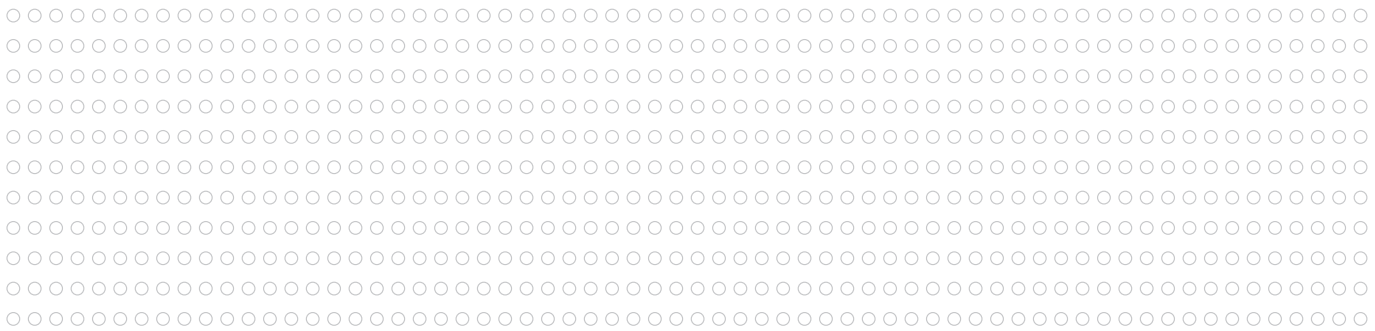


2010 RAPPORT ANNUEL

CONNEXION

TRANSFORMATION

ÉVOLUTION



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 2010.

Le président du conseil d'administration,

Paul G. Smith

viarail.ca



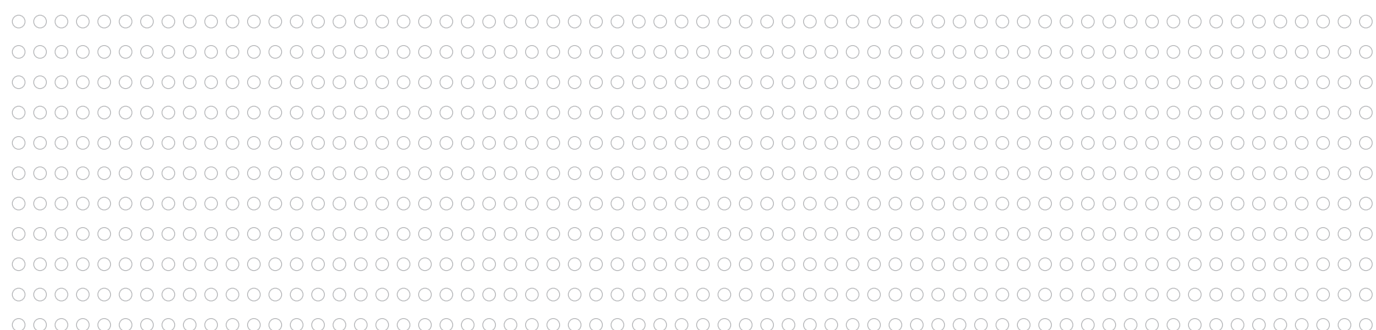


TABLE DES MATIÈRES

Vue d'ensemble de la Société	2
L'ANNÉE EN CHIFFRES	
Statistiques d'exploitation clés de 2010 par groupe de services	3
Message du président du conseil d'administration :	
La transformation du rail voyageurs	4
Message du président : Offrir de la valeur	
	6
LA REVUE DE L'ANNÉE	
Notre vision pour le rail voyageurs	8
INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS : TRANSFORMER NOTRE RÉSEAU	
Accroître la capacité	11
Nouvelles gares	12
Des locomotives plus efficaces et plus fiables	12
Moderniser nos voitures voyageurs	13
Améliorer la technologie	14
EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE :	
TRANSFORMER LA FAÇON DE MENER NOS AFFAIRES	
Engagement des employés et productivité	16
Sécurité	19
Satisfaction de la clientèle	22
Augmenter les produits	24
Réduire les coûts	27
COMMUNICATIONS : TRANSFORMER NOS RELATIONS	
Offrir une valeur accrue à nos clients	29
Des communications plus interactives	29
Collaborer avec les collectivités	30
Accessibilité	30
GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ	
Le conseil d'administration	31
Accès à l'information	31
Langues officielles	31
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	
	32
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	38
ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ	69

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, VIA offre des services sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre, et ce, dans les deux langues officielles. Nous exploitons jusqu'à 497 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 2900 employés, VIA a transporté en 2010 plus de 4,1 millions de voyageurs.

NOTRE VISION

Nous offrons la meilleure expérience de voyage au Canada.

NOTRE MISSION

Nous travaillons ensemble pour dépasser les attentes de nos clients à chaque occasion.

NOS PRINCIPES DIRECTEURS

Voici les principes qui guident la façon de penser et la conduite de tous les employés de VIA :

- Je mets l'accent sur le client.
- J'agis et je suis responsable.
- Je fais preuve de souplesse et je contribue au changement.
- Je fais une différence.

NOS SERVICES

Voyages intervilles rapides

Chaque semaine, dans le corridor Québec-Ontario, dont la population est dense, 429 trains offrent un service de transport rapide et pratique d'un centre-ville à l'autre, entre les principaux centres urbains, banlieues et collectivités.

Voyages longs parcours et tourisme

Dans l'Ouest et l'Est du Canada, les trains de VIA attirent des voyageurs des quatre coins du monde et appuient l'industrie touristique au pays. Le légendaire train transcontinental de l'Ouest de VIA, le *Canadien*^{MD}, assure trois fois par semaine le service entre Vancouver et Toronto. Dans l'Est du Canada, l'*Océan*^{MC} se déplace six fois par semaine entre Montréal et Halifax.

Services de transport essentiels en régions éloignées

VIA exploite 50 trains chaque semaine dans les régions rurales et éloignées du Canada. Ces trains, que le gouvernement du Canada rend obligatoires pour répondre à d'importants besoins en matière de transport, desservent de nombreuses collectivités où les autres options de transport offertes tout au long de l'année sont limitées ou inexistantes.

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS DE 2010 PAR GROUPE DE SERVICES

	Voyageurs-milles (en '000)	Produits voyageurs (en 000 \$)	Passagers (en '000)	Financement de l'État par voyageurs-milles
Corridor interville Québec – Ontario	625 157	197 806	3 780	0,21 \$
Voyages longs parcours et tourisme				
Le <i>Canadien</i> ^{MD}	125 848	39 279	106	0,40 \$
L' <i>Océan</i> ^{MC}	60 611	13 091	127	0,60 \$
Liaisons essentielles	34 503	8 022	140	1,30 \$

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les statistiques d'exploitation et les indicateurs financiers clés ci-après résument le rendement de la Société pour l'exercice 2010, comparativement aux données des exercices 2006 à 2009. Les résultats financiers de l'entité à détenteurs de droits variables (Keewatin Railway Company) et tous les éléments hors fonds ne sont pas inclus.

	2010	2009	2008	2007	2006
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)					
Total des produits-voyageurs (1)	258,2	250,3	282,9	268,8	266,6
Produits totaux (2)	274,4	264,9	299,2	285,6	297,1
Total des charges en trésorerie (3)	535,9	526,1	513,4	486,2	475,5
Déficit d'exploitation en trésorerie	261,5	261,2	214,2	200,6	178,4
Financement d'exploitation gouvernemental (4)	261,5	226,3	214,2	200,6	169,0
Dépenses en immobilisations	268,6	116,8	42,1	12,4	14,5
Financement d'immobilisations gouvernemental (5)	268,6	116,8	42,1	12,4	0,0
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (6)					
Ratio des produits aux charges en trésorerie	51,6	50,7	58,4	58,9	62,8
Nombre total de voyageurs transportés (EN MILLIERS)	4 153	4 229	4 605	4 181	4 091
Nombre total de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	846	857	951	874	874
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	1 495	1 501	1 618	1 579	1 603
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	30,9	26,4	22,5	23,0	19,3
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	30,2	29,0	29,6	30,5	30,3
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	6 668	6 660	6 746	6 658	6 665
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	43 651	44 525	46 961	46 362	47 625
Coefficient d'occupation moyen (%)	57	57	59	55	55
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	127	129	141	131	131
Ponctualité (%)	82	83	75	77	84
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	2 875	3 053	3 109	3 017	3 003

1) En excluant les produits découlant de l'entité à intérêt variable.

2) En excluant les produits découlant de l'entité à intérêt variable et un gain non matérialisé.

3) Les charges en trésorerie excluent l'amortissement des immobilisations corporelles (58 millions de dollars), les gains non réalisés sur les instruments financiers (7 millions de dollars), les régimes de retraite et les avantages sociaux futurs des employés (20 millions de dollars) et les dépenses découlant de l'entité à intérêt variable (3 millions de dollars).

(4) Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs (34,9 millions de dollars en 2009 et 9,4 millions de dollars en 2006).

(5) Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs (14,5 millions de dollars en 2006).

(6) Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

LA TRANSFORMATION DU RAIL VOYAGEURS

À titre d'important mode de transport collectif, le rail voyageurs est en croissance tant au Canada qu'ailleurs dans le monde. Il constitue déjà la pierre angulaire du transport collectif en Europe et en Asie, et suscite un intérêt renouvelé et de nouveaux investissements dans des pays sur tous les continents. Jour après jour, il se révèle être un investissement rentable et pratique pour diminuer la congestion des autoroutes et des voies aériennes, pour combler les besoins des populations de plus en plus mobiles, et pour réduire les répercussions du transport sur l'environnement.

Au Canada, le gouvernement investit presque un milliard de dollars, dont 407 millions de dollars proviennent du Plan d'action économique du Canada, pour améliorer et accroître la capacité du rail voyageurs. Lancé en 2007, le Programme d'investissements en immobilisations de VIA a permis de réaliser des progrès intéressants en 2010 : des locomotives et des voitures voyageurs ont été remises à neuf et modernisées en atelier, puis remises en service; de nouveaux projets relatifs aux gares ont été lancés dans l'ensemble du pays; et d'importants projets de construction visant à améliorer et à accroître la capacité des voies pourront être terminés comme prévu.

Au fur et à mesure que la réalisation de ces projets a progressé en 2010, la Société a mis un accent renouvelé sur l'efficacité opérationnelle, en éliminant le gaspillage et en apportant la meilleure valeur possible aux clients et aux contribuables. Le conseil d'administration croit que cette orientation va de pair avec la transformation du rail voyageurs à l'aide d'investissements en immobilisations. J'ai confiance que l'ensemble de l'équipe de VIA continuera à réaliser des améliorations opérationnelles tout au long de 2011, et même après.

VIA a ajouté de nouveaux membres à son équipe de direction, des gens qui possèdent l'expertise et l'expérience requises pour gérer la transformation de la Société qui est maintenant en cours. Le conseil d'administration aimerait remercier les employés de VIA qui ont pris leur retraite en 2010 pour leur contribution durable à la réussite de VIA. La nouvelle équipe de direction et le personnel de VIA peuvent faire fond sur l'héritage précieux construit au fil de nombreuses années.



A stylized, handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Paul G. Smith'.

Le président du conseil d'administration,
Paul G. Smith

J'aimerais également exprimer mon appréciation personnelle, ainsi que celle de l'ensemble du conseil d'administration, relativement au travail effectué par Donald A. Wright, dont le mandat de membre du conseil d'administration a pris fin en 2010. Au cours de ses quatre années de service à titre de président, la Société a relevé avec succès un grand nombre de défis cruciaux. Le leadership dont il a fait preuve durant cette période influera sur l'avenir de VIA pendant de nombreuses années.

L'intérêt public concernant le futur du rail voyageurs est plus grand que jamais. Si cet intérêt évolue vers l'établissement de liaisons ferroviaires à haute vitesse servant à relier les principaux centres urbains, la réussite de ce projet reposera sur la transformation des services nationaux de transport ferroviaire voyageurs qui est maintenant en cours.

À mesure que la transformation se réalisera, VIA demeurera engagée à offrir aux Canadiens un mode de transport sûr, fiable, rentable et respectueux de l'environnement, et ce, d'un océan à l'autre.



MESSAGE DU PRÉSIDENT

OFFRIR DE LA VALEUR

Lorsque je me suis joint à VIA en 2010, la qualité de l'entreprise, le dévouement de ses employés, ainsi que le potentiel de croissance du rail voyageurs et d'adaptation aux besoins futurs m'impressionnaient déjà. Je suis maintenant encore plus impressionné lorsque je passe en revue ce que nous avons accompli durant l'année.

La transformation à pleine échelle de nos biens matériels progresse, et nous avons consacré une énergie renouvelée à transformer la manière dont nous travaillons en tant qu'entreprise. Nous avons mis en œuvre une approche, la méthode de gestion Lean, qui met l'accent sur l'excellence opérationnelle à l'échelle de l'entreprise. Cela se traduit par l'amélioration continue de l'efficacité opérationnelle et de la productivité, l'élimination du gaspillage, l'identification de ce qui est le plus important aux yeux de nos clients – pour ensuite offrir cette valeur avec constance, chaque jour.

C'est une approche qui fait appel aux efforts de chaque employé. Et en parvenant à la mettre en œuvre, nous avons fait des progrès bien réels. Malgré une baisse de l'achalandage et la volatilité continue du marché, les produits totaux enregistrés en 2010 sont nettement supérieurs à ceux de 2009. Nous avons également diminué les charges d'exploitation bien en deçà du budget pour l'année. De plus, nous avons amélioré le recouvrement des coûts liés au rail voyageurs, ce qui a permis à VIA de reprendre l'élan qui l'avait portée avant la récession de 2009.

En bref, nous avons apporté une plus grande valeur à notre actionnaire, le gouvernement du Canada, de même qu'aux contribuables.

Les travaux liés aux projets d'infrastructure ont créé des défis considérables relativement à nos services, puisqu'ils ont influé sur la ponctualité de certains de nos trains. Ici encore, nous avons néanmoins obtenu des résultats remarquables. Nos efforts très concentrés et bien coordonnés se sont traduits par l'amélioration de liaisons spécifiques, particulièrement pour les trains Montréal-Ottawa-Toronto, et la ponctualité a connu une amélioration marquée dans l'Est du Canada au cours de 2010. Dans l'ensemble, nous sommes parvenus à conserver un taux de ponctualité général identique à celui de l'année précédente, le tout en menant à bien des améliorations aux voies et des projets de construction importants.

Nous avons aussi consacré des efforts considérables à améliorer la façon dont nous écoutons nos clients, les collectivités que nous desservons et les fournisseurs avec lesquels nous travaillons, ainsi que la façon dont nous communiquons avec chacun de ceux-ci. La gestion selon la méthode Lean va au-delà de l'entreprise. Nous nous adressons à nos clients pour mieux comprendre ce dont ils ont besoin et ce qui est important à leurs yeux, et nous nous adressons à nos fournisseurs dans le but d'obtenir leur soutien pour offrir de la valeur d'une manière efficace.



A stylized, handwritten signature of Marc Laliberté in dark ink.

Le président et chef de la direction,
Marc Laliberté

À cet égard, j'aimerais exprimer l'appréciation de VIA à tous nos fournisseurs, particulièrement aux compagnies de chemin de fer marchandises qui possèdent les voies sur lesquelles nos trains circulent, ainsi qu'aux entreprises qui nous aident à remettre à neuf et à moderniser nos locomotives et voitures voyageurs. Notre succès soutenu dans les années à venir dépendra beaucoup de nos partenariats continus, que j'ai hâte de renforcer en 2011.

À mesure que nos projets d'investissements en immobilisations se termineront, nous aurons de nouvelles occasions d'offrir de la valeur à nos clients avec du matériel roulant amélioré, des installations voyageurs plus attrayantes, des trajets de moins longue durée et plus fiables, de même que des services ferroviaires plus fréquents entre les principaux centres. Nous ferons face à de nouveaux défis d'ordre financier et opérationnel au cours de cette période de transformation, alors que nous travaillerons en vue d'attirer de nouveaux clients, de lancer de nouveaux services et de répondre aux besoins changeants des voyageurs.

J'ai confiance que nous relèverons ces défis, et ce, en mettant constamment l'accent sur l'excellence de l'exploitation et la prestation de la meilleure valeur possible à chaque client qui monte à bord de nos trains. Nous sommes engagés à fournir aux contribuables canadiens des services nationaux de transport ferroviaire voyageurs dont ils peuvent être fiers.



LA REVUE DE L'ANNÉE

NOTRE VISION POUR LE RAIL VOYAGEURS

Notre vision pour le rail voyageurs consiste à offrir la meilleure expérience de voyage au Canada. En fait, nous croyons que le rail voyageurs peut devenir le premier choix pour les voyages intervilles, non seulement en menant le marché des transports publics, mais aussi en attirant un nombre croissant de Canadiens et de touristes internationaux qui opteront pour le train plutôt que pour une automobile privée.

Rendre les voyages en train accessibles et attrayants pour un plus grand nombre de Canadiens apporte des avantages sociaux et économiques importants aux collectivités que nous desservons et au pays. La prestation d'un service de transport public efficace entre les centres urbains soutient une population de plus en plus mobile, ce qui constitue un aspect important pour la croissance économique, et le rail voyageurs est le moyen de transport public le plus efficace et le plus rentable qui soit. Il représente également le mode de transport le plus sûr et le plus écologique offert, et s'est avéré, dans les pays du monde entier, capable de susciter un achalandage substantiel au détriment des modes moins efficaces et moins durables.

Notre but à long terme est de transformer le rail voyageurs pour en faire un service essentiel et vital qui relie le Canada et les Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Cela signifie :

- Faire du rail voyageurs une « épine dorsale » principale en matière de transport entre les grands centres urbains.
- Offrir un service rapide, fréquent et pratique qui égale ou dépasse toute autre option proposée, ainsi que des installations et du matériel roulant qui sont synonymes d'accueil chaleureux, de confort et de fiabilité tout au long de l'année.

- Intégrer le rail voyageurs aux autres modes de transport et au réseau de transport dans son ensemble, et offrir des intercorrespondances homogènes avec les services de transport régionaux, municipaux et locaux.

C'est là une vision à long terme pour le rail voyageurs qui est à la fois ambitieuse et réaliste. Au cours de 2010, nous avons continué à travailler à la réalisation de notre vision :

- En transformant le réseau du rail voyageurs, à l'aide d'un investissement en immobilisations de 923 millions de dollars dans le matériel roulant, la technologie, les gares et l'infrastructure. Dans le corridor Québec-Ontario, cet investissement nous donnera la capacité de transporter six cent cinquante mille voyageurs supplémentaires par année.
- En transformant nos activités d'exploitation grâce à l'application de nouveaux outils de gestion qui visent à simplifier l'exploitation et à offrir une plus grande valeur aux clients, tout en éliminant le gaspillage et en réduisant les coûts.
- En transformant nos relations, grâce à l'exploration de méthodes améliorées pour être à l'écoute des clients et des collectivités que nous desservons, pour leur répondre et pour jouer notre rôle à titre d'entreprise responsable sur le plan social.

Nous croyons en l'importance d'offrir de la valeur à nos clients afin que le rail voyageurs satisfasse et dépasse leurs attentes pendant des années.

FAIRE FOND SUR NOTRE RÉUSSITE

LA TRANSFORMATION DU RAIL VOYAGEURS ACTUELLEMENT EN COURS S'APPUIE SUR UN PASSÉ TÉMOIGNANT DE NOTRE CAPACITÉ ÉPROUVÉE À AMÉLIORER LA PERFORMANCE. DEPUIS 1990, ANNÉE OÙ VIA A COMMENCÉ À EXPLOITER SON RÉSEAU ACTUEL, NOTRE ENTREPRISE :



36 %

A RÉDUIT DE 36 POUR CENT
SA DÉPENDANCE À L'ÉGARD DU FINANCEMENT
D'EXPLOITATION GOUVERNEMENTAL;



92 %

A ACCRU SES
PRODUITS DE
92 POUR CENT;



79 %

A AMÉLIORÉ LE
RECOUVREMENT DES COÛTS
DE 79 POUR CENT;



11 %

A AUGMENTÉ LE NOMBRE
DE VOYAGEURS-MILLES
DE 11 POUR CENT.

INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS

TRANSFORMER NOTRE RÉSEAU

Nous transformons l'infrastructure et le matériel roulant de base que nous utilisons pour exploiter nos liaisons de rail voyageurs au Canada.

En 2007, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 516 millions de dollars sur cinq ans pour renforcer ces liaisons. Une somme de 407 millions de dollars a aussi été accordée pour des projets d'immobilisations en 2009 dans le cadre du Plan d'action économique, le programme de fonds de relance économique du gouvernement.

Grâce à cet investissement totalisant 923 millions de dollars, VIA accroît la capacité des voies, crée de meilleurs systèmes de contrôle de la circulation, modernise les gares et les installations destinées aux voyageurs, et remet à neuf ses locomotives et voitures voyageurs. Une fois ces importants projets d'immobilisations terminés, nous serons en mesure d'exploiter plus de trains, d'offrir des voyages plus ponctuels et d'une durée plus courte, d'assurer des départs plus fréquents et de proposer une qualité de service meilleure que jamais.

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS ET FONDS DE RELANCE

	Investissement en immobilisations	Plan d'action économique	Total
Matériel roulant	224,8 M\$	102,8 M\$	327,6 M \$
Infrastructure	247,2 M \$	254,2 M\$	501,4 M\$
Gares, technologie et autres projets	44,0 M\$	50,0 M\$	94,0 M \$
TOTAL	516,0 M\$	407,0 M \$	923,0 M \$

ACCROÎTRE LA CAPACITÉ

VIA a consacré 488,5 millions de dollars au développement et à l'amélioration de l'infrastructure dans le corridor Québec-Ontario, particulièrement dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, là où la demande pour des services ferroviaires voyageurs est la plus grande. Dans le passé, notre capacité à répondre à la demande croissante a été limitée par la capacité des voies proprement dites, qui sont utilisées à la fois par les trains voyageurs et de marchandises. Pour accroître la capacité :

- nous améliorons la qualité des voies existantes, ce qui permettra de faire circuler les trains voyageurs à des vitesses plus élevées;
- nous construisons des voies d'évitement additionnelles afin d'éliminer les goulots d'étranglement, pour que les trains voyageurs puissent se dépasser et dépasser les trains de marchandises roulant moins vite, et ainsi accuser moins de retard;
- nous ajoutons une troisième voie le long des sections importantes empruntées par les trains de la liaison Montréal-Toronto, ce qui réduira considérablement la congestion causée par la présence simultanée de trains voyageurs et de marchandises à ces endroits clés.

La route entre Windsor et Toronto représente la région du Sud-Ouest de l'Ontario de VIA.

La route entre Toronto et Québec représente la région du Corridor-Est de VIA.



De plus, nous perfectionnons les systèmes de sécurité et de sûreté dans le Corridor pour veiller à l'exploitation sûre de trains plus rapides et plus fréquents. Les passages à niveau, situés là où la route croise la voie ferrée, sont améliorés, ou éliminés lorsque cela est possible. Nous installons également de nouveaux systèmes de signalisation. Nous étendons notre technologie de commande centralisée de la circulation (CCC) à l'ensemble du corridor Québec-Ontario.

Grâce à ces améliorations à l'infrastructure, VIA pourra servir environ six cent cinquante mille voyageurs additionnels par année.

Les travaux réalisés dans le cadre de ces projets d'infrastructure sont bien entamés.

NOUVELLES GARES

VIA améliore des gares et en construit de nouvelles dans des collectivités à l'échelle du pays. Les gares de nouvelle conception mettront des installations accueillantes et attrayantes à la disposition des voyageurs, et feront des arrivées et des départs une partie intégrante de l'expérience de voyage exceptionnelle qu'offre le rail voyageurs. En 2010, nous avons entrepris six projets importants concernant les gares.

- À Belleville, Brockville, Cobourg et Oshawa, nous avons fait avancer les plans de gares nouvelles ou modernisées, qui comporteront de nouveaux quais centraux pour tenir compte de l'ajout d'une troisième voie et de la séparation des trains voyageurs et de marchandises.
- Un complexe servant de passerelle, doté d'ascenseurs et d'escaliers, sera construit à Belleville, Cobourg et Oshawa pour permettre l'accès aux nouveaux quais.
- La gare patrimoniale existante de Cobourg sera améliorée de façon à tenir compte de l'agrandissement. Les nouvelles installations s'harmoniseront avec l'architecture patrimoniale actuelle.
- Nous avons presque terminé la construction de la nouvelle gare de Smiths Falls, qui se trouve à un nouvel emplacement. La gare, entièrement accessible, offre un accès aisé aux voyageurs, un vaste stationnement et de l'espace en vue d'une croissance future. Le nouvel emplacement réduit les conflits d'horaire entre les trains voyageurs de VIA et les trains de marchandises de Canadien Pacifique (CP) qui survenaient à l'ancien emplacement; celui-ci se trouvait au centre d'une jonction entre quatre voies achalandées de CP et de la voie Smiths Falls de VIA menant vers Ottawa.
- Nous sommes allés de l'avant avec les plans de construction d'une nouvelle gare voyageurs plus grande à Windsor. L'ancienne gare, érigée au début des années 60, ne peut plus répondre à la demande actuelle et aux besoins des voyageurs. La nouvelle gare offrira un environnement plus accueillant et accessible aux voyageurs, un stationnement pratique, des installations permettant de déposer et d'aller chercher les voyageurs, des billetteries et un traitement des bagages efficaces, ainsi que des aires d'attente confortables.

- La revitalisation continue de la gare Union de Toronto, ouverte en 1927, apportera un certain nombre d'avantages aux clients de VIA. Parmi ceux-ci, notons un nouveau salon Panorama plus vaste et plus confortable destiné aux voyageurs en classe Affaires, des installations de manutention des bagages plus efficaces, de même que des surfaces restaurées et des toilettes réaménagées dans le hall de VIA.

DES LOCOMOTIVES PLUS EFFICACES ET PLUS FIABLES

L'une des grandes priorités dans notre Programme d'investissements en immobilisations est la modernisation de notre parc de locomotives. Les locomotives F-40, âgées de 20 ans et utilisées partout au Canada, font actuellement l'objet d'un dépouillement jusqu'à leur carcasse et sont remises à neuf de pied en cap à l'aide des plus récentes technologies en matière de locomotives.

Le projet de remise à neuf prolongera la vie de ces locomotives de 15 à 20 ans, et ce, pour moins de la moitié du coût d'achat de nouvelles locomotives. Parallèlement, VIA veillera à ce que les locomotives respectent les normes environnementales et de sécurité; ainsi, leurs émissions de gaz à effet de serre seront jusqu'à 12 pour cent moins importantes, et leurs coûts de maintenance annuels seront réduits de 15 pour cent.

À la fin de 2010, 23 des locomotives étaient terminées et mises en service. Leur performance a satisfait ou dépassé les attentes, et elles ont réduit la consommation de carburant pendant l'année de quelque 5,2 millions de litres. Lorsque les locomotives restantes auront été remises à neuf en 2011-2012, VIA exploitera l'un des parcs de locomotives de chemin de fer voyageurs les plus fiables et les moins énergivores en Amérique du Nord.

LES PORTES DE L'OUEST DE VIA

La gare Centrale du Pacifique à Vancouver constitue un point d'intérêt architectural et patrimonial, ainsi qu'un centre de transport intermodal pour la ville. Lieu d'attache dans l'Ouest de la liaison touristique pancanadienne de VIA, le *Canadien*^{MD}, c'est aussi la porte d'entrée de Vancouver et de l'Ouest du pays pour des visiteurs venus du monde entier.

VIA a apporté d'importantes réparations à la gare en 2009 dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations. En 2010, nous avons lancé un programme prévoyant d'importants travaux de rénovation liés à la maçonnerie, au toit et aux fenêtres de la gare; nous prêterons une attention rigoureuse à la préservation des caractéristiques qui font de cet édifice un site patrimonial.

Le projet est financé à l'aide du Plan d'action économique du gouvernement du Canada.

VIA apporte également des améliorations d'envergure à l'extérieur et à l'intérieur de sa gare de Winnipeg, la porte de l'Ouest pour les voyageurs en provenance de Toronto. Elles comprennent l'installation d'une nouvelle toiture (projet financé à l'aide du Plan d'action économique), l'installation d'un nouveau revêtement de sol, des travaux de peinture, et des améliorations aux systèmes de chauffage et de ventilation.

VIA a également commencé la remise à neuf de six autorails en 2010. Ces autorails seront utilisés pour les liaisons de VIA entre Sudbury et White River, en Ontario, de même qu'entre Victoria et Courtenay, en Colombie-Britannique. La structure des six autorails robustes en acier inoxydable, construits dans les années 50, est en bon état. Une fois la remise à neuf terminée, ces autorails offriront de 15 à 20 années supplémentaires de service sûr, accessible et fiable aux voyageurs canadiens, tout en améliorant le confort des clients et la rentabilité. Le contrat est financé au moyen du Plan d'action économique du gouvernement du Canada.

MODERNISER NOS VOITURES VOYAGEURS

VIA a poursuivi sa révision générale complète de 98 voitures voyageurs LRC (Léger, Rapide, Confortable) en 2010, la première des voitures modernisées devant être prête au début de 2011. Les voitures sont utilisées à la fois pour les classes Affaires et Économie dans le corridor Québec-Ontario. Nous améliorons les systèmes électriques, mécaniques, d'éclairage, de chauffage et de climatisation pour réduire la consommation d'énergie de 20 pour cent. Les voitures de la classe Affaires seront reconfigurées et comprendront des sièges jumelés ainsi que des sièges individuels au revêtement refait. Les couleurs plus claires à l'intérieur, les nouvelles fenêtres et les rideaux individuels transformeront complètement l'apparence des voitures LRC et offriront une expérience globale plus plaisante à nos clients. Vingt-six des voitures seront dotées de toilettes plus grandes et entièrement accessibles, ainsi que de sièges conçus pour accueillir les clients ayant des besoins spéciaux et voyageant avec un animal d'accompagnement ou un fournisseur de soins.

Nous modernisons aussi une partie des voitures classiques en acier inoxydable utilisées pour nos liaisons transcontinentales afin d'améliorer l'expérience de nos clients. Les travaux comprennent une révision générale importante des systèmes mécaniques, la reconfiguration des places couchées, et la modernisation de l'aménagement des voitures-restaurants et des voitures-salons. Les modifications amélioreront également l'accessibilité pour les voyageurs ayant des besoins spéciaux, grâce à une grande chambre nouvellement conçue et entièrement accessible et à un élévateur pour fauteuil roulant à bord de plusieurs voitures Parc.

Les modifications aux voitures Renaissance de VIA (les voitures voyageurs à la technologie la plus perfectionnée utilisées en Amérique du Nord) les rendront plus pratiques et plus accessibles pour les gens à mobilité réduite. Parmi ces modifications, notons l'ajout de toilettes accessibles et de places couchées améliorées.

AMÉLIORER LA TECHNOLOGIE

En 2010, VIA a investi 12,6 millions de dollars pour moderniser et sécuriser son infrastructure de technologie de l'information, ce qui offre de nouvelles solutions d'affaires à l'entreprise. De nombreux projets de technologie ont été lancés tout au long de 2010, notamment la modernisation du système de réservation de VIA, la sélection d'un nouveau système de gestion des produits et la mise en œuvre d'un système Wi-Fi robuste et fiable à bord des trains. Ces projets rehausseront l'expérience que nous offrons à nos clients, et ce, depuis le moment où ils font leurs réservations jusqu'au moment où ils arrivent à destination.

RENOUVELER UN CLASSIQUE

La première des voitures-restaurants transcontinentales remises à neuf et améliorées de VIA a été mise en service en 2010. Une révision générale du parc de voitures classiques en acier inoxydable est en cours afin d'accroître le confort des voyageurs, de réduire la consommation d'énergie et de satisfaire les normes les plus élevées en matière de santé et de sécurité.

Dans la voiture-restaurant terminée, les ampoules traditionnelles ont été remplacées par des diodes électroluminescentes moins énergivores. L'office a été démantelé et reconstruit. Les systèmes de ventilation ont été améliorés. En outre, la totalité de l'aménagement et du décor a été améliorée, depuis les tissus d'ameublement jusqu'aux moquettes, en passant par les revêtements muraux.



EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE

TRANSFORMER LA FAÇON DE MENER NOS AFFAIRES

L'investissement en immobilisations réalisé dans le rail voyageurs est accompagné de grandes attentes en vue d'un rendement en ce qui concerne la valeur offerte au client et l'amélioration des résultats financiers. Pour assurer un bon rendement du capital investi, nous devons continuellement améliorer la manière dont nous exploitons nos activités en tant qu'entreprise.

En 2010, nous avons appliqué une nouvelle approche de gestion du rendement afin d'améliorer continuellement l'efficacité de l'exploitation. Cette approche, fondée sur les principes éprouvés de la méthode de gestion Lean, simplifie les procédures et les activités d'exploitation quotidiennes, et est axée sur les activités qui apportent une valeur ajoutée à nos clients, et ce, tout en éliminant le gaspillage, c'est-à-dire les activités et les procédures qui n'ajoutent aucune valeur. En simplifiant nos processus, nous pouvons consacrer plus d'énergie aux éléments qui comptent pour les clients.

Dans le but de mesurer le progrès que nous réalisons en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, nous avons défini clairement six indicateurs de performance clés se rapportant à l'assiduité au travail et à la productivité des employés, à la sécurité, à la satisfaction de la clientèle, aux produits enregistrés et aux coûts.

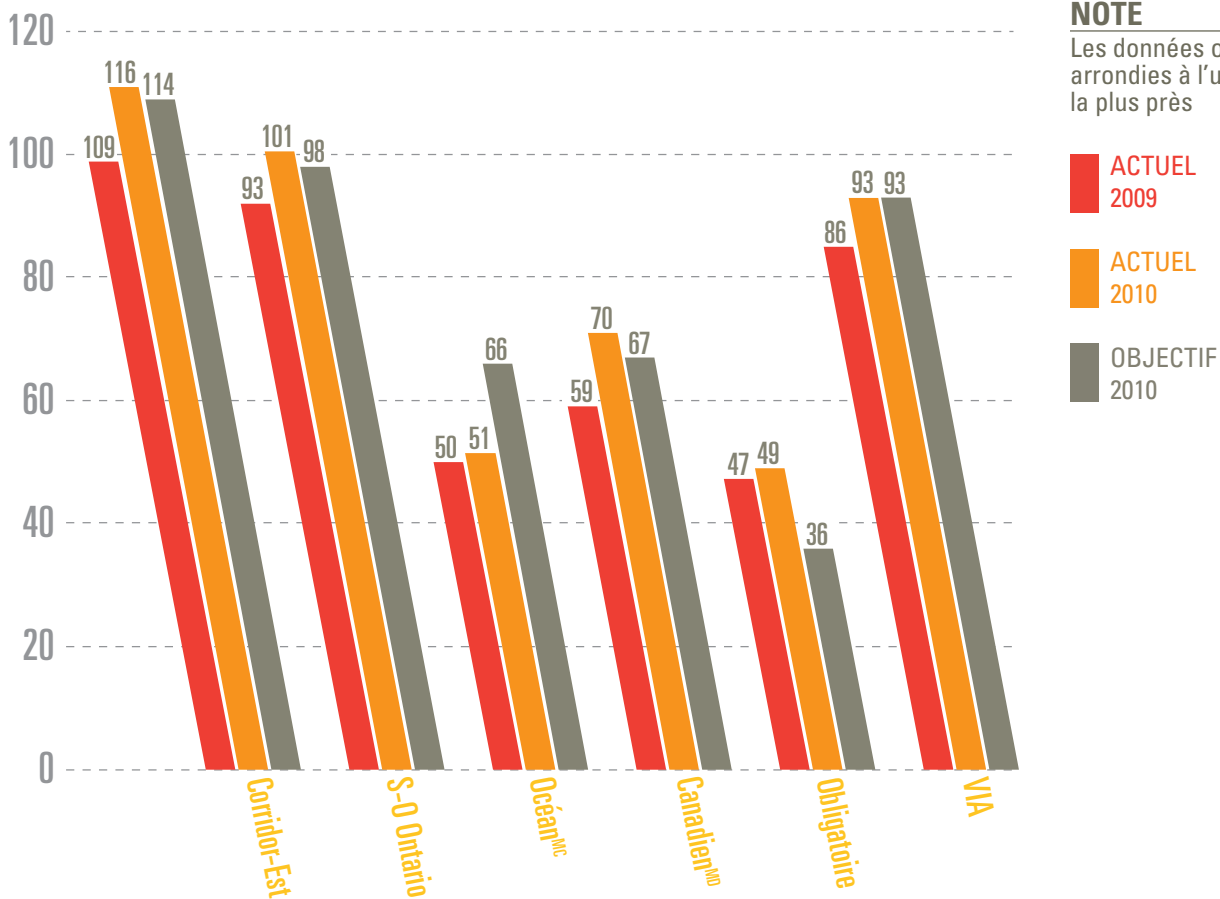
ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS ET PRODUCTIVITÉ

INDICATEUR DE PERFORMANCE CLÉ

Cette mesure est obtenue en divisant le total des produits par le nombre total d'employés équivalents temps plein (ÉTP). Cet indicateur montre bien la mesure dans laquelle nous atteignons le but principal de la méthode Lean, qui est de créer une valeur accrue.

Nous avons atteint notre objectif pour 2010; en effet, nous avons fait passer les produits par employé de 86 000 dollars en 2009 à 93 000 dollars en 2010.

PRODUITS TOTAUX PAR EMPLOYÉ (ÉTP) (EN MILLIERS DE DOLLARS)



NOTE

Les données ont été arrondies à l'unité la plus près

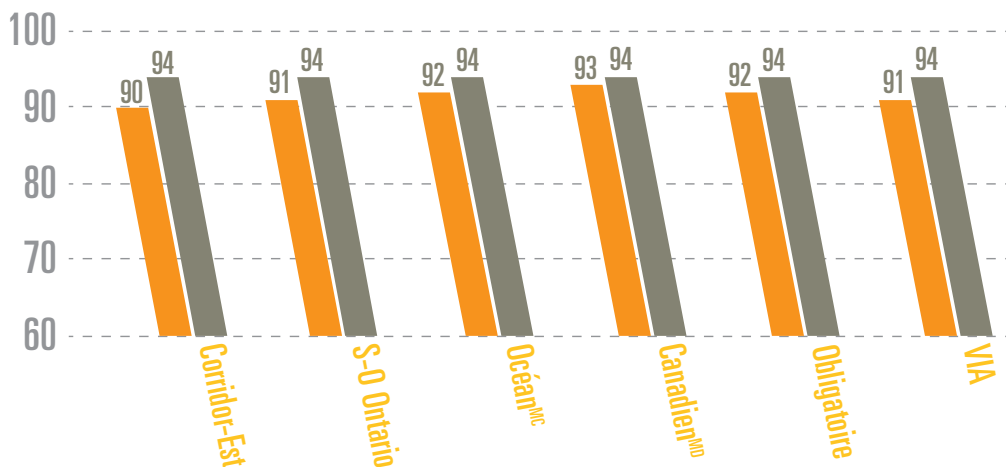
INDICATEUR DE PERFORMANCE CLÉ

Certaines absences sont inévitables (par exemple, pour cause de maladie); cependant, l'assiduité au travail des employés reflète habituellement le degré de mobilisation et d'engagement des gens à l'égard de leur travail, et constitue une bonne mesure de notre efficacité globale.

Le taux d'assiduité est défini comme le total d'heures d'absence dans un mois

divisé par le total d'heures de travail possibles. Avec un résultat de 91 pour cent, nous avons frôlé l'objectif de 94 pour cent que nous avons établi pour 2010. Notre nouvelle politique de l'assiduité au travail, ainsi que les nouveaux outils visant à aider les superviseurs et les employés à gérer les problèmes liés à l'assiduité au travail, nous permettront d'améliorer notre rendement en 2011.

ASSIDUITÉ AU TRAVAIL DES EMPLOYÉS (%)



NOTE

Les données ont été arrondies à l'unité la plus près

■ ACTUEL
2010

■ OBJECTIF
2010

MISE EN ŒUVRE DE LA MÉTHODE DE GESTION LEAN

La méthode de gestion Lean est une approche éprouvée permettant d'améliorer l'efficacité de l'exploitation. Cette approche a été développée par l'industrie japonaise de l'automobile au cours des 50 dernières années, et est maintenant appliquée par les industries de fabrication et de service de premier rang à l'échelle mondiale. Nous adoptons cette approche à VIA non seulement comme un ensemble de principes de gestion, mais aussi comme une culture d'entreprise faisant appel à la participation et à l'engagement de chaque employé.

En gros, cela signifie qu'on demande aux employés et aux gestionnaires :

- de définir et de comprendre le travail qu'ils accomplissent en ce qui a trait à la valeur que celui-ci apporte à nos clients;
- d'éliminer le gaspillage, c'est-à-dire les activités et le temps qui n'entraînent pas une valeur pour les clients;
- de revoir, de rationaliser et d'améliorer continuellement les activités et les procédures qui apportent une valeur.

Nos indicateurs de performance clés liés à la productivité, aux produits enregistrés, aux coûts et à la sécurité mesurent le succès associé à ces efforts. Ils constituent également des atouts importants pour favoriser la participation de tous les employés au processus permanent d'amélioration continue. Ces indicateurs sont publiés chaque mois sur l'intranet de VIA, et des séances d'information régulières ont lieu entre les gestionnaires et les employés pour discuter du rendement de VIA. Par conséquent, les employés sont au courant des mesures clés et de la manière dont leurs actions individuelles contribuent au succès de VIA.

FORMATION ET DÉVELOPPEMENT

VIA appuie une culture d'apprentissage active à l'aide d'un vaste éventail d'outils et de programmes de formation pour permettre aux employés de développer leurs compétences pour qu'ils enregistrent le rendement attendu et pour assurer leur perfectionnement professionnel. Parmi ces outils et programmes, on compte notamment des cours en classe et en milieu de travail, ainsi que des modules de formation en ligne. Par exemple, les modules de formation en sécurité ont été présentés à tous les employés de VIA au cours de l'année.

De plus, en 2010, nous avons lancé un nouveau programme à titre de projet pilote pour former de nouveaux mécaniciens de locomotive. Tous les employés comptant au moins cinq années d'expérience ont été invités à poser leur candidature. VIA propose un tel projet pour la première fois. Dans le passé, elle a toujours embauché des mécaniciens de locomotive entièrement qualifiés à l'externe, habituellement ceux qui avaient été formés par le CN.

Dix employés ont entamé le programme de formation de 24 mois à l'automne 2010.

TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

En 2010, nous avons continué de faire évoluer et de perfectionner iVIA, notre intranet, pour permettre aux employés d'accéder facilement aux renseignements concernant les buts et le rendement de la Société, aux bulletins de nouvelles, aux procédures et politiques, à la formation en ligne et aux outils de perfectionnement. L'intranet est rapidement devenu un outil de base pour les employés, un outil qui leur donne accès à l'information voulue, peu importe le moment et l'endroit.

En 2010, nous avons lancé un nouveau projet visant à permettre au personnel à bord de nos trains, qui ne peut accéder facilement à des ordinateurs de bureau au travail, de bénéficier d'une communication et d'un accès réseau. Les employés ont commencé à faire l'essai des téléphones intelligents BlackBerry pour accéder aux renseignements essentiels à leur travail, tels que les listes de voyageurs, et pour communiquer de façon plus efficace avec leurs collègues. Le personnel de bord sera également en mesure de transmettre des données, telles que les rapports d'incidents, les données sur les stocks et les fiches de présence au travail, ce qui entraînera une réduction de la quantité de documents à imprimer, à remplir et à gérer. Une fois les essais initiaux terminés, tous les employés des Services dans les trains de Vancouver à Halifax posséderont un téléphone intelligent.

RÉORGANISER NOTRE STRUCTURE POUR L'HARMONISER

En 2010, nous avons réalisé un examen complet de notre structure organisationnelle et nous avons réorganisé l'entreprise pour mieux refléter cette orientation rationalisée vers la valeur dont bénéficient les clients. Dans le cadre de cet exercice, nous avons réduit le personnel de direction et non syndiqué de 12 pour cent. L'objectif de cette réorganisation vise à continuer de nous concentrer sur le client et sur l'augmentation de nos produits, tout en veillant à ce que nous concrétisions les avantages attendus du Programme d'investissements en immobilisations.

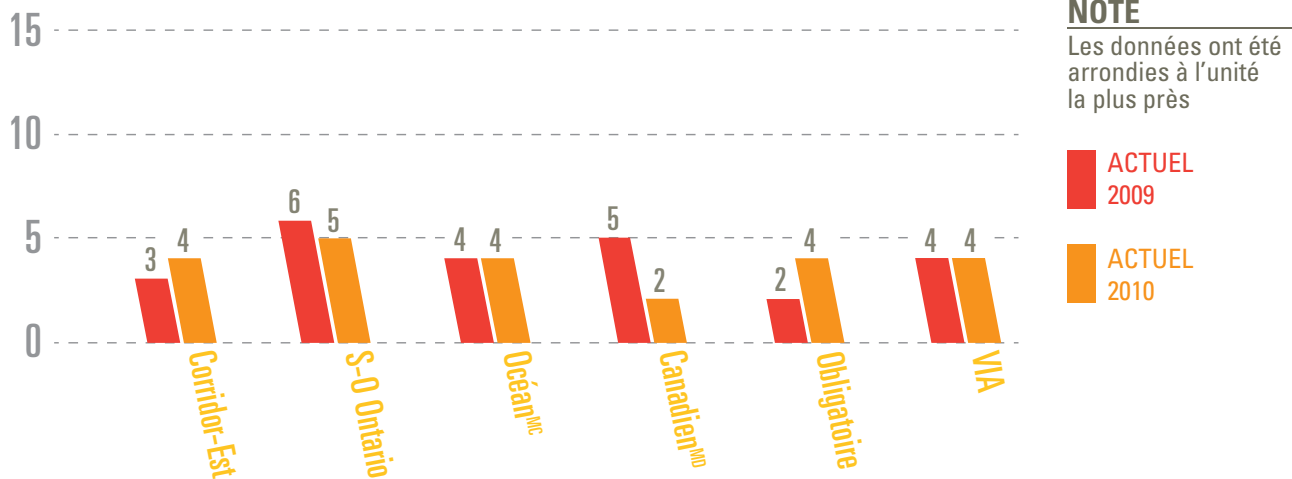
SÉCURITÉ

INDICATEUR DE PERFORMANCE CLÉ

Cette mesure permet de faire le suivi du nombre d'incidents liés à la sécurité pendant la mise en service de nos trains. Elle ne tient pas compte des accidents aux passages à niveau ni de ceux impliquant des personnes qui se trouvent sur la voie ferrée sans autorisation, puisque ces accidents sont hors de notre contrôle.

Notre objectif est toujours fixé à « zéro incident lié à la sécurité » pendant la mise en service de nos trains. Vingt-cinq incidents sont survenus en 2010.

INCIDENTS DE TRAIN PAR MILLION DE TRAINS-MILLES



NOTRE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

VIA est largement reconnue comme un chef de file relativement à la gestion sûre et sécuritaire de ses activités d'exploitation; en effet, elle a élaboré l'un des premiers systèmes de gestion de la sécurité d'entreprise au sein de l'industrie en 2001.

Ce système, qui comprend les politiques, les normes, les procédures et les responsabilités liées à une exploitation ferroviaire sûre, est vérifié par Transports Canada, et est régulièrement examiné et mis à jour par nos experts en la matière. Les questions liées à la sécurité font également l'objet d'un suivi par les Comités d'orientation de santé et de sécurité, les comités locaux et les représentants en santé et sécurité dans tous les principaux établissements de VIA à l'échelle du Canada. Ces comités et représentants revoient les conditions de sécurité locale et les données continues sur le rendement afin d'établir des objectifs spécifiques pour améliorer la sécurité dans le milieu de travail et de déterminer les enjeux sur lesquels les cadres supérieurs doivent se pencher.

En 2010, nous avons entamé l'adoption d'une nouvelle approche fondée sur les risques, appliquée à la gestion de la sécurité. Dans le cadre des efforts continus que nous déployons pour veiller à ce que les normes les plus rigoureuses s'appliquent à tous nos processus, nous avons revu l'établissement des cibles liées à la santé et à la sécurité, ainsi que les indicateurs de performance pour assurer que toutes les activités demeurent pertinentes. Nous avons également élaboré un nouveau Plan de gestion de la continuité des affaires, qui consolide les mesures de préparation aux situations d'urgence, les mesures de sécurité des voyageurs en situation de crise et les plans de continuité des affaires locaux sous une structure intégrée.

À l'automne 2010, nous avons terminé un projet majeur de mise à niveau de logiciel pour notre Système de gestion de la sûreté, notre Système de gestion de l'environnement et notre Système de gestion de la sécurité à l'aide du financement prévu par le Plan d'action économique du gouvernement du Canada. Le nouveau système centralise la collecte des données, les rapports d'événement et les analyses liés à la sûreté, à l'environnement, à la santé et à la sécurité dans l'ensemble du réseau national, et rationalise le processus d'analyse des données. Il fournit également aux gestionnaires des données en temps réel sur les statistiques de rendement pour l'établissement de tendances et l'analyse des risques.

COMITÉS D'ORIENTATION DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ

Conformément à la partie II du Code canadien du travail, intitulée Santé et sécurité au travail, VIA a établi des Comités d'orientation de santé et de sécurité composés de membres de la direction et d'employés syndiqués. En avril 2010, VIA a apporté des modifications à la composition des Comités d'orientation de santé et de sécurité afin d'inclure des cadres de direction parmi les membres des Comités; une telle initiative lui permet de veiller à ce qu'une orientation solide existe relativement à l'amélioration de la culture de sécurité de VIA, à l'établissement de buts appropriés, à la recommandation d'améliorations liées aux politiques et à la gestion efficace des environnements à risque élevé. Les obstacles bureaucratiques sont éliminés grâce à la collaboration des cadres supérieurs et des partenaires syndicaux, ce qui permet à VIA de traiter les enjeux qui la préoccupent de façon plus efficace.

GESTION DES RISQUES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT

Notre Système de gestion de l'environnement (SGE) constitue une structure applicable dans l'ensemble de la Société en ce qui concerne le suivi, l'évaluation et la communication du rendement environnemental. En 2009, le Bureau du vérificateur général a publié un rapport qui présente un certain nombre de manières d'améliorer le système.

Nous avons accepté les recommandations et apporté les améliorations en 2010. Nous avons élaboré une méthodologie d'évaluation des risques qui a été intégrée dans le SGE, ainsi que des mises à jour destinées au SGE et des registres des risques de la Société. Outre les procédures de vérification interne en vigueur aux installations de maintenance, nous avons également créé de nouvelles procédures de vérification environnementale destinées aux installations consacrées à d'autres activités que celles de la maintenance, ainsi qu'un programme de gestion de la contamination des sites où une gestion des contaminants de l'environnement potentiels est nécessaire.

INCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET SUR LA VOIE FERRÉE

La plupart des accidents impliquant des trains surviennent lorsque des gens circulent sans autorisation sur les installations ferroviaires ou prennent des risques inutiles au moment de traverser les voies. Dans le cadre de notre Programme d'investissements en immobilisations visant l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, nous prenons des mesures pour réduire ou éliminer les situations dangereuses. Ces mesures comprennent l'installation de nouvelles clôtures de sécurité aux emplacements clés et un programme cherchant à éliminer, dans la mesure du possible, les passages à niveau où se croisent les voies ferrées et les routes.

VIA a également lancé une initiative de fermeture de passages à niveau dans le but d'éliminer le plus grand nombre possible de passages à niveau de ferme et privés afin de réduire les incidents à ces endroits. À la fin de l'année, quarante-neuf des quatre-vingt-dix-huit passages à niveau de ferme avaient été désignés pour être fermés dans les subdivisions Alexandria, Smiths Falls et Chatham. Les travaux prévus dans le cadre du programme se poursuivent, et les fermetures devraient être terminées en 2011.

Nous prenons part également à un programme actif prévoyant des initiatives de sensibilisation et d'enseignement public. Ces initiatives comprennent la participation aux activités Opération Gareautrain et le soutien de celles-ci, les visites dans les écoles et la préparation de matière d'enseignement que peuvent utiliser les éducateurs. De plus, nous travaillons avec les organismes municipaux chargés de l'application de la loi et des interventions d'urgence afin de coordonner les efforts de gestion des problèmes de sécurité dans les cas d'intrusion.

ATELIER SUR LA SÉCURITÉ À L'INTENTION DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE

En avril, VIA a tenu un atelier sur la sécurité destiné aux mécaniciens de locomotive et aux cadres afin de trouver des moyens par lesquels ces derniers peuvent continuer d'accroître la sécurité de l'exploitation. Le groupe a examiné toutes les actions accomplies par les mécaniciens de locomotive à partir du moment où ils se présentent au travail jusqu'à ce que le train arrive à destination. À l'aide des techniques Lean, le groupe a élaboré un plan d'action visant la mise en œuvre de pratiques exemplaires relativement aux normes, aux processus, aux procédures et aux directives. En utilisant l'expertise et les expériences directes des employés pour gérer les procédures liées à l'exploitation, VIA a trouvé une manière efficace d'apporter des améliorations et d'assurer l'application des normes les plus rigoureuses en matière de sécurité.



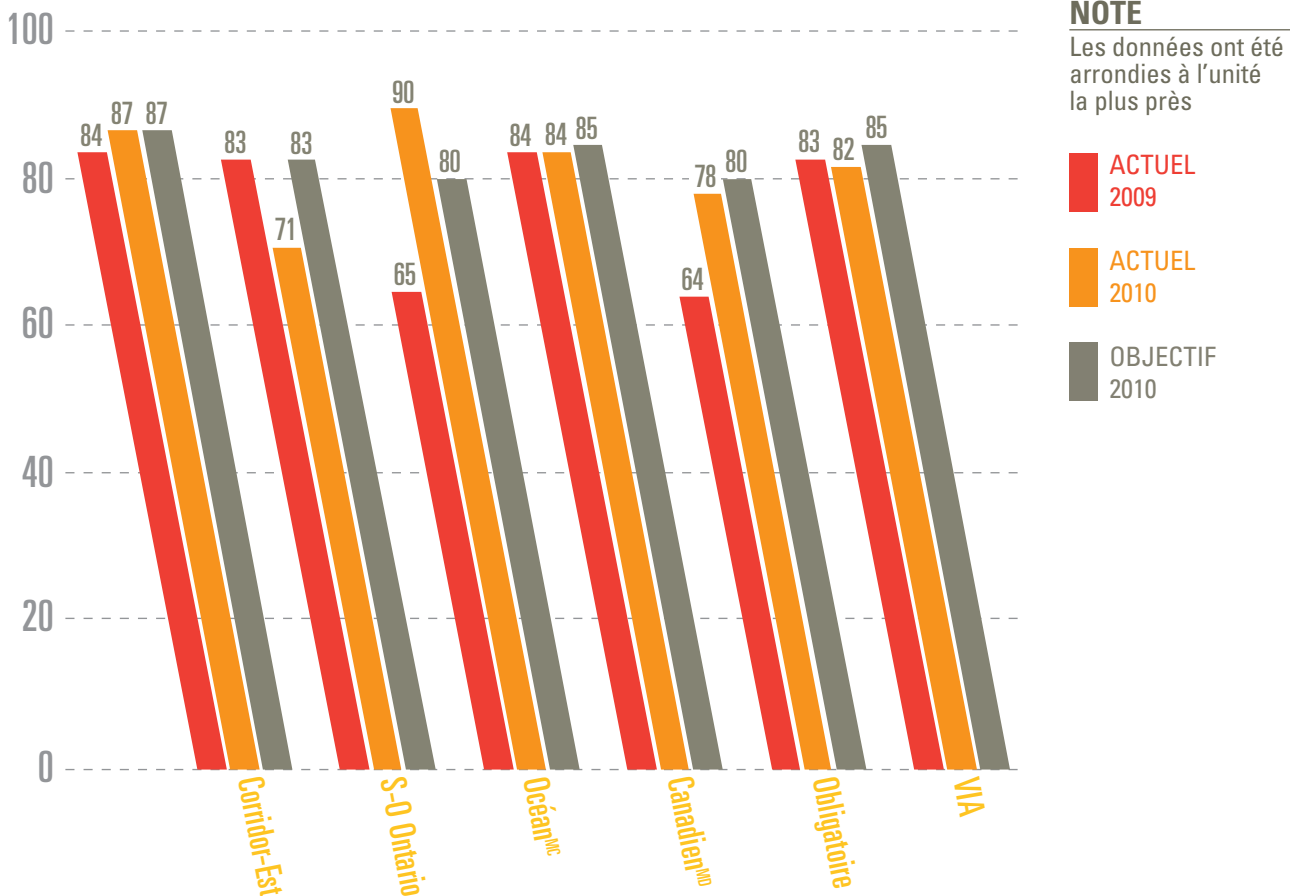
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

INDICATEUR DE PERFORMANCE CLÉ

Cette mesure indique la fréquence à laquelle nos trains arrivent à destination à l'heure prévue. La ponctualité est le facteur le plus important régissant la satisfaction de la clientèle et constitue un secteur où l'amélioration est une priorité pour VIA.

Nous n'avons pas atteint notre objectif d'amélioration en 2010, principalement parce que les services ferroviaires ont souvent accusé des retards attribuables aux projets de construction de l'infrastructure en cours. Cependant, des améliorations considérables ont été enregistrées sur certaines liaisons, notamment dans l'Est du Canada.

PONCTUALITÉ



PONCTUALITÉ

D'importants projets d'infrastructure menés dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont entraîné de fréquents retards de train en début d'année, lesquels ont eu une incidence sur nos résultats généraux liés à la ponctualité en 2010. Les travaux réalisés sur la voie par les sociétés de transport ferroviaire de marchandises dans l'Est du Canada ont grandement nui au taux de ponctualité obtenu en 2009; cependant, le taux de ponctualité a augmenté de façon radicale, et nous avons dépassé nos objectifs.

Dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, nous avons élaboré une nouvelle approche visant l'amélioration de la ponctualité. En 2010, VIA a lancé une initiative axée sur un certain nombre de trains prioritaires, tels que les trains express et les trains empruntés par un grand nombre de navetteurs interville. L'équipe se rencontre tous les jours pour passer en revue le taux de ponctualité enregistré la veille. Le moindre retard est considéré comme un problème à analyser et à résoudre en partenariat avec les représentants du CN, de CP ou d'autres propriétaires d'infrastructure et partenaires clés.

Les résultats de cette approche ont été très positifs, et des améliorations constantes ont été enregistrées chaque mois en matière de ponctualité comparativement à 2009. Tandis que les enjeux liés à la ponctualité sont résolus et que les améliorations peuvent être mises à jour régulièrement, le groupe de travail commencera à appliquer aux autres trains la même approche soutenue relativement à l'amélioration de la ponctualité en 2011.

RÉTROACTION DE LA CLIENTÈLE

Nous cherchons régulièrement à obtenir les commentaires des clients en ce qui concerne les attentes qu'ils nourrissent à l'égard de VIA et la mesure dans laquelle notre rendement comble ces attentes. Les opinions exprimées par les clients, par l'intermédiaire de sondages formels ou de discussions informelles, nous permettent de résoudre les problèmes, d'améliorer les services et de créer de nouveaux services appréciés par la clientèle.

Par exemple, à l'automne 2009, nous avons éliminé le service de repas chaud à bord du train Montréal-Gaspé pendant la basse saison, soit entre octobre et juin, en raison de la faible demande. Cependant, nos clients nous ont bien fait comprendre que les repas chauds étaient importants à leurs yeux. Nous avons pris de nouveaux arrangements avec un service de restauration et avons trouvé un moyen économique de rétablir le service de repas chaud en basse saison sans avoir recours à un chef, tout en continuant de faire appel aux services d'un chef à bord pendant la période de pointe estivale seulement.

La rétroaction des clients est également inestimable alors que nous améliorons les services, tels que l'accès Wi-Fi à bord, lequel nous reconcevons afin de le rendre plus rapide et plus fiable.

VIA : LE PREMIER CHOIX DES AGENTS DE VOYAGE EN 2010

Les agents de voyage ont sélectionné VIA comme premier choix dans le cadre de la remise des prix Agents' Choice Awards, une distinction que nous avons reçue huit fois depuis la création du prix il y a neuf ans. Les Agents' Choice Awards sont gérés par les magazines *Canadian Travel Press* et *Travel Courier*. Ces deux publications ont expliqué leur décision de décerner le prix le plus prestigieux à VIA en faisant l'éloge de son service à la clientèle exceptionnel.

AUGMENTER LES PRODUITS

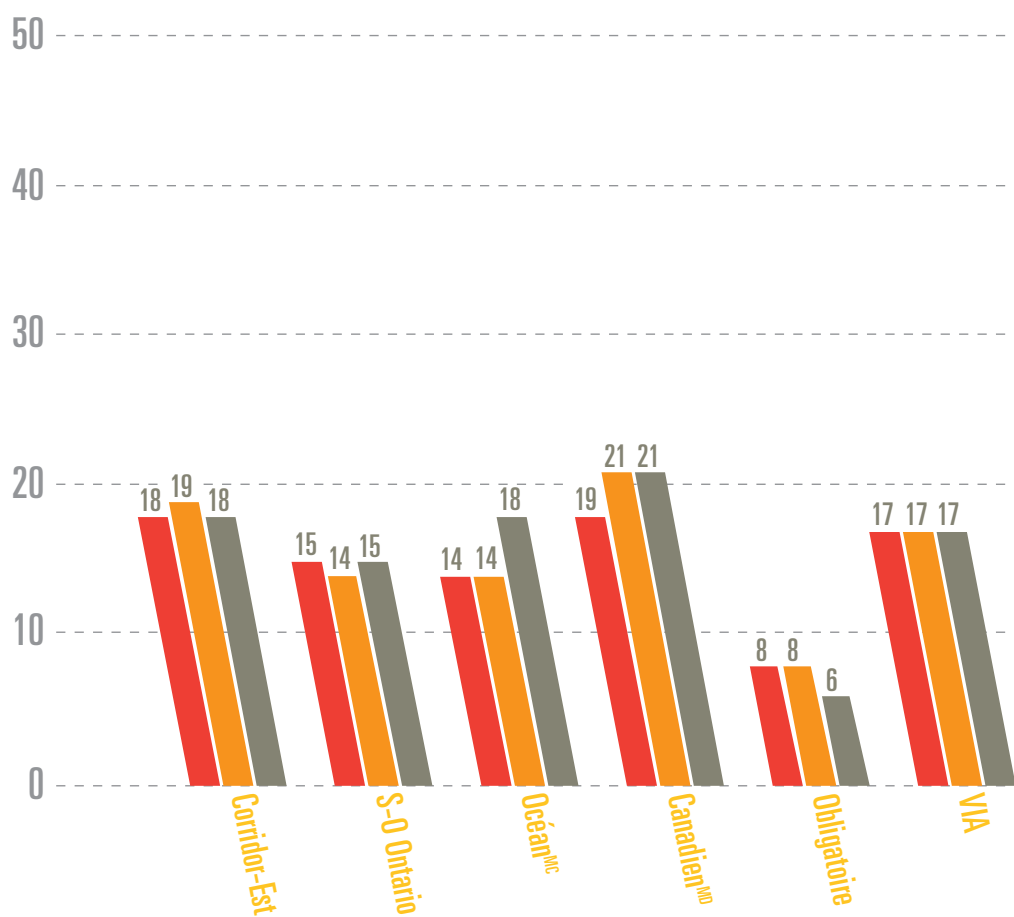
INDICATEUR DE PERFORMANCE CLÉ

Cette mesure est obtenue en divisant le total des produits voyageurs par les sièges-milles mis en vente. Un siège-mille (littéralement un siège voyageant un mille) constitue l'unité la plus simple pour mesurer ce que nous vendons. En divisant les produits par le nombre de sièges-milles offerts, nous pouvons comparer

avec justesse la rentabilité d'une région à l'autre et d'un service à l'autre.

Grâce au parc amélioré et à une meilleure gestion des produits, les produits voyageurs par siège-mille ont augmenté de 0,5 cent par mille en 2010.

PRODUITS VOYAGEURS PAR SIÈGE-MILLE OFFERTS (CENTS)



NOTE

Les données ont été arrondies à l'unité la plus près

■ ACTUEL
2009

■ ACTUEL
2010

■ OBJECTIF
2010

AMÉLIORATION DE LA GESTION DES PRODUITS

VIA a élaboré une nouvelle stratégie de gestion des produits en 2010, qui a permis d'accroître le total des produits de façon considérable. Cette stratégie établit le prix optimal d'un siège de train à un moment donné pour les services ferroviaires individuels. Dans le cadre de l'application de cette stratégie, on doit trouver le bon équilibre entre l'établissement du prix le plus élevé possible dans un marché donné et l'utilisation de promotions ou de réductions tarifaires pour attirer plus de clients et pour éviter de mettre en service des trains dont certains sièges sont vides.

Notre équipe de gestion de la capacité fait le suivi de près de 500 trains par semaine, et analyse les ventes anticipées, la capacité offerte et les tendances historiques afin de déterminer le nombre de sièges à prix réduit qui doivent être offerts à bord de chaque train. Nous prévoyons que la gestion de la capacité engendrera, à elle seule, jusqu'à 40 millions de dollars de plus en produits au cours des cinq prochaines années.

MARKETING ET PROMOTION

La promotion et la commercialisation efficaces des services de VIA ont contribué à maintenir le taux d'achalandage et à attirer de nouveaux clients tout au long de l'année.

Par exemple, après la récession de 2009, les clients se montraient toujours prudents relativement à l'achat de billets tôt dans l'année et avaient tendance à prendre plus de temps pour faire leurs plans de vacances. Nous avons lancé une campagne publicitaire ciblant les personnes en processus de planification de leurs vacances estivales au début du printemps, et nous avons conclu un partenariat avec la Commission canadienne du tourisme pour étendre la portée de cette campagne à un public plus vaste. La campagne anticipée a été couronnée de succès et a permis d'accroître l'achalandage et les produits pour le deuxième et le troisième trimestres de 2010.

Nous avons également lancé un programme de réduction permanent, offert tout au long de l'année, aux membres des Forces canadiennes et à leurs familles. Au cours des dernières années, les programmes de réduction saisonnière à l'intention des membres des Forces se sont avérés populaires, ont attiré des milliers de nouveaux clients et ont permis d'accroître les produits. Le fait d'offrir ce programme en permanence n'est pas seulement avantageux pour VIA, mais lui permet aussi de poser un geste d'appréciation à l'endroit des personnes qui servent le Canada.

HORAIRES AMÉLIORÉS ET RÉDUCTION DE LA DURÉE DES VOYAGES

En avril, nous avons apporté des modifications à l'horaire des trains se déplaçant entre Québec et Montréal, ce qui nous a permis d'offrir des heures d'arrivée plus pratiques et un service plus rapide à nos clients. Nous avons réduit la durée des voyages de beaucoup, soit de 20 minutes, et avons changé les heures de départ et d'arrivée pour mieux répondre aux besoins des clients. Par exemple, nous avons modifié l'heure de départ d'un train qui quittait Québec le matin et qui arrivait habituellement à Montréal après 9 h; il arrive maintenant à destination avant l'heure régulière du début de la journée de travail.

Nous avons apporté des changements semblables aux services assurés entre Montréal et Ottawa. Les nouvelles heures de départ et d'arrivée de certains trains correspondent mieux aux besoins de nos clients en matière de voyage. Par exemple, un train quitte désormais Ottawa à 6 h 38 pour arriver à Montréal à 8 h 30; la durée totale de son déplacement se voit réduite de près de 15 minutes.

Nous continuerons d'ajuster les horaires et de réduire la durée des voyages dans l'ensemble du corridor Québec-Ontario à mesure que les projets de perfectionnement de l'infrastructure et du matériel roulant se termineront.

NOUVELLES OPTIONS MONTRÉAL-OTTAWA-TORONTO

Nous avons entamé, en juin, la mise à l'essai de deux nouveaux « trains directs » avec arrêt à Ottawa pour les clients qui voyagent entre Montréal et Toronto. Grâce à ces trains, les clients peuvent opter pour un trajet incluant un court arrêt à la gare d'Ottawa. Cette initiative permet également à certaines collectivités de bénéficier d'un service direct vers Montréal ou Toronto. En appliquant les principes Lean, nous sommes en mesure d'offrir plus de choix et de souplesse aux clients, non pas en ajoutant de nouvelles fréquences, mais en utilisant plutôt nos ressources actuelles de manière plus efficace et plus efficiente dans le but d'accroître l'achalandage et les produits. Les essais ont été réussis, et quatre autres trains directs avec arrêt à Ottawa seront ajoutés en 2011.

PARTENARIATS INTERMODAUX

Nous continuons d'attirer les clients et de stimuler les occasions d'engendrer des produits par l'intermédiaire de partenariats intermodaux qui permettent aux clients de planifier plus facilement leurs voyages et de mieux passer d'un moyen de transport à un autre. En mai, VIA a conclu un partenariat avec Communauto, un service d'auto-partage qui promeut les voyages respectueux de l'environnement, afin d'offrir des réductions tarifaires à ses membres. En novembre, nous avons élargi la portée de ce partenariat pour inclure VRTUCAR, une entreprise d'auto-partage d'Ottawa. À l'aide d'un seul billet, les membres peuvent maintenant voyager en train entre Montréal et Ottawa, prendre une voiture à la gare pour se déplacer dans la région, et retourner la voiture à la gare lorsqu'ils effectuent le voyage de retour pour rentrer à la maison.

De plus, nous procédons actuellement à la vente de notre gare à Guelph. L'acheteur, la Ville de Guelph, en fera une nouvelle installation multimodale pouvant accueillir divers modes de transport. Cette initiative permettra à nos clients de bénéficier de meilleures correspondances entre les trains de VIA, les services d'autobus de la ville et les services d'autocars intervilles, ainsi que les autres options de transport prévues pour la région.

NOUVEAUX PRODUITS ET SERVICES

VIA figure parmi les premières sociétés de services voyageurs en Amérique du Nord à fournir l'accès Wi-Fi à ses clients pendant le trajet. L'accès Internet à bord s'est avéré exceptionnellement intéressant pour les clients qui apprécient avoir l'occasion d'occuper leur temps de façon productive pendant leurs déplacements. En vue d'améliorer le service, nous concevons une nouvelle infrastructure sans fil qui proposera l'accès Wi-Fi « en mouvement » le plus rapide et le plus fiable offert à l'heure actuelle en Amérique du Nord. Une fois l'infrastructure entièrement mise en œuvre, VIA pourra permettre à ses clients de demeurer en communication avec le bureau, ou encore de visionner des films, des séries télévisées et des documentaires dans le confort de leur siège en utilisant leur ordinateur portatif.

Nous avons également lancé un certain nombre de nouveaux cadeaux et souvenirs dans le but d'engendrer des produits supplémentaires. Par exemple, il est maintenant possible de se procurer les cartes-cadeaux de VIA en montants fixes de 50 dollars et de 100 dollars chez plus de 500 détaillants à l'échelle du Canada et dans les gares de VIA. Les souvenirs et les cadeaux offerts à bord et en ligne par l'intermédiaire d'un tout nouveau site Web comprennent une grande variété d'articles, notamment des tasses à café, tee-shirts, livres, vidéos et sacs de bagage.

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DE LA GARE D'OTTAWA

Nous avons invité des promoteurs immobiliers à présenter des propositions en vue du développement commercial de nos biens immobiliers à la gare d'Ottawa. Les développements de ce genre non seulement augmentent les produits engendrés par nos biens fonciers, mais peuvent également accroître les produits voyageurs et l'achalandage. Des partenariats de développement semblables se sont déjà avérés une réussite à Vancouver, à Winnipeg et à Québec. Bien que le projet d'Ottawa en soit toujours à l'étape d'exploration primaire, le développement approprié de l'infrastructure autour de la gare pourrait apporter des avantages considérables à VIA et aux clients.

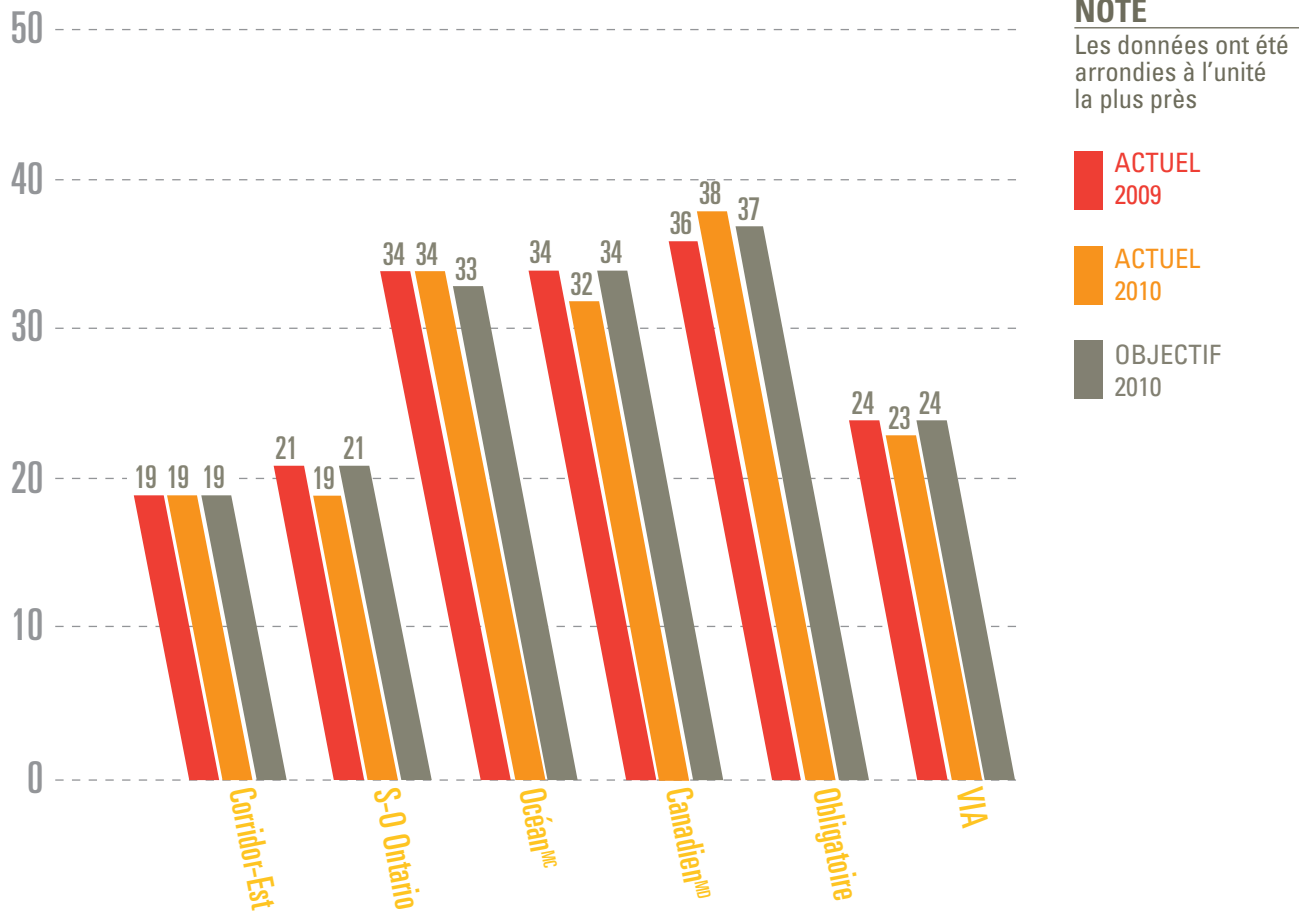
RÉDUIRE LES COÛTS

INDICATEUR DE PERFORMANCE CLÉ

Cette mesure est obtenue en divisant les frais d'exploitation directs par le nombre total de siège-mille offert (soit le nombre de sièges mis en vente multiplié par le nombre de milles parcourus). Elle nous permet de comparer les coûts entre l'ensemble des régions et des services.

Nous avons réduit les coûts par 0,7 cent par siège-mille offert grâce aux mesures efficaces de contrôle des coûts et au rendement solide obtenu dans le Sud-Ouest de l'Ontario et l'Ouest canadien.

COÛTS DIRECTS PAR SIÈGE-MILLE OFFERT (CENTS)



AMÉLIORATION DE LA GESTION DES TRAINS

Nous avons réduit considérablement les coûts en 2010, et ce, en gérant différemment les voitures et les locomotives pour chaque liaison ferroviaire. Nous ajustons habituellement la grandeur de chaque train sur demande, en ajoutant ou en retirant des voitures selon les circonstances. Cette méthode nécessitait souvent beaucoup de temps et de travail – le type de gaspillage ciblé par la méthode de gestion Lean.

Notre nouvelle approche, qui consiste à définir une rame planifiée et le nombre total de voitures composant tous les trains en fonction des tendances et des données historiques, est beaucoup plus efficace. Le matériel roulant et les autres ressources sont affectés d'avance, ce qui réduit considérablement le nombre de ressources consacrées à un train, avant et après le départ.

PROCESSUS DE TRAVAIL SIMPLIFIÉS

L'un des outils les plus efficaces pour la mise en œuvre de la gestion selon la méthode Lean est le kaizen, une approche dans le cadre de laquelle un petit groupe de personnes de tous les niveaux d'une entreprise se rassemblent, examinent un processus de travail, et trouvent des manières d'améliorer la productivité et d'éliminer le gaspillage.

Par exemple, un kaizen organisé au Centre de maintenance de Montréal était axé sur le flux des travaux à l'atelier des roues. Six employés syndiqués et six membres du personnel cadre ont examiné le milieu de travail et le flux de matériel, ont cherché des méthodes pour améliorer les procédés, et ont trouvé de meilleurs moyens d'organiser le travail. Les changements ont entraîné la réduction du mouvement du matériel de 50 pour cent, l'accélération du processus de maintenance des roues, et une exploitation plus sûre et plus efficace.

Un deuxième kaizen tenu au Centre de maintenance de Montréal portait spécifiquement sur la gestion des stocks. Les membres de ce groupe ont déterminé le matériel en excès qu'ils pouvaient vendre dans le but de réduire la quantité de stock désuet, d'améliorer l'efficacité globale et d'engendrer des produits.

RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

Le Programme d'investissements en immobilisations de VIA visant la remise à neuf du parc de locomotives F-40 est conçu pour produire du matériel roulant en meilleur état qu'à l'origine, qui respecte les normes environnementales les plus rigoureuses. Par conséquent, le matériel roulant remis à neuf sera beaucoup plus économique en carburant qu'auparavant.

Vingt-trois des locomotives remises à neuf sont maintenant en service, et l'efficacité améliorée enregistrée a déjà eu une incidence considérable sur les coûts. En effet, la consommation de carburant est beaucoup plus faible. Donc, en plus d'engendrer moins d'émissions de gaz à effet de serre, cette réduction a été une source majeure de diminution des coûts en 2010.



COMMUNICATIONS

TRANSFORMER NOS RELATIONS

Notre succès en tant qu'entreprise dépend de l'établissement de relations solides avec nos clients. Cela signifie, d'abord et avant tout, que nous devons tenir la promesse faite à nos clients et aux collectivités que nous desservons, et mener nos affaires de façon honnête et intègre.

Cela signifie également que nous devons écouter nos clients, tenter de comprendre ce qui leur tient à cœur, ce qui les préoccupe, et voir de quelle façon nous pouvons faire vivre une expérience plus enrichissante à ceux qui montent à bord de nos trains.

OFFRIR UNE VALEUR ACCRUE À NOS CLIENTS

Les sondages menés auprès des clients sont des outils importants pour entretenir des communications ouvertes avec eux, et pour mesurer la pertinence de nos activités en fonction de leurs besoins.

En 2010, nous avons revu les méthodes que nous employons pour mener les sondages et pour mesurer la satisfaction des clients. Nous avons collaboré avec un fournisseur de services indépendant, et nous croyons que les procédures que nous avons élaborées nous permettront de recueillir des commentaires plus précis et pertinents, en temps opportun, et nous aideront à offrir une valeur accrue de manière plus uniforme à nos clients.

DES COMMUNICATIONS PLUS INTERACTIVES

Nous tentons également d'établir une relation personnelle et informée avec nos clients par l'intermédiaire de programmes tels que VIA Préférence, notre programme primé de fidélisation des clients.

En 2010, nous avons donc apporté d'importantes améliorations au site Web destiné aux membres VIA Préférence. L'expérience en ligne est désormais

personnalisée automatiquement en fonction des besoins des membres lorsqu'ils ouvrent une session; pour ce faire, nous tenons compte de données uniques telles que la ville de résidence du membre, son niveau de reconnaissance et le solde des points. En effet, le site est personnalisé de façon dynamique pour refléter la relation que chaque membre entretient avec VIA.

Ce site compte parmi les premiers de sa catégorie pour un programme de fidélisation. Il permet à nos clients de recevoir des offres pertinentes et en temps opportun, selon leurs profils de membres, et il ajoute de la valeur chaque fois qu'ils le visitent. Il indique également aux membres quand ils ont assez de points à échanger contre le voyage-récompense de leur choix, et il leur fait parvenir directement des offres d'échange et des suggestions pertinentes.

Nous tentons aussi de trouver de nouvelles manières de communiquer et d'interagir avec les clients par l'intermédiaire des services de médias sociaux populaires, tels que Twitter. Ces services nous permettront de transmettre la bonne information aux clients lorsqu'ils en ont besoin, tout en offrant un forum donnant aux clients l'occasion de présenter des commentaires, de poser des questions et de soulever toute préoccupation.

LA RÉPUTATION DE VIA CLASSÉE EN TÊTE D'UN PALMARÈS

En mars 2010, un rapport Léger Marketing mesurant la réputation des entreprises les plus admirées au Québec a accordé la première place à VIA parmi les compagnies de transport. VIA s'est classée en 42^e position sur la liste des 150 entreprises les plus admirées, et a déclassé le CN (en 56^e position), West Jet (en 64^e place) et Orléans Express (en 106^e position).

COLLABORER AVEC LES COLLECTIVITÉS

Nous possédons un programme de recherche-action communautaire actif et, dans le cadre de ce programme, nous reconnaissons que nos services jouent un rôle important dans la vie économique et sociale des collectivités que nous desservons. Par exemple, en 2010, nous avons établi un groupe de travail VIA-Gaspé, et cette collaboration nous amène à travailler avec les dirigeants des collectivités de la région de la Gaspésie pour étudier des façons de rehausser le service sur la liaison Montréal-Gaspé et de promouvoir le tourisme local.

Selon nous, il est particulièrement important de parler aux collectivités touchées par nos projets de construction et d'investissements en immobilisations, et d'écouter ce qu'elles ont à dire. À mesure que nous mettons de l'avant de nouveaux projets d'amélioration des gares, du matériel roulant et de l'infrastructure à l'échelle de notre réseau, nous consultons les dirigeants régionaux et communiquons avec les communautés des Premières Nations et avec les résidents locaux. Notre but est non seulement de les informer des dates et des détails des projets clés, mais aussi de réduire au minimum les inconvénients que peuvent causer les projets de construction.

Par exemple, VIA a organisé de nombreuses rencontres communautaires avec les Mohawks de la baie de Quinte (en Ontario) pour discuter de la construction d'un pont sur la rivière Salmon, qui traverse leur territoire. Ces discussions ont mené à l'élaboration d'une entente de sensibilisation dans le cadre de laquelle VIA appuiera des

programmes communautaires, dont des bourses d'études postsecondaires, l'achat de livres de bibliothèque et la distribution d'eau potable, tout en promouvant les trains voyageurs et en rehaussant la visibilité de VIA au sein de la collectivité.

ACCESSIBILITÉ

Nous déployons des efforts considérables pour assurer le confort et la sécurité des clients ayant une mobilité restreinte et d'autres besoins spéciaux quand ils embarquent à bord de nos trains. En 2009-2010, nous avons travaillé en étroite collaboration avec le Conseil des Canadiens avec déficiences et l'Office des transports du Canada pour trouver des façons d'améliorer le service offert à bord de notre matériel roulant.

Par conséquent, nous réaménageons 59 de nos voitures voyageurs Renaissance. Les modifications comprennent l'amélioration des toilettes, des places couchées et des caractéristiques de sécurité. Nous apportons des modifications similaires à des voitures choisies pour notre liaison transcontinentale de l'Ouest.

Ces modifications rehaussent d'autres initiatives déjà en place, comme le billet de compagnon gratuit pour les voyageurs ayant une déficience, des voitures-lits adaptées et un embarquement prioritaire.

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de la Société, et d'autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est responsable de superviser la gestion et la direction stratégique de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement.

La Société et son conseil d'administration sont engagés à mettre en œuvre des principes et des pratiques exemplaires pour assurer une bonne gouvernance. Tous les membres du conseil signent un code d'éthique qui reflète l'esprit et le but de la Loi sur la responsabilité qui établit les normes de transparence et de responsabilité à l'intention des dirigeants et des administrateurs des sociétés d'État.

En 2010, 8 réunions du conseil d'administration ont eu lieu ainsi que 25 réunions des comités du conseil.

En 2010, le gouvernement du Canada a nommé M. Paul G. Smith président du conseil d'administration.

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. VIA reçoit les demandes d'information et y répond rapidement en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, et a obtenu des notes élevées au chapitre de la transparence parmi les agences fédérales.

En 2010, VIA a reçu 37 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Il est possible que le nombre total de demandes d'Accès à l'information reçu en 2010 soit révisé puisque la période examinée s'étend du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2011, tel que définie par le Commissariat à l'information du Canada.

LANGUES OFFICIELLES

VIA est engagée à l'égard des principes de la *Loi sur les langues officielles*. Les employés de VIA manifestent cet engagement aux clients en leur faisant une « offre active », c'est-à-dire en démontrant ainsi leur disposition à fournir des services en français ou en anglais. Nos politiques sur les langues officielles s'appliquent à toutes nos communications, qu'elles soient faites par téléphone, dans une gare ou à bord de nos trains. Nous maintenons également un milieu de travail où les employés peuvent parler la langue de leur choix dans les régions désignées bilingues. Toutes les communications internes et externes sont en français et en anglais, et VIA utilise les deux langues dans ses pratiques commerciales.

En 2010, nous avons continué de promouvoir nos politiques sur les langues officielles dans l'ensemble de l'entreprise, et avons élaboré un plan en vue de consulter les collectivités intéressées à collaborer avec VIA pour soutenir la dualité linguistique du Canada. Nous avons discuté de ce programme, de même que de notre plan d'action pour 2011, avec le commissaire aux langues officielles. Le commissaire a louangé le plan et a indiqué que ce dernier avait respecté et même surpassé les critères de base utilisés pour évaluer le progrès accompli dans la mise en place des politiques sur les langues officielles. Le commissaire a aussi souligné que le nombre de plaintes reçu cette année était remarquablement peu élevé, compte tenu du fait que VIA accueille plus de quatre millions de clients chaque année.

COMMENTAIRES

ET ANALYSE DE LA DIRECTION

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Ces commentaires et cette analyse de la direction présentent des données et des commentaires sur la position financière et les résultats financiers de la Société pour l'année 2010. Ils doivent être lus en parallèle avec la section États financiers consolidés qui suit, et la section L'année en chiffres à la page 3.

	2010	vs le budget		vs 2009	
(en millions de dollars)	\$	\$	%	\$	%
Produits voyageurs	258,2	2,2	0,8	7,9	3,2
Total des produits	274,4	3,7	1,4	9,5	3,6
Charges d'exploitation	535,9	16,8	3,0	(9,8)	(1,9)
Déficit d'exploitation	261,5	20,5	7,3	(0,3)	(0,1)
Voyageurs-milles	846,1	(18,6)	(2,1)	(10,8)	(1,3)

APERÇU

En 2010, les marchés des voyages ont enregistré une lente reprise inégale à la suite de la récession de 2009. Bien qu'il y ait des signes de croissance encourageants pour certains services ferroviaires voyageurs, particulièrement dans l'Ouest canadien, l'achalandage global de VIA, mesuré en voyageurs-milles, a reculé légèrement à 846,1 millions, soit 1,3 pour cent de moins qu'en 2009. Malgré ce déclin, VIA a enregistré un meilleur rendement et des produits plus élevés par voyageur. Les produits voyageurs pour l'année ont augmenté de près de 8 millions de dollars, soit une hausse de 3,2 pour cent par rapport à 2009.

Un renforcement de l'orientation de la direction sur l'efficacité opérationnelle a permis d'accroître la productivité et de contrôler les coûts. Bien que les coûts d'exploitation aient été plus élevés qu'en 2009, ils se sont chiffrés à 16,8 millions de dollars en deçà du budget prévu. De pair avec la croissance des produits de VIA, cela a maintenu le déficit d'exploitation de la Société à un taux similaire à 2009, avec une hausse minime de 0,1 pour cent.

Le Programme d'investissements en immobilisations de VIA, rendu possible grâce à un financement d'immobilisations de 923 millions de dollars fourni par le gouvernement du Canada, a continué de progresser sur la bonne voie au cours de l'année. Des projets d'amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant commenceront à avoir une incidence positive sur le rendement en 2011.

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS DE 2010 PAR GROUPE DE SERVICES

	Voyageurs-milles (en '000)	Produits voyageurs (en 000\$)	Passagers (en '000)	Financement de l'État par voyageurs-milles
Corridor interville Québec – Ontario	625 157	197 806	3 780	0,21 \$
Voyages longs parcours et tourisme				
Le Canadien ^{MD}	125 848	39 279	106	0,40 \$
L'Océan ^{MC}	60 611	13 091	127	0,60 \$
Liaisons essentielles	34 503	8 022	140	1,30 \$

PRODUITS ET ACHALANDAGE

L'achalandage global, mesuré en fonction des voyageurs-milles, a reculé légèrement en 2010, tandis que les produits ont augmenté modestement, ce qui reflète les efforts de VIA en vue d'améliorer les produits par voyageur. Le rendement par voyageur-mille s'est amélioré et les produits par voyageur ont progressé de 3,2 pour cent.

Dans l'Ouest canadien, l'achalandage a augmenté davantage que prévu; en effet, la hausse de la demande a été supérieure aux attentes, à la fois pour les marchés du tourisme national et international. Dans l'Est du Canada, cependant, les marchés des divertissements et du tourisme ont connu une année difficile, ce qui s'est traduit par une baisse de l'achalandage et des produits. Dans le corridor Québec-Ontario, les défis liés à l'achalandage ont été gérés par l'intermédiaire d'un marketing et de promotions efficaces, de pair avec des changements aux horaires des principales liaisons ferroviaires, offrant ainsi des heures de départ et d'arrivée plus pratiques pour les voyageurs d'affaires, et une réduction de la durée totale des trajets.

La tarification et les stratégies de gestion des recettes ont été les principaux facteurs de croissance des produits. VIA a répondu aux conditions du marché avec des stratégies de tarification souples tout au long de l'année. Dans le corridor Québec-Ontario, VIA a appliqué de nouvelles stratégies de gestion des recettes conçues pour accroître les véritables tarifs par siège en recherchant un équilibre optimal entre les tarifs réguliers, les réductions et les promotions, et la disponibilité des sièges. VIA a également entrepris un certain nombre d'initiatives pour maximiser le rendement financier tiré d'actifs comme les propriétés immobilières. Les produits en sus des produits voyageurs, comme les frais relatifs aux concessions, le revenu des placements et d'autres frais de services, ont augmenté de 11 pour cent (1,6 million de dollars) par rapport à 2009.

CHARGES D'EXPLOITATION

Les efforts en vue de rehausser la productivité et de réduire les coûts ont été très fructueux en 2010. Les économies de coûts se sont traduites par des charges d'exploitation totales de 535,9 millions de dollars pour l'année, soit 3 pour cent en deçà du budget pour 2010.

Des économies importantes ont été enregistrées à la suite d'une réorganisation qui a permis de mieux harmoniser les activités d'exploitation avec les objectifs stratégiques de VIA, et de réduire le nombre de postes cadres et de postes non syndiqués de douze pour cent. En outre, les coûts relatifs au carburant ont été considérablement réduits, car les locomotives F-40 ont été améliorées et remises à neuf dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations. Les locomotives remises à neuf consomment considérablement moins de carburant, soit une économie de carburant de 9 pour cent. D'autres économies ont été enregistrées grâce à un contrôle strict de toutes les dépenses discrétionnaires.

Des économies de coûts ont été comptabilisées malgré d'importantes hausses des coûts dans certains domaines. En raison de la réglementation, une hausse de 9 millions de dollars des cotisations pour services passés versées au régime de retraite des employés syndiqués a été exigée.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Le gouvernement du Canada investit 923 millions de dollars en immobilisations dans le rail voyageurs sur une période de cinq ans, soit un investissement de 516 millions de dollars annoncé en 2007, et de 407 millions de dollars dans le cadre du Plan d'action économique de 2009.

En 2010, les dépenses en immobilisations ont totalisé 268,6 millions de dollars, et VIA a procédé à des travaux pour remettre à neuf et renouveler ses locomotives et voitures voyageurs, a débuté d'importants projets d'infrastructure dans l'ensemble du corridor Québec - Ontario, et a entrepris des améliorations des gares dans toutes les parties du réseau de VIA. Il y a eu des retards dans les projets d'infrastructure du triangle Montréal-Ottawa-Toronto, ainsi que dans certains projets relatifs au matériel roulant. Ces retards étaient attribuables au temps dont les entrepreneurs avaient besoin pour la mise en place des projets et la familiarisation avec la tâche à accomplir. Les avantages liés à ces projets, en ce qui a trait à l'amélioration du niveau et de la qualité du service, se concrétisent déjà, et ils augmenteront progressivement au cours des prochaines années.

Dépenses en immobilisations de 2007 à 2010	
Renouvellement du matériel roulant	112,1 M\$
Principales améliorations de l'infrastructure	248,6 M\$
Gares, technologie de l'information et autres projets	79,2 M\$
Total	439,9 M\$

PONCTUALITÉ

Dans l'ensemble, la ponctualité a reculé de 0,4 pour cent et est passée de 82,7 pour cent en 2009 à 82,3 pour cent en 2010; cependant, il y a eu des différences considérables au chapitre de la performance pour les différentes parties du réseau.

Les services de l'Est (Montréal-Halifax) ont connu un excellent rendement cette année, la ponctualité ayant atteint un taux de 90,4 pour cent comparativement à 64,6 pour cent en 2009. Cette amélioration est principalement attribuable à la réduction des délais causés par l'état des voies et par des ordres de marche au ralenti sur l'infrastructure du CN et d'autres tiers.

La ponctualité pour les liaisons de l'Ouest entre Vancouver et Toronto est demeurée stable à 84 pour cent.

Les trains entre Montréal et Toronto ont connu une ponctualité de 87 pour cent, malgré d'importants programmes de travaux d'infrastructure en cours dans la subdivision Kingston du CN. Les liaisons Montréal-Québec et Montréal-Ottawa ont atteint un taux de ponctualité de près de 90 pour cent pour l'année.

Les liaisons dans le Sud-Ouest de l'Ontario ont dû composer avec d'importants défis liés à l'exploitation en raison d'ordres de marche au ralenti du CN et d'autres tiers, et ce, en raison des conditions des voies et du trafic des trains de marchandises. Par conséquent, la ponctualité a chuté à 70,6 pour cent.

En 2010, VIA a lancé une approche de « train cible » pour orienter ses efforts sur des trains particuliers et classer les actions par priorité pour améliorer la ponctualité. À la suite de ce changement, la performance des trains ciblés dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto s'est améliorée. Puisque les enjeux liés à la performance sont résolus et que les améliorations peuvent être maintenues sur une base régulière, la même approche sera appliquée aux autres trains.

RISQUES MAJEURS ET MESURES D'ATTÉNUATION

La Société fait face à des risques et adopte des stratégies d'atténuation.

○ **Financement d'exploitation**

VIA continue de relever des défis en ce qui a trait au financement d'exploitation. La Société met sur pied et en oeuvre une série d'initiatives visant à amoindrir ce manque à gagner, notamment par la réduction des coûts et l'augmentation des recettes. VIA continue en même temps de travailler avec Transports Canada afin de relever le défi du déficit d'exploitation et d'élaborer des solutions de financement durables.

○ **Financement d'immobilisations**

VIA va devoir continuer d'investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes d'entretien, les installations et les technologies de l'information après 2011, quand l'actuel programme d'investissement sera terminé. La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants de financement d'immobilisations et s'assurer que VIA dispose du financement d'immobilisations nécessaire pour exécuter son mandat.

○ **Produits voyageurs**

Depuis 2008, le rail voyageurs enregistre des baisses substantielles au chapitre de l'achalandage et des produits. VIA met en oeuvre des initiatives visant à atténuer l'impact du ralentissement de la croissance sur les produits voyageurs, comme l'optimisation des liaisons entre Montréal, Ottawa et Toronto, et l'apport de produits additionnels provenant de projets immobiliers et d'améliorations aux technologies de l'information qui appuient les initiatives de gestion de la capacité.

○ **Régimes de retraite**

La responsabilité liée aux régimes de retraite constitue un risque important pour la Société en raison de leur taille (1,6 milliard de dollars). Les rendements négatifs des placements et les fluctuations des taux d'intérêt peuvent avoir une incidence importante sur l'état des fonds qui composent les régimes et amplifier directement la volatilité des besoins en financement annuels. Au cours des dernières années, la Société a pris des mesures, comme la correction de certaines pratiques de gestion et la réduction énergique des dépenses d'administration des caisses de retraite, afin d'atténuer ces risques. La Société continue de chercher activement des moyens de réduire encore davantage cet important risque.

○ **Fluctuations du coût du carburant**

Le carburant constitue un élément de coût important dans l'exploitation du rail voyageurs, et ce coût pourrait varier considérablement par rapport aux estimations de VIA en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant. La stratégie de couverture éprouvée de VIA ajoute de la certitude au coût futur du carburant et peut retarder l'impact des fluctuations de prix du carburant. Compte tenu du fait que les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre les risques liés aux devises étrangères.

○ **Projets d'investissement en immobilisations**

Des retards importants dans les projets d'infrastructure ou de matériel roulant, ou encore une augmentation des coûts des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA. Les gestionnaires de VIA surveillent de près l'évolution de tous les projets afin d'atténuer ce risque et corrigent au besoin les calendriers de production afin de maintenir les projets sur la bonne voie. Par ailleurs, le comité directeur des immobilisations de VIA se réunit régulièrement pour discuter de l'état de tous les projets d'investissement en immobilisations.

NORMES INTERNATIONALES EN MATIÈRE DE CRÉATION DE RAPPORTS FINANCIERS

Avec l'exercice commençant le 1^{er} janvier 2011, VIA a décidé d'adopter les Normes internationales en matière de création de rapports financiers (IFRS) comme base comptable pour la Société. VIA estime que ces normes constituent le véhicule le plus approprié pour répondre aux besoins des personnes qui utilisent les états financiers de la Société.

La transition des principes comptables généralement reconnus (PCGR) canadiens vers les normes IFRS constitue une démarche importante qui aura une incidence significative sur la position financière et les résultats d'exploitation publiés de la Société. Les postes de bilan comme les immobilisations corporelles, les éléments d'actifs liés aux avantages accumulés, le financement d'immobilisations reporté, les impôts de société futurs et les produits reportés seront touchés de façon importante par les nouvelles normes.

VIA a terminé la planification de sa transition à la méthode comptable IFRS en 2010 et met actuellement en œuvre le plan d'action nécessaire pour créer de nouveaux comptes et un modèle d'états financiers, ainsi que pour apporter des changements aux systèmes et aux processus.

PERSPECTIVES POUR 2011

VIA est d'avis qu'elle continuera d'enregistrer une augmentation des produits et de la productivité, et une réduction des coûts en 2011. En 2011, les efforts seront axés sur la reprise de la croissance de l'achalandage. La reprise lente et inégale depuis la récession de 2009 a eu une incidence compréhensible sur le nombre de voyageurs; cependant, à mesure que l'économie s'améliore, VIA prévoit que le nombre de voyageurs progressera également. En outre, la fluctuation du prix du carburant et la congestion des aéroports devraient avoir une incidence positive sur la croissance de l'achalandage de VIA en 2011.

Les améliorations et le rehaussement prévus des services, comme la mise en œuvre d'un service Wi-Fi amélioré dans le corridor Québec - Ontario, attirent déjà l'attention du marché, et le lancement d'horaires de trains plus attrayants entraîne de bons résultats. L'amélioration de la ponctualité, de même que des améliorations progressives des produits et des services, susciteront un intérêt renouvelé envers le rail voyageurs. VIA lancera de nouvelles stratégies de marketing, de promotion et de tarification pour tabler sur cet intérêt et générer une réelle croissance sur le marché au cours de l'année. Les produits continueront de croître à mesure que nous perfectionnons et élargissons la portée des stratégies de gestion des produits qui étaient en vigueur en 2010.

L'orientation de la direction de VIA sur l'efficacité de l'exploitation demeurera essentielle pour relever les défis financiers en 2011. Un cadre de gestion Lean, soutenu par l'utilisation de nouveaux indicateurs de performance clés, aidera la Société à enregistrer une amélioration continue de la productivité, à éliminer le gaspillage et à offrir davantage de valeur aux clients.

Quand les investissements en immobilisations relatifs au matériel roulant et à l'infrastructure seront terminés, VIA continuera de transformer la façon dont les services ferroviaires voyageurs sont fournis au Canada. Grâce au matériel roulant amélioré et à la capacité d'offrir des liaisons plus rapides et plus fréquentes, VIA prévoit offrir aux Canadiens un service ferroviaire voyageurs fiable, efficace et financièrement viable pour l'avenir.



ÉTATS
FINANCIERS
CONSOLIDÉS

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2010

La direction de la Société est responsable de la préparation et de la présentation fidèle 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 2010. 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 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,



Marc Laliberté

Le chef, Services financiers et administration,



Robert St-Jean, CA

Montréal, Canada
Le 25 février 2011



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Rapport sur les états financiers consolidés

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de Via Rail Canada Inc., qui comprennent le bilan consolidé au 31 décembre 2010, et l'état consolidé des résultats et du résultat étendu, l'état consolidé des bénéfices non répartis et l'état consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non

dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Via Rail Canada Inc. au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables généralement reconnus du Canada ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de Via Rail Canada Inc. dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers consolidés ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, 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 Via Rail Canada Inc.

La vérificatrice générale du Canada,

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA auditeur

Le 25 février 2011
Montréal, Canada

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

BILAN CONSOLIDÉ

Au 31 décembre (EN MILLIERS)	2010	2009
ACTIF À COURT TERME		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	77 084 \$	4 775 \$
Comptes clients	8 096	7 725
Charges payées d'avance, avances sur contrats et autres créances	14 558	10 632
À recevoir du gouvernement du Canada	17 069	6 833
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	3 769	1 497
Stocks (NOTE 5)	21 302	24 592
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 8)	15 295	25 295
Actifs d'impôts futurs (NOTE 11)	12 189	2 802
	169 362	84 151
ACTIF À LONG TERME		
Immobilisations corporelles (NOTE 6)	725 630	523 920
Immobilisations incorporelles (NOTE 7)	17 444	9 464
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 8)	25 645	23 120
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 10)	374 864	354 758
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	880	1 578
	1 144 463	912 840
	1 313 825 \$	996 991 \$
PASSIF À COURT TERME		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	154 662 \$	132 339 \$
Financement du gouvernement reporté	51 000	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	996	6 699
Produits reportés	12 928	11 998
	219 586	151 036
PASSIF À LONG TERME		
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 10)	27 198	27 136
Passifs d'impôts futurs (NOTE 11)	55 039	40 511
Instruments financiers dérivés (NOTE 17)	205	354
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	909	1 302
Autres passif à long terme	1 124	1 500
	84 475	70 803
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 12)	751 927	541 145
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (NOTE 13)		
Capital-actions	9 300	9 300
Bénéfices non répartis	248 537	224 707
	257 837	234 007
	1 313 825 \$	996 991 \$

Engagements et éventualités (notes 14 et 20 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



Paul G. Smith
Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT ÉTENDU

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS)	2010	2009
PRODUITS		
Voyageurs	258 342 \$	250 478 \$
Revenus de placements	1 305	862
Autres	18 277	16 438
	277 924	267 778
CHARGES		
Rémunération et avantages sociaux	224 181	224 902
Exploitation des trains et carburant	118 497	118 714
Gares et autres biens	34 344	33 819
Marketing et ventes	29 304	28 797
Matériel de maintenance	39 108	37 076
Coûts des fournitures à bord des trains	14 735	16 233
Taxes d'exploitation	8 863	9 735
Frais professionnels	6 339	5 588
Avantages sociaux futurs (NOTE 10)	11 511	(1 065)
Amortissement et pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 6 A ET 7)	58 292	60 203
Gain non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	(7 426)	(18 077)
Perte réalisée sur les instruments financiers dérivés	6 244	15 677
Autres	25 992	20 379
	569 984	551 981
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	292 060	284 203
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	261 521	226 280
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	57 124	56 453
Bénéfices (pertes) avant impôts	26 585	(1 470)
Charges (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices (NOTE 11)	4 780	(4 018)
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE	21 805 \$	2 548 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS)	2010	2009
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	224 707 \$	221 137 \$
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	21 805	2 548
Financement du gouvernement du Canada pour l'acquisition d'immobilisations corporelles non-amortissable	2 025	1 022
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCICE	248 537 \$	224 707 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

ÉTAT CONSOLIDÉ

DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS)	2010	2009
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	21 805 \$	2 548 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation:		
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	54 068	52 733
Pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4 617	7 770
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(393)	(300)
Amortissement du financement en capital reporté	(57 124)	(56 453)
Impôts futurs	5 141	(3 333)
Variation de la juste valeur des instruments financiers	(810)	(238)
Gains nets non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	(7 426)	(18 077)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	38 876	(7 733)
Augmentation de l'actif au titre des prestations constituées	(20 106)	(22 244)
Augmentation du passif au titre des prestations constituées	62	972
Diminution des autres éléments du passif à long terme	(376)	(992)
Sorties de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	38 334	(45 347)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital	273 185	111 775
Entrées de fonds générés par les activités de financement	273 185	111 775
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements pour le Fonds de renouvellement des actifs	(177 684)	(359 704)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du Fonds de renouvellement des actifs	185 969	386 161
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(248 915)	(97 336)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1 420	21
Sorties de fonds nettes liées aux activités d'investissement	(239 210)	(70 858)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de l'exercice	72 309	(4 430)
Solde au début de l'exercice	4 775	9 205
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	77 084 \$	4 775 \$
REPRÉSENTÉS PAR :		
Encaisse	3 728 \$	(135) \$
Placements à court terme, 1,04 %, échéant en janvier 2011 (2009 : 0,26 %)	73 356	4 910
	77 084 \$	4 775 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES

AFFÉRENTES

AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

AU 31 DÉCEMBRE 2010

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 offrir la meilleure expérience de voyage au Canada. Sa mission est de travailler ensemble pour dépasser les attentes de nos clients à chaque occasion. 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. 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

Conformément à la note d'orientation NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*, les actifs, les passifs et les résultats d'exploitation de Keewatin Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDDV), ont été inclus dans les états financiers consolidés. 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 15). 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 (voir la conciliation à la note 4). 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 gains et pertes réalisés sur les instruments financiers suite à une modification des termes de l'instrument original, les avantages sociaux futurs et les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles 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 et incorporelles 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 et incorporelles connexes. Lors de la cession ou de la radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles. Le financement pour l'achat des terrains est comptabilisé à titre de bénéfices non répartis.

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 provinciaux et/ou des billets à ordres et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidées rapidement dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins. Les fonds incluent également les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui ne seront pas liquidés dans un futur rapproché et qui ont une date d'échéance entre 2013 et 2056. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements.

E) CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les 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 et du résultat étendu.

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 coûts engagés pour l'amélioration de l'infrastructure et pour les infrastructures sont capitalisés s'ils sont encourus afin d'améliorer le niveau des services pour les trains passagers.

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
Infrastructures (propriété de la Société)	5 à 40 ans
Améliorations des infrastructures	5 à 40 ans
Améliorations locatives	2 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Matériel informatique	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) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût. Le coût inclut les dépenses directement associées aux activités de développement ou pour obtenir des logiciels à usage interne.

Les immobilisations incorporelles de la Société ont une durée de vie limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Logiciels et licences	3 à 7 ans
-----------------------	-----------

J) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME

Les actifs à long terme sont soumis à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable. La dépréciation est évaluée en comparant la valeur comptable d'un actif avec ses flux de trésorerie nets futurs non actualisés qui devraient résulter de son utilisation et sa disposition éventuelle. S'il est jugé que la valeur des actifs a subi une dépréciation, le montant de la dépréciation à comptabiliser correspond à l'excédent de la valeur comptable des actifs sur leur juste valeur, déterminée d'après la valeur actualisée des flux de trésorerie prévus. Toute dépréciation entraîne une réduction de valeur de l'actif et une imputation à la dépense enregistrée dans le poste amortissement et pertes sur dépréciations et cession d'immobilisations corporelles et incorporelles.

K) 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.

L) 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.

M) 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 des 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.

N) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société constate une provision pour les frais estimatifs de conformité aux réglementations et normes gouvernementales lorsque ces coûts peuvent être estimés raisonnablement. Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état sont fondées sur l'expérience antérieure de la Société. Les provisions pour conformités environnementales sont enregistrées au poste 'Autres passif à long terme', excepté pour la portion court terme qui est enregistrée au poste 'Comptes fournisseurs et charges à payer'.

O) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

Des passifs sont constatés à l'égard des obligations légales, contractuelles ou juridiques, normalement au moment où ils sont engagés, relativement à la mise hors service d'immobilisations corporelles lorsque ces obligations découlent de l'acquisition, de la construction, de la mise en valeur ou de l'exploitation normale des actifs en question. Les obligations sont mesurées initialement à leur juste valeur, déterminée à l'aide d'une méthode d'actualisation, et les coûts qui en découlent sont capitalisés dans la valeur comptable de l'actif visé. Au cours des périodes subséquentes, le passif est rajusté pour tenir compte de la désactualisation en raison de l'écoulement du temps et de toute modification du montant ou de l'échéancier des flux de trésorerie futurs sous-jacents. Le coût de la mise hors service d'immobilisations capitalisé est amorti de la même façon que l'actif connexe, et la charge de désactualisation est prise en compte dans les résultats d'exploitation.

P) INSTRUMENTS FINANCIERS

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, sont initialement comptabilisés à leur juste valeur. Subséquemment à la constatation initiale, l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers dépend de leur classement : détenu à des fins de transaction, prêts et créances ou autres passifs 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 récentes 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.

Les actifs et les passifs financiers classés comme DFT, excepté les instruments financiers dérivés (voir note 2q), 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 créance 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.

Q) 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 comme pertes et gains non réalisés sur des instruments financiers dérivés. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés dans les actifs, alors que ceux dont la juste valeur est négative sont comptabilisés dans les passifs.

R) 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, incluant les passifs environnementaux potentiels. 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 et incorporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

S) 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.

T) 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 constatés 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.

3. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

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.

En décembre 2009, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a approuvé une modification à la Préface des normes comptables pour le secteur public dans le Manuel du secteur public. Cette modification élimine la catégorie des organismes publics de type commercial et les entités classées dans cette catégorie doivent revoir leur catégorisation.

Sous la Préface révisée, la Société est classée dans la catégorie « autres organismes publics ». À titre d'autres organismes public, la Société a déterminé que le référentiel comptable qui s'avère le plus approprié afin de rencontrer les besoins des utilisateurs des états financiers est les Normes internationales d'information financière (IFRS). La Société va adopter les IFRS pour son année fiscale commençant le 1^{er} janvier 2011.

La Société a terminé les activités de planification et le diagnostic de son plan de transition et a essentiellement terminé la phase d'analyse et de conception de politiques comptables. La Société a commencé à mettre en oeuvre le plan d'action élaboré à l'étape d'analyse et conception de politiques comptables qui comprendra la création de nouveaux comptes et de modèles d'états financiers ainsi que la modification de systèmes et de procédés. La transition des PCGR vers les IFRS représente un changement important qui aura un impact significatif sur la position financière et les résultats de la Société.

4. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état consolidé des résultats et du résultat étendu d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des principes comptables généralement reconnus. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)	2010	2009
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	21,8	2,5
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissement et pertes sur dépréciation et cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	58,7	60,5
Amortissement du financement en capital reporté	(57,1)	(56,5)
Avantages sociaux futurs devant être financés durant la période courante	(19,9)	(21,2)
Gains non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	(7,4)	(18,1)
(Recouvrements) charges d'impôts reportés	5,2	(3,3)
Ajustement pour les cours de rémunération	(0,2)	0,8
Augmentation de la juste valeur des investissements	(0,8)	(0,2)
Autres	(0,3)	0,5
Déficit de financement de l'exploitation de l'exercice	-	(35,0)

Le déficit d'exploitation de 2009 a été financé par le fonds de renouvellement des actifs.

5. STOCKS

Le montant des stocks comptabilisé en charges dans l'exercice totalise 30,6 millions de dollars (2009 : 30,4 millions de dollars). La Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2010 et 2009.

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en millions de dollars)	2010			2009		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	9,2	-	9,2	6,6	-	6,6
Matériel roulant	806,5	558,0	248,5	781,0	537,9	243,1
Bâtiments de maintenance	172,1	151,8	20,3	169,3	144,5	24,8
Gares et installations	61,0	38,1	22,9	52,3	36,0	16,3
Infrastructures (propriété de la Société)	151,7	58,2	93,5	135,2	56,8	78,4
Améliorations des infrastructures	30,5	11,9	18,6	28,7	8,9	19,8
Améliorations locatives	72,1	50,2	21,9	66,4	48,2	18,2
Machinerie et équipement	40,6	28,8	11,8	36,0	26,8	9,2
Matériel informatique	11,3	8,6	2,7	8,7	7,4	1,3
Autres immobilisations corporelles	14,6	13,6	1,0	14,4	13,4	1,0
	1 369,6	919,2	450,4	1 298,6	879,9	418,7
Projets en cours de réalisation			275,1			104,9
Immobilisations corporelles mises hors service (valeur nette de réalisation)			0,1			0,3
			725,6			523,9

Au 31 décembre 2010, les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares.

La dépense d'amortissement pour les immobilisations corporelles était de 51,4 millions de dollars en 2010 (2009 : 50,3 millions de dollars).

7. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(en millions de dollars)	2010			2009		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Logiciels et licences	51,0	42,5	8,5	44,5	39,7	4,8
Projets en cours de réalisation			8,9			4,7
			17,4			9,5

La dépense d'amortissement des immobilisations incorporelles en 2010 était de 2,7 millions de dollars. (2009 : 2,4 millions de dollars).

8. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

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

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

(en millions de dollars)	2010	2009
	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Acceptations bancaires	28,2	20,3
Billets provinciaux et /ou billets à ordres	7,8	23,6
Billets du véhicule d'actifs cadre (VAC)	4,9	4,5
Solde à la fin de l'exercice	40,9	48,4
Moins : Tranche à court terme	15,3	25,3
Tranche à long terme	25,6	23,1

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 15,3 millions de dollars (2009 : 25,3 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 2010 était de 1,09 % (2009 : 0,24 %) excluant les billets VAC. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 31 décembre 2010 était de un mois (2009 : deux mois) excluant les billets VAC.

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 les billets VAC, comme on l'explique à la note 8 c).

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 14 titres de placement à court terme (2009 : 12) affichant la cote « R-1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 pourcent 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 du Fonds de renouvellement des actifs, de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

B) CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les changements du solde de fermeture du Fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations suivantes au cours de l'année :

(en millions de dollars)	2010	2009
Solde au début de l'exercice	48,4	74,6
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	1,5	0,1
Revenus de placements	0,2	0,9
Variation de la juste valeur	0,8	0,2
Moins : Retraits effectués pendant l'année	(10,0)	(27,4)
Solde à la fin de l'exercice	40,9	48,4

C) BILLETS DU VÉHICULE D'ACTIFS CADRE (VAC)

Le 17 mars 2008, le Comité pancanadien des investisseurs dans le papier commercial adossé à des actifs (le « Comité ») a déposé une requête à la Cour supérieure de justice de l'Ontario pour demander l'adoption d'un plan de transaction et d'arrangement (le « plan ») en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (Canada)* (« LACC »). Lors de la réunion des porteurs de billets de PCAA tenue le 25 avril 2008, le plan a été approuvé par la majorité requise des porteurs de billets. Le 5 juin 2008, le tribunal a homologué le plan, tel qu'il avait été modifié, et publié les motifs de sa décision. Le 18 août 2008, la Cour d'appel de l'Ontario a confirmé la décision, et, le 19 septembre 2008, la Cour suprême du Canada a rejeté une demande d'autorisation d'appel à ce sujet. Le 24 décembre 2008, le Comité a annoncé qu'une entente avait été conclue avec toutes les principales parties prenantes, notamment les gouvernements du Canada, du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta, pour l'obtention d'une facilité de garantie supplémentaire visant à soutenir le plan et finaliser certaines améliorations au plan.

Le 12 janvier 2009, la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rendu l'ordonnance définitive de mise en oeuvre du processus de restructuration du PCAA. La restructuration s'est terminée le 21 janvier 2009. À cette date, la Société a reçu 8,6 millions de dollars de valeur nominale en notes à long terme amortissable restructurées à taux variable en échange de 8,7 millions de dollars de valeur nominale des PCAA originaux qui étaient devenus illiquides depuis les événements de marchés en août 2007.

Les nouvelles notes, maintenant appelées billets du véhicule d'actifs cadre (VAC), comportent des échéances légales variant entre 2013 et 2056 et demeurent illiquides depuis leurs émissions. En l'absence d'un marché secondaire efficace, la direction a développé un modèle d'évaluation basé sur les flux monétaires actualisés pour estimer leur juste valeur des billets VAC reçus. Le modèle incorpore des estimations de taux intérêt, de taux de rendement et d'échéance effective, dérivés de paramètres de marchés observables. En 2010, 0,4 million de dollars de capital fut reçu (0,8 million de dollars depuis la restructuration), laissant un solde à recevoir de 7,8 millions de dollars au 31 décembre 2010. La juste valeur estimée des notes à recevoir est de 4,9 millions de dollars au 31 décembre 2010 (2009 : 4,5 millions de dollars) représentant 63 % de la valeur nominale.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets VAC fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux de trésorerie futurs, le potentiel de détérioration de la qualité du crédit des actifs sous-jacents et des instruments financiers ainsi que les variations des taux d'intérêts et dans les niveaux d'écarts 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 billets VAC ne changera pas de façon significative au cours des exercices ultérieurs.

9. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(en millions de dollars)	2010	2009
Charges à payer	65,6	42,5
Salaires à payer et courus	36,9	38,4
Comptes fournisseurs	39,5	37,2
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	8,6	10,8
Tranche à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	0,4	0,4
Autres	3,7	3,0
	154,7	132,3

10. 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.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES

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

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

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2009. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 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 2010.

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 2010. 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 2009 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2010.

Les coûts du régime à prestations déterminées enregistrés en 2010 incluent une perte de 5,8 millions de dollars causée par une réduction des employés affectés par les activités de restructuration de la Société.

AUTRES BÉNÉFICES DU RÉGIME

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisé a été effectuée en date du 1^{er} mai 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 1^{er} mai 2013.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisé a été effectuée en date du 31 décembre 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 2009. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2012.

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	
	2010	2009	2010	2009
OBLIGATION AUTITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de l'exercice	1 328,3	1 165,9	31,2	27,8
Coût des services rendus au cours de l'exercice	18,0	13,0	5,1	4,6
Cotisations des salariés	10,1	10,1	-	-
Intérêts débiteurs	87,6	85,0	1,8	2,1
Prestations versées	(89,9)	(102,8)	(7,6)	(6,2)
Transfert net	-	7,5	-	-
Modification du régime	-	-	0,8	-
Augmentation de l'obligation reliée à la restructuration	5,8	-	-	-
Pertes actuarielles	233,6	149,6	3,0	2,9
Solde à la fin de l'exercice	1 593,5	1 328,3	34,3	31,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	1 481,0	1 354,3	-	-
Gains sur rendement réel des actifs des régimes	163,1	198,1	-	-
Cotisations de l'employeur	23,8	13,8	7,6	6,2
Cotisations des salariés	10,1	10,1	-	-
Transfert net	-	7,5	-	-
Prestations versées	(89,9)	(102,8)	(7,6)	(6,2)
Solde à la fin de l'exercice	1 588,1	1 481,0	-	-

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

Catégories d'actif :	2010	2009
Titres de participation (marché public)	51,2 %	50,7 %
Titres à revenu fixe (marché public)	42,1 %	43,3 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	6,7 %	6,0 %
	100,0 %	100,0 %

(en millions de dollars)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2010	2009	2010	2009
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
Juste valeur des actifs des régimes	1 588,1	1 481,0	-	-
Obligation au titre des prestations constituées	1 593,5	1 328,3	34,3	31,2
Situation de capitalisation des régimes – (déficit) excédent	(5,4)	152,7	(34,3)	(31,2)
Pertes actuarielles nettes non amorties	467,9	321,5	4,2	1,5
Coût non amorti des services passés	1,0	1,5	1,0	0,3
(Actif) obligation transitoire non amorti	(88,6)	(120,9)	2,3	2,7
	374,9	354,8	(26,8)	(26,7)
Passif à long terme des frais de restructuration du réseau	-	-	(0,4)	(0,4)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	374,9	354,8	(27,2)	(27,1)

(en millions de dollars)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2010	2009	2010	2009
COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	18,0	13,0	5,1	4,6
Intérêts débiteurs	87,6	85,0	1,8	2,1
Gains sur rendement réel des actifs des régimes	(163,1)	(198,1)	-	-
Modification du régime	-	-	0,8	-
Pertes reliées à la restructuration	5,8	-	-	-
Pertes actuarielles	233,6	149,6	3,0	2,9
Composantes du coût des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	181,9	49,5	10,7	9,6
AJUSTEMENTS VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS :				
Écarts entre :				
■ le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	69,1	109,9	-	-
■ le montant de la perte (gain) actuarielle constatée pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	(215,4)	(135,8)	(2,7)	(3,0)
■ l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	0,4	0,4	(0,7)	0,1
Amortissement de (l'actif) l'obligation transitoire	(32,3)	(32,3)	0,5	0,5
(Revenus) coûts constatés au titre des prestations déterminées	3,7	(8,3)	7,8	7,2

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2010	2009	2010	2009
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	5,50 %	6,50 %	4,75 %	5,25 %
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	6,50 %	7,50 %	5,25 %	7,50 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	6,50 %	6,75 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	7,43 %	7,39 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	4,37 %	4,03 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2025	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 2010 :

(en milliers de dollars)	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	29	(26)
Obligation au titre des prestations constituées	210	(182)

11. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2010	2009
Recouvrement d'impôts de la Société	(0,4)	(0,7)
(Recouvrement) charge d'impôts futurs de la Société	5,2	(3,3)
(Recouvrement) charge d'impôts sur les bénéfices	4,8	(4,0)

La charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 28,4 pourcent (2009 : 29,8 pourcent) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(en millions de dollars)	2010	2009
Charge (recouvrement) d'impôts calculé – taux réglementaires	7,2	(0,5)
Écarts permanents :		
Recouvrement d'impôt des grandes sociétés	(0,4)	(0,3)
Partie non imposable des pertes (gains) en capital, comptables et autres	-	(0,3)
Variation de la provision pour moins-value	(1,8)	(0,3)
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'exercice	0,9	(3,4)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts futurs de la Société	(1,1)	0,4
Charge d'impôts futurs de la Société en ce qui concerne les changements liés aux écarts temporaires	-	0,4
	4,8	(4,0)

Les impôts futurs de la Société 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)	2010	2009
Actifs d'impôts futurs de la Société :		
Financement du gouvernement	(12,0)	-
Immobilisations corporelles	(24,6)	(24,5)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(4,8)	(4,3)
Passif au titre des prestations constituées	(6,3)	(6,3)
Perte non réalisée liée aux instruments financiers dérivés	(0,3)	(2,0)
Pertes fiscales reportées prospectivement	(5,4)	(18,0)
	(53,4)	(55,1)
Moins la provision pour moins-value	6,6	8,4
	(46,8)	(46,7)
Passifs d'impôts futurs de la Société :		
Actif au titre des prestations constituées	88,4	83,6
Gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés	1,2	0,8
	89,6	84,4
Passifs d'impôts futurs de la Société nets	42,8	37,7
Présenté au bilan consolidé :		
Actif d'impôts futurs de la Société – court terme	(12,2)	(2,8)
Passif d'impôts futurs de la Société – long terme	55,0	40,5
Passifs d'impôts futurs nets	42,8	37,7

La Société a 22,6 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance durant l'année 2029.

12. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

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

(en millions de dollars)	2010	2009
Solde au début de l'exercice	541,1	480,4
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (excluant le coût des terrains)	267,9	117,2
Amortissement du financement en capital reporté	(57,1)	(56,5)
Solde à la fin de l'exercice	751,9	541,1

13. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2010 et 2009, 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 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. La Société n'a pas modifié la gestion de son capital durant l'année.

14. 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)	
2011	22,7
2012	22,2
2013	20,5
2014	15,2
2015	9,6
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	170,6
	<u>260,8</u>

B) Au 31 décembre 2010, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 339,3 millions de dollars (2009 : 498,8 millions de dollars) reliés principalement à des projets d'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. En 2009, la Société a entrepris d'importants investissements reliés aux programmes de relance économique du Gouvernement Fédéral. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des quatre prochaines années.

C) Tel que mentionné à la note 1, la Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer. La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018.

D) La Société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 26,3 millions de dollars (2009 : 25,5 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

15. 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 la KRC. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation. 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 2010, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2,4 millions de dollars (2009 : 2,4 million de dollars).

En 2010, KRC a reçu du gouvernement du Canada 1,4 million de dollars pour assurer la maintenance de son infrastructure (2009 : 1,5 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 11,4 millions de dollars (2009 : 10,8 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.

16. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(en millions de dollars)	31 DÉCEMBRE 2010		31 DÉCEMBRE 2009	
	VALEUR COMPTABLE		VALEUR COMPTABLE	
	DFT	PRÊTS ET CRÉANCES	DFT	PRÊTS ET CRÉANCES
ACTIFS FINANCIERS :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	77,1	-	4,8	-
Comptes clients	-	8,4 ⁽¹⁾	-	7,3 ⁽¹⁾
Instruments financiers dérivés	4,6 ⁽²⁾	-	3,1 ⁽²⁾	-
Fonds de renouvellement des actifs- Billets VAC	4,9	-	4,5	-
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	36,0 ⁽³⁾	-	43,9 ⁽³⁾	-
	DFT	AUTRE PASSIF	DFT	AUTRE PASSIF
PASSIFS FINANCIERS :				
Comptes fournisseurs et charges à payer	-	126,8 ⁽⁴⁾	-	105,5 ⁽⁴⁾
Instruments financiers dérivés	1,2 ⁽²⁾	-	7,1 ⁽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) INFORMATIONS SUR LA 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

La Société estime la juste valeur de ses avoirs en billets de VAC en actualisant les estimés des flux monétaires. Le modèle d'évaluation incorpore des estimés de taux d'intérêt, de taux de rendement requis et d'échéance effective, dont certains sont dérivés de paramètres de marchés observables. Il existe un degré d'incertitude élevé relié à l'estimation des montants et des dates des flux monétaires futurs associés aux billets de VAC.

Les hypothèses utilisées pour le modèle d'évaluation au 31 décembre 2010 comprennent ce qui suit :

CRITÈRES	HYPOTHÈSES	
	2010	2009
Date prévue jusqu'à l'échéance	5,5 ans	6,3 ans
Taux d'actualisation	8,6 % à 43,6 %	9,8 % à 33 %
Taux d'intérêt nominaux	CDOR swap - 50pdb à CDOR swap + 30pdb	CDOR swap - 50pdb à CDOR swap + 30pdb

Si ces hypothèses devaient changer, la juste valeur des billets de VAC pourrait également fluctuer de façon importante. Une augmentation (diminution) de 1,0 pourcent du taux d'actualisation aurait pour incidence de réduire (d'augmenter) la juste valeur des billets de VAC d'environ 0,2 million de dollars.

Tous les instruments financiers mesurés à la juste valeur sont classés selon une hiérarchie comportant trois niveaux :

Niveau 1 –

Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 1 lorsque leur évaluation peut être fondée sur les cours cotés sur des marchés actifs, d'actifs ou passifs identiques.

Niveau 2 –

Les instruments financiers de niveau 2 sont évalués au moyen de cours d'actifs ou passifs similaires, de cours sur des marchés qui ne sont pas actifs ou de modèles qui mettent en jeu des données observables.

Niveau 3 –

Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 3 lorsque leur valeur est établie au moyen de modèles d'évaluation, de méthodes des flux de trésorerie actualisés ou de techniques similaires et qu'au moins une hypothèse ou une donnée importante du modèle est inobservable

Le tableau suivant présente la juste valeur classée par hiérarchie applicable à l'évaluation de la juste valeur des actifs financiers détenus par la Société (1) :

(en millions de dollars)	31 DÉCEMBRE 2010	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
Actifs :				
Fonds de renouvellement des actifs - Billets de VAC	4,9	-	-	4,9
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	36,0	36,0	-	-
Instruments financiers dérivés	4,6	-	4,6	-
Passifs :				
Instruments financiers dérivés	1,2	-	1,2	-

(1) Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant l'année

(en millions de dollars)	31 DÉCEMBRE 2009	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
Actifs :				
Fonds de renouvellement des actifs - Billets de VAC	4,5	-	-	4,5
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	43,9	43,9	-	-
Instruments financiers dérivés	3,1	-	3,1	-
Passifs :				
Instruments financiers dérivés	7,1	-	7,1	-

(1) Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant l'année

Le tableau suivant présente un rapprochement de tous les actifs financiers évalués à la juste valeur de manière récurrente au moyen de données inobservables importantes (de niveau 3) :

(en millions de dollars)	2010	2009
Fonds de renouvellement des actifs- billets de VAC :		
Solde du début	4,5	4,7
Total des gains dans le résultat net ⁽¹⁾	0,8	0,2
Ventes	(0,4)	(0,4)
Solde de fermeture	4,9	4,5

(1) Un gain de 0,7 million (2009 : 0,1 million) de dollars est inclus dans le montant et attribuable à des actifs détenus à la fin de l'exercice.

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 dollars américains comme suit :

(en millions de dollars)	2010	2009
Actifs :		
Instruments financiers dérivés	4,6	3,1
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	1,2	1,6
Instruments financiers dérivés	1,2	7,1

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 associés à l'achat de pétrole brut-swap et 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 pourcent du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le bénéfice net de la Société au risque de liquidité.

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 131,0 millions de dollars (2009 : 63,6 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 transigeant 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. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyage 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 2010, environ 19,8 pourcent (2009 : 17,8 pourcent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 69,9 pourcent (2009 : 70,8 pourcent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2010, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 0,8 million de dollars (2009 : 0,5 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 pourcent des prix en dollars américains 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.

Les passifs financiers énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 128,0 millions de dollars (2009 : 112,6 millions de dollars), représente l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 31 décembre 2010 :

(en millions de dollars)	MOINS DE 3 MOIS	3 À 6 MOIS	6 MOIS À 1 AN	1 À 2 ANS	PLUS DE 2 ANS	TOTAL
Comptes fournisseurs et charges à payer	123,2	-	-	1,8	1,8	126,8
Passifs financiers dérivés	0,3	0,2	0,5	0,2	-	1,2

H) RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux 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 des taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque d'intérêt pour ses équivalents de trésorerie et son fonds de renouvellement des actifs pour un total de 118,0 millions de dollars (2009 : 53,2 millions de dollars). Une variation de 100 pbb du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers consolidés.

17. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des 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. Les contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifiés; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et 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)	
	(1)	2010	2010	2010	2009
Pétrole brut – swap	2010	-	-	-	1 497
Pétrole brut – swap	2011	1,670 à 2,410	10 080	3 769	1 178
Pétrole brut – swap	2012	1,957 à 2,250	3 024	880	139
				4 649	2 814

(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)	
	(1)	2010	2010	2010	2009
Contrat de change à terme	2011	-	-	-	136
Contrat de change à terme	2012	-	-	-	125
				-	261
				4 649	3 075

(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	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN (\$ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN \$ CAN (MILLIERS)	
	(1)	2010	2010	2010	2009
Pétrole brut – swap	2010	-	-	-	(5 990)
Pétrole brut – swap	2011	-	-	-	(159)
				-	(6 149)

(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)	
	(1)	2010	2010	2010	2009
Contrat de change à terme	2010	-	-	-	(709)
Contrat de change à terme	2011	1,005 à 1,037	41 045	(996)	(195)
Contrat de change à terme	2012	1,015 à 1,036	17 856	(205)	-
				(1 201)	(904)
				(1 201)	(7 053)

(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 2010, 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.

18. 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.

19. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,4 million de dollars (2009 : 1,3 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats et du résultat étendu pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,4 million de dollars (2009 : 1,6 million de dollars) dans l'état consolidé des résultats et du résultat étendu principalement en « Marketing et ventes », et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

20. 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 charges 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.

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une charge à payer est enregistrée basé sur les frais futurs anticipés (voir note 21).

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) Incertitude de la capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers;
- (IV) 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'aient pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

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.

D) Le 30 avril 2010, la province du Manitoba a déposé une demande de réclamation contre Keewatin Railway Company Ltd. (KRC) pour recouvrer les coûts reliés à l'extinction du feu de forêt qui a eu lieu au alentour du 27 mai 2008 et dont KRC est tenu responsable. Le jugement est d'un montant de 3,9 millions de dollars plus les coûts afférents. KRC a par la suite déposé une demande d'indemnité contre la Hudson Bay Railway Company pour tous les coûts reliés à la réclamation de la province. KRC a également une couverture d'assurance à cette fin. En date du 25 février 2011, les dossiers de réclamation n'avaient pas progressé, l'issue et les impacts potentiels ne peuvent être estimés de façon raisonnable.

21. COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

Une nouvelle loi environnementale a été adoptée en juin 2008 sur les systèmes de stockage de produits pétroliers obligeant l'enregistrement de tous les systèmes de réservoirs existants et nouveaux. La Société a évalué l'impact et a préparé un plan d'action préliminaire pour être en mesure de se conformer à la loi en 2012. La Société a enregistré une provision de 0,8 million de dollars (2009 : 0,8 million de dollar) pour les coûts environnementaux, ceux-ci sont inclus dans les comptes fournisseurs et charges à payer.

Une provision pour un passif environnemental de 0,9 million de dollars (2009 : 0,9 million de dollars) a été enregistrée aux comptes fournisseurs et les charges à payer. Cette provision a été établie par la Keewatin Railway Company pour les travaux d'assainissement et la décontamination de certains secteurs de son infrastructure ferroviaire

22. 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 et des droits du bailleur, 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.

23. 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 2010.

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

EN DATE DU 31 DÉCEMBRE 2010

CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Paul G. Smith
Président du conseil
d'administration
Toronto (Ontario)

Thom A. Bennett
Nepean (Ontario)

France Bilodeau
Québec (Québec)

Jeffrey R. Clarke
Ottawa (Ontario)

Denis Durand
Montréal (Québec)

Angela Ferrante
Toronto (Ontario)

David Hoff
Vancouver
(Colombie-Britannique)

Wendy King
Vancouver
(Colombie-Britannique)

Marc Laliberté
Président et chef
de la direction Montréal
(Québec)

Jean-Martin Masse
Saint-Lazare (Québec)

Donald Mutch
Toronto (Ontario)

Anthony Perl
Vancouver
(Colombie-Britannique)

Eric Stefanson
Winnipeg (Manitoba)

William M. Wheatley
Regina (Saskatchewan)

CHEFS DE DIRECTION :

Paul G. Smith
Président du conseil
d'administration
Toronto (Ontario)

Marc Laliberté
Président et chef
de la direction

Yves Desjardins-Siciliano
Avocat général
et secrétaire

Yves Bourbonnais
Chef, Technologie
de l'information

Laurent Caron
Chef, Capital humain

Steve Del Bosco
Chef, Marketing
et Ventes

John Marginson
Chef de l'exploitation

Denis Pinsonneault
Chef, Orientation-client

Robert St-Jean
Chef, Services financiers
et Administration

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Comité de la vérification et des risques

Eric Stefanson,
président

Thom Bennett
Denis Durand
Wendy King

Comité des ressources humaines et de la gouvernance d'entreprise

Angela Ferrante,
présidente

Thom Bennett
France Bilodeau
David Hoff
Wendy King
Jean-Martin Masse
Anthony Perl

Comité des placements

Donald Mutch,
président

Thom Bennett
France Bilodeau
Denis Durand
William Wheatley

Comité de la planification et des finances

Eric Stefanson,
président intérimaire

Jeffrey Clarke
David Hoff
Anthony Perl

Comité de l'immobilier et de l'environnement

Jeffrey Clarke,
président

France Bilodeau
Jean-Martin Masse
William Wheatley

ADRESSES DES BUREAUX DE VIA :

Siège social (Québec)

3, Place Ville-Marie
Bureau 500
Montréal (Québec)
H3B 2C9
514 871-6000

Adresse postale :
C. P. 8116, succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

Atlantique

1161, Hollis Street
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6
(902) 494-7900

Ontario

65, Front Street West
Toronto (Ontario)
M5J 1E6
(416) 956-7600

Ouest

146-123 Main Street
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1A3
(204) 949-7447

1150, Station Street
Vancouver
(Colombie-Britannique)
V6A 4C7
(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