		
Actif au titre des prestations constituées	85,9	74,0
Gain non réalisé relié aux instruments financiers dérivés	-	1,5
	85,9	75,5
Passifs d'impôts futurs nets	41,1	41,1
Présenté au bilan consolidé :		
Actif d'impôts futurs – court terme	(6,2)	-
Passif d'impôts futurs – long terme	47,3	41,1
Passifs d'impôts futurs nets	41,1	41,1

La Société a 42,0 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)

2010	0,7
2014	3,3
2015	14,4
2026	18,8
2028	4,8
	42,0

11. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non-amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Solde au début de l'exercice	488,7	530,2
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles amortissables	42,5	12,1
Amortissement du financement en capital reporté	(50,8)	(53,6)
Solde à la fin de l'exercice	480,4	488,7

12. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2008 et 2007, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions, son surplus d'apports et ses bénéfices non répartis, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans avoir obtenu l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation.

13. ENGAGEMENTS

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

2009	21,3
2010	15,1
2011	15,3
2012	15,6
2013	15,0
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	191,1
	273,4

Un montant estimatif de 51 millions de dollars pour le renouvellement d'un contrat est inclus dans les engagements ci-haut.

- B** | Au 31 décembre 2008, la Société avait des engagements d'achats en cours pour un montant de 109,8 millions de dollars (2007 : 108,4 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicité 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 six prochaines années.
- C** | La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2008. La Société est présentement en négociation pour un nouveau contrat de service. Entre-temps les conditions du contrat antérieur continuent de s'appliquer.
- D** | La Société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 22,0 millions de dollars (2007 : 20,0 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

14. 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 desservies par le KRC. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation. Elle encourt le risque de devoir augmenter 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 2008, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2,5 millions de dollars (2007 : 1,9 million de dollars).

En 2008, le gouvernement du Canada a versé 1,9 million de dollars à la KRC pour assurer la maintenance de son infrastructure (2007 : 0,4 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 7,4 millions de dollars (2007 : 8,4 millions 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 de crédit sous-jacents de la Société.

15. INSTRUMENTS FINANCIERS

A | CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	Le 31 décembre 2008		Le 31 décembre 2007	
	VALEUR COMPTABLE		VALEUR COMPTABLE	
	DFT	Prêts et créances	DFT	Prêts et créances
ACTIFS FINANCIERS :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9,2	-	5,1	-
Comptes clients	-	6,2 ⁽¹⁾	-	6,5 ⁽¹⁾
Instruments financiers dérivés	10,0 ⁽²⁾	-	6,8 ⁽²⁾	-
Fonds de renouvellement des actifs	74,6 ⁽³⁾	-	74,5 ⁽³⁾	-
PASSIFS FINANCIERS :				
	DFT	Autre passif	DFT	Autre passif
Comptes fournisseurs et charges à payer	-	79,0 ⁽⁴⁾	-	70,0 ⁽⁴⁾
Instruments financiers dérivés	32,1 ⁽²⁾	-	1,8 ⁽²⁾	-

DFT – Actifs et Passifs financiers détenus à des fins de transaction

⁽¹⁾ Composé des créances d'exploitation.

⁽²⁾ Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

⁽³⁾ Composé de placements à court terme.

⁽⁴⁾ Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

B | JUSTE VALEUR

La juste valeur estimée des instruments financiers désignés comme autres qu'instruments 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. Les instruments financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à leur juste valeur.

C | GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marchés. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

D | RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée aux risques de change puisqu'elle détient des soldes en dollar américain dans sa trésorerie et équivalents de trésorerie, dans des contrats de swap sur le pétrole brut et dans ses comptes fournisseurs et charges à payer. L'exposition totale de la Société au risque de change se détaille comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2008	2007
Actifs :		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	0.5
Instruments financiers dérivés	10.0	6.8
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	1.0	1.8
Instruments financiers dérivés	32.1	1.8

L'objectif de gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme. Ces contrats sont utilisés par la Société pour la gestion de son exposition à la fluctuation de la valeur du dollar américain associée à l'achat de matériel aux États-Unis dans le cadre d'un projet d'immobilisations d'envergure visant la remise à neuf d'une partie de son parc de locomotives.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 % du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le bénéfice net de la Société.

E | RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 100,0 millions de dollars (2007 : 92,9 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses équivalents de trésorerie, aux placements, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en déposant ces instruments financiers ou en s'y engageant par contrat uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit, au besoin. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyages membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire/Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 31 décembre 2008, environ 10,5 % (2007 : 11,5 %) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 77,4 % (2007 : 75,6 %) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

La majorité des instruments financiers dérivés de la Société sont convenus avec une seule partie contractante. La Société est exposée à un risque de crédit minimal associé au non-respect des obligations, puisque la partie contractante en est une dont la solvabilité est élevée.

Au 31 décembre 2008, la provision pour créances douteuses s'élevait à 0,4 million de dollars (2007 : 0,5 million), soit une diminution de 0,1 million de dollars (2007 : augmentation de 0,2 million de dollars). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

F | RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Une variation de l'ordre de 10 % des prix du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers consolidés.

G | RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux activités de placement et de financement projetées, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada. La classification des comptes fournisseurs, des frais à payer et des instruments financiers dérivés énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 111,1 millions de dollars (2007 : 71,8 millions de dollars), représente l'exposition maximale de la Société et repose généralement sur des échéances contractuelles de six mois ou moins.

H | RISQUE D'INTÉRÊT

Le risque d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation du taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque d'intérêt pour sa trésorerie et équivalents de trésorerie et son Fonds de renouvellement des actifs pour un total de 83,8 millions de dollars (2007 : 79,6 millions de dollars). Une variation de 5 % du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers consolidés.

16. 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, ce 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 spécifié; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et à un projet d'immobilisations futur.

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)			2008	2007
Pétrole brut – swap	2008	1,457 à 2,481	10 080	-	6 260
Pétrole brut – swap	2009	2,092 à 2,368	2 016	-	551
Pétrole brut – swap	2011	1,868	1 008	91	-
				91	6 811

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)			2008	2007
Contrat de change à terme	2008	0,991	2 501	-	2
Contrat de change à terme	2009	0,994 à 1,061	26 071	5 067	2
Contrat de change à terme	2010	0,996 à 1,050	16 006	2 809	-
Contrat de change à terme	2011	1,037	7 479	1 210	-
Contrat de change à terme	2012	1,036	5 610	863	-
				9 949	4
				10 040	6 815

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	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME \$ CAN/\$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN \$ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)	
	(NOTE 1)			2008	2007
Contrat de change à terme	2008	0,992 à 1,150	18 577	-	(1 153)
Contrat de change à terme	2009	0,994 à 1,061	7 527	-	(181)
Contrat de change à terme	2010	1,033	5 609	-	(157)
Contrat de change à terme	2011	1,037	7 479	-	(209)
Contrat de change à terme	2012	1,036	5 609	-	(147)
				-	(1 847)

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)			2008	
				2007	
Pétrole brut – swap	2009	2,092 à 3,991	12 096	(20 664)	-
Pétrole brut – swap	2010	2,325 à 3,639	8 064	(10 341)	-
Pétrole brut – swap	2011	2,409	2 016	(1 090)	-
				(32 095)	-
				(32 095)	(1 847)

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

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 2008, 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 établies, comme une version modifiée du modèle 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.

17. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. 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 dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

18. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,0 million de dollars (2007 : 1,2 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 2008. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,2 million de dollars (2007 : 1,3 million de dollars) dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres charges résultant d'opérations non monétaires. La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

19. ÉVENTUALITÉS

A | 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 finale de l'arbitre.

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

B | Les activités de la Société 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 des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, 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 sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites 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'éliminer 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 biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charge sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

De nouvelles lois environnementales ont été adoptées en 2008, et la Société évalue actuellement les incidences potentielles de celles-ci sur les plans et projets environnementaux de la Société.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement 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 sites;
- (ii) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers;
- (iii) La possibilité de lois et de règlements nouveaux ou modifiés, et que de nouvelles technologies soient élaborées pour les mesures correctives, ainsi que l'incertitude quant au moment de l'exécution du travail aux sites particuliers;
- (iv) La capacité de recouvrer les coûts auprès 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 ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société. Les coûts associés à des mesures correctives futures seront constatés dans l'exercice au cours duquel ils seront connus.

Compte tenu du fait que les coûts liés aux mesures correctives ne peuvent être estimés de façon raisonnable, aucune provision environnementale n'a été incluse dans les états financiers consolidés, à l'exception de ce qui suit :

Les comptes fournisseurs 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.

- C| Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et 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.

20. 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 au début de la location 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 n'a été reconnu aux états financiers consolidés.

21. DONNÉES FINANCIÈRES COMPARATIVES

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour les états financiers consolidés de 2008.

Annuaire de la Société

AU 31 DÉCEMBRE 2008

CONSEIL D'ADMINISTRATION

D. Hayward Aiton

Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)

France Bilodeau

Québec (Québec)

Jeffrey R. Clarke

Ottawa (Ontario)

Paul Côté

Président et chef de la direction
Montréal (Québec)

Denis Durand

Montréal (Québec)

Angela Ferrante

Toronto (Ontario)

Jean-Louis Hamel

Montréal (Québec)

David Hoff

Vancouver (Colombie-Britannique)

Wendy A. King

Vancouver (Colombie-Britannique)

Margaret L. MacInnis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Donald Mutch

Toronto (Ontario)

Anthony Perl

Vancouver (Colombie-Britannique)

Paul G. Smith

Toronto (Ontario)

Eric L. 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, Stratégie de l'entreprise

Carole Mackaay

Avocate générale et secrétaire

John Marginson

Chef, Exploitation

Denis Pinsonneault

Chef, Capital humain

Robert St-Jean

Chef, Services financiers et administration

Donald A. Wright, président du conseil,
*est membre d'office de chacun
des comités du conseil.*

**Paul Côté, président et
chef de la direction,**
*est membre d'office de chacun
des comités du conseil, sauf le
comité de la vérification et des risques.*

Le conseil d'administration souhaite remercier Michel Crête, Steven Cummings et Leo Housakos pour leur contribution importante.

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

Eric L. Stefanson, président

Denis Durand
Jean-Louis Hamel
Wendy A. King
Paul G. Smith

Comité des ressources humaines

Angela Ferrante, présidente

France Bilodeau
David Hoff
Wendy A. King
Margaret L. MacInnis
Anthony Perl

Comité des placements

Donald Mutch, président

D. Hayward Aiton
France Bilodeau
Denis Durand
Jean-Louis Hamel
William M. Wheatley

Comité de la gouvernance d'entreprise

Jean-Louis Hamel, président

D. Hayward Aiton
Angela Ferrante
Margaret L. MacInnis
William M. Wheatley

Comité de la planification et des finances

Paul G. Smith, président

Jeffrey R. Clarke
David Hoff
Anthony Perl
Eric L. Stefanson

Comité de l'immobilier et de l'environnement

Jeffrey R. Clarke, président

D. Hayward Aiton
Jean-Louis Hamel
William M. Wheatley

Photos : Caroline Bergeron

Un grand merci aux employés de VIA qui ont prêté leur visage à ce rapport annuel.

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

^{MD} Marque déposée propriété de VIA Rail Canada Inc.

^{MC} Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada Inc.

Design : Sextans Impression : Gibraltar