2011 RAPPORT ANNUEL

ÉVOLUTION

TRANSFORMATION

CONNEXION

UN CHOIX VERT

VIA Rail Canada

L'HONORABLE DENIS LEBEL
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités, Ottawa

L'HONORABLE STEVEN FLETCHER
Ministre d'État (Transports), Ottawa

Messieurs les Ministres,

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 2011.

Le président du conseil d'administration,

Paul G. Smith

viarail.ca

TABLE DES MATIÈRES

Vue d'ensemble de la Société 2

Message du président du conseil d'administration 4

Message du président 6

2011 EN CHIFFRES 8

PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS 10
- Trains 11
- Voie ferrée 12
- Gares 13
- Technologie 14

SERVICES RÉACTIFS 15
- Réagir aux marchés 15
- Ponctualité 17
- Augmentation de la capacité entre Montréal, Ottawa et Toronto 19
- Intégration du rail voyageurs aux autres services 19

UN SERVICE À L'ÉCOUTE DES USAGERS 21
- Rapprocher les activités des marchés et des clients 21
- Médias sociaux 21
- Être « branchés » à bord 23
- Joindre les collectivités 23

UN SERVICE EFFICACE 24
- Sécurité 24
- Approche Lean 28
- Mobilisation des employés 30
- Efficacité environnementale 31

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ 32
- Le conseil d'administration 32
- Obligation publique de rendre compte 32
- Accès à l'information et confidentialité 32
- Langues officielles 33
- Engagement communautaire 33
- Frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences 33

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 34

ÉTATS FINANCIERS 44

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ 98

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. La Société exploite 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 2011 plus de 4,1 millions de voyageurs.

TRANSFORMER LE RAIL VOYAGEURS

Depuis 2007, le gouvernement du Canada a consacré 923 millions de dollars à l'amélioration de la voie ferrée, à la modernisation des gares voyageurs ainsi qu'à la modernisation des trains voyageurs et de la technologie. De nouvelles gares et un meilleur matériel roulant sont déjà sur le point d'être mis en service. Une fois ces projets d'investissement en immobilisations terminés, VIA exploitera plus de trains, offrira des voyages d'une durée plus courte, assurera des départs plus fréquents et proposera une qualité de service meilleure que jamais.

TRANSFORMER LA FAÇON DE MENER NOS AFFAIRES

VIA est déterminée à fournir un service ferroviaire voyageurs financièrement viable. À mesure que les installations et le matériel roulant améliorés sont mis en service, notre stratégie d'entreprise consiste à être une Société :

- **réceptive** – en étant sensible à la demande du marché et de la clientèle pour établir des échéanciers adaptés, fournir de meilleures correspondances avec d'autres services de voyage et fournir des services appropriés pour répondre aux besoins des différents marchés d'une façon aussi efficace que possible ;
- **branchée** – en demeurant branchée et en gardant le contact avec les clients et les collectivités desservies par VIA, afin de comprendre leurs priorités en matière de rail voyageurs ;
- **efficace** – en perfectionnant et en simplifiant les activités d'exploitation pour fournir davantage aux clients à l'aide des ressources actuelles, tout en éliminant les efforts faits en vain qui ajoutent peu aux yeux des clients.

METTRE L'ACCENT SUR LA SÉCURITÉ

VIA s'engage à fournir les services voyageurs les plus sûrs au Canada. Dans l'ensemble de nos activités d'exploitation, nous assurons les plus hauts niveaux de sécurité possible à nos clients, à nos employés et aux collectivités que nous desservons. Tous nos projets d'immobilisations font de la sécurité la priorité essentielle – de la conception de nos gares à l'amélioration de la signalisation et des systèmes de commande centralisée de la circulation, en passant par l'amélioration des voies permettant l'exploitation sûre des trains.

En 2011, VIA a obtenu le Prix de la sécurité décerné par l'Association des chemins de fer du Canada.

ÊTRE UNE SOCIÉTÉ OUVERTE ET RESPONSABLE

VIA s'engage à respecter les principes de bonne gouvernance et vise à exploiter les services ferroviaires voyageurs du Canada d'une façon ouverte et responsable auprès du public. VIA répond rapidement aux demandes d'information et rencontre régulièrement les représentants des collectivités qu'elle dessert afin de faire connaître ses plans d'avenir, de discuter d'enjeux opérationnels et d'écouter leur préoccupations. VIA entretient un dialogue constant avec les clients et avec le public par l'intermédiaire d'une nouvelle stratégie relative aux médias sociaux et, depuis 2011, ses résultats d'exploitation sont publiés chaque trimestre sur le site Web de VIA.

SERVICES DE VIA

Voyages intervilles rapides

Chaque semaine, dans le corridor Québec-Ontario, où 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 dans 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*, assure le service entre Vancouver et Toronto. Dans l'Est du Canada, l'*Océan* circule entre Montréal et Halifax.

Liaisons essentielles

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 des besoins essentiels 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. Ils comprennent une liaison ferroviaire entre Montréal et Gaspé, Sudbury et White River, Winnipeg et Churchill, ainsi que Victoria et Courtenay (lorsque la liaison ferroviaire vers l'île de Vancouver reprendra).

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Au cours de ma première année complète en tant que président du conseil d'administration de VIA, le conseil d'administration s'est concentré sur trois priorités :

- Formuler une vision claire et pratique pour le rail voyageurs au Canada, et veiller à ce que l'orientation stratégique de VIA soit en harmonie avec cette vision.
- Faire de VIA un modèle canadien en matière de bonne gouvernance et de responsabilité.
- Entretenir et renforcer des relations constructives avec nos parties prenantes et avec les collectivités que nous desservons dans l'ensemble du pays.

L'élément fondamental de notre vision est un service ferroviaire voyageurs renouvelé et modernisé. Les investissements de 923 millions de dollars faits par le gouvernement du Canada depuis 2007 pour améliorer les voies ferrées et le matériel roulant ont amorcé leur dernière phase à la fin de 2011. Au fur et à mesure que les projets sont menés à terme, VIA met en place des plans pour améliorer la vitesse et la fréquence des services ferroviaires voyageurs dans les principaux marchés de l'ensemble du Canada et enregistrer des améliorations importantes au chapitre de son rendement financier d'ici 2017, à temps pour le 150e anniversaire du Canada.

Parallèlement, l'équipe de direction de VIA a perfectionné l'orientation stratégique de la Société en matière d'efficacité opérationnelle et s'est concentrée sur la réponse à la demande du marché. Cette orientation a produit de bons résultats en 2011, et le conseil d'administration est d'avis qu'elle continuera à produire de bons résultats au cours des années à venir.

À titre de société d'État, VIA est redevable auprès des contribuables canadiens en ce qui a trait à son rendement. En 2011, nous avons mis en place diverses mesures pour renforcer la responsabilité et mettre en œuvre des pratiques exemplaires pour la gouvernance de la Société. Une restructuration du conseil d'administration a aidé à préciser les rôles et les responsabilités du conseil d'administration et de ses comités. Les nouvelles mesures relatives à la création de rapports, comme la première assemblée publique annuelle de VIA et la publication de rapports trimestriels sur le rendement financier facilement accessibles ont souligné l'engagement de VIA à mener ses activités d'une façon ouverte.

Le fait d'entretenir de bonnes relations avec les parties prenantes est un principe essentiel de la bonne gouvernance. Ce fut une priorité en 2011, tout comme ce sera un objectif clé en 2012, d'accorder la priorité aux communications constructives entre VIA et les parties prenantes au sein du gouvernement, de même qu'avec les collectivités dans l'ensemble du Canada associées au rail voyageurs. En définitive, le but visé est d'entreprendre des initiatives grâce auxquelles il sera plus facile pour les Canadiens de se renseigner sur VIA, de poser des questions ou de formuler des commentaires sur nos actions et de se tenir au fait de notre évolution.

Je tiens à remercier les membres du conseil d'administration pour leurs efforts en vue de soutenir les principes de bonne gouvernance, et pour le travail accompli par de nombreux membres afin de présider les comités du conseil d'administration. Mes collègues et moi tenons également à remercier Thom Bennett, qui a quitté le conseil d'administration en 2011, pour les services qu'il a rendus au fil des ans.

Le rail voyageurs a joué un rôle important et évolutif tout au long de l'histoire du Canada. Alors que nous approchons du 150e anniversaire du Canada, qui aura lieu en 2017, nous sommes persuadés qu'il continue d'évoluer à titre de service viable, robuste et durable au Canada, de même qu'en tant que patrimoine d'importance pour des générations de Canadiens à venir.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le président et chef de la direction,
Marc Laliberté

L'année 2011 a été une année de transition importante pour VIA. Nous avons poursuivi la réalisation et sommes en voie de compléter la plupart de nos importants projets d'immobilisations. Parallèlement, nous avons précisé notre stratégie d'entreprise pour tirer parti des avantages liés à cet investissement en immobilisations de façon à en donner encore plus à nos clients et à faire du rail voyageurs un service plus pertinent, plus efficace et plus durable sur le plan financier dans l'avenir.

Cette stratégie est axée sur trois principaux défis opérationnels. Tout d'abord, nous harmonisons nos services plus étroitement avec la demande du marché afin de fournir les bons types de services, avec les bons types d'horaires et de correspondances pour répondre aux besoins des clients. Ensuite, nous nous rapprochons de nos clients et nous élaborons de nouvelles façons de garder le contact et de communiquer avec les gens et avec les collectivités. Enfin, nous rationalisons les activités d'exploitation à tous les niveaux pour nous assurer que tout ce que nous faisons offre la meilleure valeur à nos clients, et ce, de la façon la plus efficace possible.

Ces efforts produisent de bons résultats. En 2011, nous avons augmenté nos produits et avons enregistré une solide croissance dans les services des voyages d'affaires et d'agrément ; cela constitue un accomplissement appréciable, compte tenu de la conjoncture économique incertaine qui a marqué l'année. Les efforts visant à améliorer la ponctualité – le principal facteur en matière de satisfaction de la clientèle – ont été fructueux dans le corridor Québec – Windsor, qui représente 80 pour cent de l'achalandage de VIA. Par ailleurs, nous avons réduit davantage que prévu notre déficit d'exploitation avant l'impôt sur les bénéfices et le financement provenant du gouvernement du Canada.

En effet, au cours des deux dernières années, grâce en partie à l'investissement de près d'un milliard de dollars fournis par le gouvernement du Canada, VIA n'a cessé d'améliorer son rendement financier, autant sur le plan commercial que sur celui de l'exploitation. Au cours des deux dernières années, VIA a réduit de 30 millions de dollars (avant les cotisations d'employeur aux régimes de retraite) le financement de l'État requis pour ses dépenses d'exploitation. Ces résultats reflètent la concentration, les compétences et le travail acharné incroyables dont les employés de VIA font preuve chaque jour au travail. Je tiens à remercier tous les employés pour leur dévouement : ensemble, nous transformons l'avenir du rail voyageurs au Canada.

Nous avons de quoi être fiers de nos réussites en 2011, et nous pouvons être assurés que nous accomplirons encore davantage au cours des années à venir. Toutefois, ne faisons pas preuve de complaisance. Les dernières années nous ont appris des leçons importantes sur la vitesse avec laquelle le marché des voyages peut évoluer, et la conjoncture économique – au Canada comme dans le monde entier – demeure incertaine. VIA est prête à réagir rapidement à ces changements et à protéger les gains enregistrés au chapitre du rail voyageurs.

Au cours des deux prochaines années, les nouvelles voies ferrées, gares et technologies ainsi que les nouveaux trains continueront de transformer le rail voyageurs au Canada. Nous progressons déjà vers notre objectif consistant à offrir des liaisons ferroviaires plus rapides, plus fréquentes, plus fiables et mieux desservies par des correspondances en 2012. Nous continuons de nous concentrer sur ce qui compte : être sensible aux marchés et aux besoins de nos clients de la façon la plus efficace possible.

Alors que nous procédons ainsi, j'invite nos clients et tous les Canadiens à regarder d'un œil nouveau le rail voyageurs et la façon dont il évolue. Dites-nous ensuite ce que vous en pensez. Parlez-nous de nos points forts et des améliorations que vous aimeriez que nous mettions en place. Discutez avec nos gens dans les gares et à bord de nos trains. Consultez notre site Web, notre page Facebook, notre compte Twitter et notre blogue d'entreprise intitulé VIA Évolution, et découvrez comment nous vous aidons à communiquer avec nous plus facilement par l'intermédiaire des médias sociaux.

Nous espérons avoir de vos nouvelles bientôt, et nous serons à votre écoute. En définitive, nos clients tracent la voie de l'avenir de notre Société et l'avenir du service ferroviaire voyageurs national du Canada.

Pour conclure, au moment de la rédaction du présent rapport annuel, VIA a été touchée par une terrible tragédie. Le 26 février 2012, le train n° 92 assurant la liaison Toronto-Niagara Falls a déraillé à Burlington, en Ontario. Des voyageurs ont été blessés, dont certains gravement, et trois (3) mécaniciens de locomotive ont perdu la vie. Il s'agit de Ken Simmonds, 56 ans, Peter Snarr, 52 ans, tous deux de Toronto, ainsi que Patrick Robinson, 40 ans, de Cornwall, en Ontario. Au cours de mes 32 années de carrière au sein de l'industrie ferroviaire au Canada, je n'ai jamais vécu d'événement aussi triste et affligeant. À mesure que nous irons de l'avant, le souvenir de cet événement soutiendra nos efforts continus et notre engagement visant à assurer la sécurité des voyages en train pour nos voyageurs, nos employés et tous les Canadiens.

2011 EN CHIFFRES

Les statistiques d'exploitation et les indicateurs financiers clés ci-après résument le rendement de la Société pour l'exercice 2011, comparativement aux données des exercices 2007 à 2010.

	2011 (1)	2010 (1)	2009	2008	2007
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)					
Produits voyageurs	**264,8**	257,7	250,5	283,1	269,0
Produits totaux	**282,6**	274,7	267,8	299,2	287,3
Charges d'exploitation avant avantages sociaux	**549,0**	545,8	553,1	591,2	527,4
Avantages sociaux	**25,8**	26,2	(1,1)	(35,1)	(35,6)
Charges d'exploitation	**574,7**	572,1	552,0	556,1	491,8
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada (2)	**260,9**	261,5	226,3	214,2	200,6
Amortissement du financement en capital reporté	**46,5**	49,0	56,4	50,9	53,6
(Recouvrement) charges d'impôts sur les bénéfices	**(4,8)**	0,0	(4,0)	1,9	6,2
Bénéfice net et résultat étendu	**20,1**	13,1	2,5	6,3	43,5
Dépenses en immobilisations	**237,0**	268,6	116,8	42,1	12,4
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS (3)					
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**851**	846	857	951	874
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**1 541**	1 495	1 501	1 618	1 579
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS) (4)	**34,3**	35,1	33,2	27,0	23,4
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**30,8**	30,2	29,0	29,6	30,5
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**6 580**	6 668	6 660	6 746	6 658
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**44 988**	43 651	44 525	46 961	46 362
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**55**	57	57	59	55
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**129**	127	129	141	131
Ponctualité (%)	**84**	82	83	75	77
Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice	**2 843**	2 875	3 053	3 109	3 017
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de l'année*	**2 899**	2 937	N/A	N/A	N/A

* *Données disponibles pour 2011 et 2010 seulement.*

(1) États financiers émis selon les normes internationales d'information financière (IFRS), (étaient émis selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) canadiens les années précédentes).

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

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

(4) Déficit avant amortissement du financement en capital reporté et des charges d'impôts sur les bénéfices.

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES

Produits voyageurs et achalandage (pour les exercices terminés le 31 décembre)

Groupe de Service	Produits voyageurs* (EN 000 $)		Passagers (EN '000)		Voyageurs-milles (EN '000)		Financement de l'État (VOYAGEURS-MILLES)	
	2011	2010	**2011**	2010	**2011**	2010	**2011**	2010
Corridor interville Québec – Windsor	**199 983 $**	196 022 $	**3 778**	3 780	**627 465**	625 157	**0,21 $**	0,21 $
Voyages longs parcours et tourisme								
Canadien	**41 441 $**	38 925 $	**109**	106	**129 010**	125 848	**0,36 $**	0,40 $
Océan	**13 983 $**	12 973 $	**134**	127	**63 361**	60 611	**0,55 $**	0,60 $
Liaisons essentielles	**7 296 $**	7 951 $	**109**	140	**31 249**	34 503	**1,44 $**	1,30 $

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

PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

En 2007, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 516 millions de dollars dans le matériel roulant et l'infrastructure ferroviaire voyageurs. Une somme de 407 millions de dollars a aussi été investie en 2009 dans le cadre du Plan d'action économique, le programme de fonds de relance économique du gouvernement du Canada.

Grâce à cet investissement de 923 millions de dollars, VIA transforme son réseau en remettant à neuf son matériel roulant, en augmentant la capacité des voies, en modernisant les gares et les installations destinées aux voyageurs, et en mettant à niveau sa technologie. Une fois tous ces projets terminés, VIA sera en mesure d'exploiter plus de trains, d'offrir des voyages d'une durée plus courte, d'assurer des départs plus fréquents et de proposer un service de meilleure qualité aux Canadiens.

En 2011, VIA a créé un nouveau poste de cadre, celui de chef de direction, Projets d'immobilisations, qui entrera en vigueur en 2012, pour aider à gérer les projets d'immobilisations en cours alors qu'ils entrent dans leur phase finale critique, et pour superviser les projets d'investissements en immobilisations à venir.

SUIVI DES PROJETS EN LIGNE

Afin de communiquer l'évolution de la transformation du rail voyageurs, VIA a lancé un nouveau site Web (viarail.ca/transformerVIA) relatif à ses projets d'investissements en immobilisations. Ce site Web présente de l'information à jour sur de nombreux travaux touchant les trains, les voies et les gares, de même que des projets relatifs à la technologie, en cours dans notre réseau. Des galeries d'images et des renseignements supplémentaires forment un outil de référence en ligne complet pour l'ensemble des projets.

TRAINS

VIA procède à la remise à neuf complète de ses plus vieilles locomotives et voitures voyageurs, ce qui prolongera leur vie de 15 à 20 ans, et ce, à un coût beaucoup moins élevé que l'achat de matériel roulant neuf. En outre, des voitures voyageurs choisies utilisées sur toutes les principales liaisons dans l'ensemble du Canada sont rendues pleinement accessibles pour les voyageurs ayant une mobilité réduite ou d'autres besoins spéciaux.

Le matériel roulant remis à neuf améliorera l'efficacité environnementale, réduisant à la fois les émissions de gaz à effet de serre et les coûts de maintenance courants, tout en proposant un service plus fiable aux clients. Grâce au réaménagement intérieur, les voyages en train seront une expérience plus confortable et plus agréable.

Locomotives

Les locomotives F-40 de VIA sont utilisées dans l'ensemble du Canada. Au 31 décembre 2011, les travaux relatifs à 38 de ces locomotives étaient terminés, contribuant ainsi à une nouvelle réduction de 2,2 millions de litres de la consommation de carburant par rapport à 2010. En fait, depuis 2008, le projet a contribué dans son ensemble à une réduction de la consommation de carburant de 16 pour cent ainsi qu'une économie des coûts en carburant de plus de 12 millions de dollars. Une fois le projet terminé en 2012, le parc de locomotives remises à neuf permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les coûts de maintenance.

VIA a également terminé la révision générale de 21 locomotives P-42 qui seront utilisées dans le très achalandé corridor Québec – Windsor. La remise à neuf des locomotives offre une efficacité accrue tant sur le plan opérationnel qu'environnemental.

Voitures voyageurs

Les travaux relatifs à huit (8) des 98 voitures LRC (Léger, Rapide, Confortable) de VIA ont été terminés en 2011. Les voitures LRC sont utilisées dans l'ensemble du corridor Québec – Windsor. Les nouvelles caractéristiques comprennent de nouveaux aménagements intérieurs, des toilettes améliorées, un espace à bagages supplémentaire, et de nouvelles options de sièges individuels. En outre, 26 voitures (une par train) comporteront des toilettes plus grandes et accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les systèmes électriques et mécaniques permettront de réduire la consommation d'énergie de 20 pour cent.

Douze (12) voitures voyageurs en acier inoxydable utilisées sur le *Canadien* de VIA sont aussi en train d'être complètement réaménagées et modernisées. Ces quatre (4) voitures Parc et huit (8) voitures de la classe Voitures-lits de luxe offriront un nouveau niveau de confort et de service aux clients voyageant sur la célèbre liaison pancanadienne entre Toronto et Vancouver.

AMÉLIORATION DES AUTORAILS

VIA procède à la remise à neuf de six (6) autorails. Le projet, qui est financé au moyen du Plan d'action économique du gouvernement du Canada, permettra de prolonger la durée de vie des voitures de 15 à 20 ans, tout en offrant aux clients un service sûr, accessible et fiable. Les nouveaux aménagements intérieurs assureront le confort des voyageurs à mobilité réduite et comprendront de nouvelles toilettes ainsi que de nouveaux systèmes d'éclairage et électriques. Ces voitures seront aussi équipées d'un nouveau moteur à propulsion plus fiable et plus efficace.

VOITURES RENAISSANCE ACCESSIBLES

VIA travaille en consultation avec l'Office des transports du Canada (OTC) et le Conseil des Canadiens avec déficiences (CCD) pour réaménager 12 de ses voitures voyageurs Renaissance, afin de s'assurer qu'elles satisfont aux normes les plus rigoureuses en matière d'accessibilité. Une fois le programme de modification terminé, chaque train Renaissance exploité dans le corridor Québec – Windsor comprendra des sièges mieux adaptés pour les voyageurs à mobilité réduite et les personnes voyageant avec un animal d'accompagnement. Chaque rame de train Renaissance effectuant le trajet entre Montréal et Halifax sera dotée d'une nouvelle suite accessible en voiture-lits.

Les travaux sur six (6) des voitures ont été terminés en 2011.

VOIE FERRÉE

VIA procède à la modernisation et à l'accroissement de la capacité des voies dans le corridor Québec – Windsor, une région qui représente plus de 80 pour cent de l'achalandage de VIA. La grande partie des voies est partagée avec les trains de marchandises, et les améliorations conféreront davantage de souplesse pour l'exploitation du rail voyageurs, y compris des liaisons plus rapides, une meilleure ponctualité et la capacité d'ajouter des liaisons plus fréquentes entre les principales destinations.

Les travaux de voie comprennent les suivants :

- La construction de parties de voies d'évitement et de voies d'évitement supplémentaires le long des sections importantes empruntées par les trains de la liaison Montréal – Toronto, ainsi que dans les subdivisions Alexandria, Smiths Falls, Brockville et Chatham, afin de réduire la congestion causée par la présence simultanée de trains voyageurs et de trains de marchandises.
- L'installation de systèmes de signalisation commandés à distance pour permettre aux trains de circuler rapidement et de façon sûre d'un endroit à l'autre et d'une voie à l'autre.
- Le perfectionnement des systèmes de sécurité et de sûreté dans le réseau, ce qui comprend l'utilisation élargie de la technologie de commande centralisée de la circulation (CCC).
- L'amélioration de passages à niveau – là où la route et la voie se croisent – ainsi que l'élimination des passages à niveau lorsque c'est possible.
- L'accroissement de la qualité des voies existantes, ce qui permettra de faire circuler les trains voyageurs à des vitesses plus élevées.

Au 31 décembre 2011, les travaux de voie étaient terminés sur l'infrastructure appartenant à VIA entre Glen Robertson, en Ontario, et Ottawa (61 milles) et entre Ottawa et Smiths Falls, en Ontario (34 milles), ainsi que sur l'infrastructure appartenant à CP entre Smiths Falls et Brockville, en Ontario (28 milles). Le premier segment de la troisième voie construite sur la liaison Montréal-Toronto a été terminé près de Gananoque, en Ontario, et le deuxième segment à Grafton, en Ontario, est pratiquement terminé.

DES GARES PLUS CONVIVIALES POUR LES VOYAGEURS

L'expérience d'un client avec VIA ne se limite pas à son voyage à bord d'un train, mais comprend aussi son passage (arrivée et départ) dans les gares de VIA. Avec les grands projets de rénovation et de travaux liés aux immeubles, VIA met également en place des mesures pour améliorer l'expérience-client à toutes les gares voyageurs.

Par exemple, nous améliorons la signalisation et les tableaux d'affichage pour que les clients sachent où aller à leur arrivée, et où obtenir de l'aide quand ils en ont besoin. VIA établit également de nouvelles normes en matière de service à la clientèle, de la façon dont les clients sont accueillis à la gare et dont on les aide à monter à bord des trains, jusqu'à leur expérience de débarquement et à leur arrivée à la gare de destination.

GARES

VIA améliore et modernise les gares voyageurs clés dans l'ensemble du pays pour servir les clients plus efficacement et pour répondre aux besoins en matière d'exploitation et de sécurité. Dans certains cas, les projets portent sur des réparations bien nécessaires, comme la réfection de la maçonnerie à l'extérieur et l'installation d'une nouvelle toiture. Dans d'autres cas, les travaux comprennent des améliorations majeures aux installations existantes (quais et salons voyageurs améliorés, éclairage plus énergétique, de meilleures aires de services à la clientèle). Dans certaines villes grandes et moins grandes, VIA construit des gares complètement neuves afin de répondre aux besoins des voyageurs de VIA à ces endroits.

Principales améliorations

D'importants travaux de rénovation ont été achevés à la gare Centrale du Pacifique de Vancouver, tout en préservant les caractéristiques qui font de cet édifice un site patrimonial. La gare Centrale du Pacifique est le lieu d'attache dans l'Ouest de la liaison touristique pancanadienne de VIA, le *Canadien*; c'est aussi la porte d'entrée de l'Ouest du pays pour des visiteurs venus du monde entier. Cette gare est également un point d'intérêt architectural et une plaque tournante pour le transport multimodal.

Les travaux ont aussi été terminés en 2011 à la gare Union de Winnipeg, un autre édifice patrimonial qui a célébré son centenaire. À la suite des améliorations, la gare a obtenu, de la Building Owners and Managers Association (BOMA) du Manitoba, la certification BESt de niveau 2 (un prix soulignant l'efficacité environnementale d'un édifice).

Nouvelles gares

En 2011, quatre (4) grands projets concernant de nouvelles gares ou de nouvelles installations (par exemple des quais et des passerelles) ont été entrepris à Windsor, à Oshawa, à Cobourg et à Belleville, en prévision des augmentations prévues de l'achalandage et de l'expansion des voies. À Smiths Falls, une nouvelle gare a été achevée et est actuellement en service.

RÉGIONS VISÉES PAR LES PROJETS D'AMÉLIORATION DES GARES

Est du Canada	Québec, Montréal, Ottawa, Toronto	Sud-Ouest de l'Ontario	Ouest canadien
Chambord Halifax New Carlisle Moncton	Oshawa Belleville Smiths Falls Ottawa Québec Sainte-Foy Montréal Cobourg Toronto Brockville	London Niagara Falls Windsor Sarnia Guelph Brantford St. Catharines	Winnipeg Kamloops Vancouver

TECHNOLOGIE

VIA investit dans les technologies d'information clés qui amélioreront l'efficacité opérationnelle et les produits, tout en permettant d'offrir un meilleur niveau de service aux clients. Par exemple, VIA met au point et améliore des technologies de gestion des produits pour faire le suivi des tarifs et des stratégies d'établissement des prix et les ajuster en réponse à la demande du marché. Cela permettra à VIA d'améliorer les produits pour les liaisons à forte et à faible demande, et ce, au niveau des liaisons ferroviaires, des marchés et des jours de la semaine individuels.

En outre, les systèmes de réservation améliorés fourniront un meilleur service aux clients, y compris l'accès en ligne et mobile pour la planification de voyages, les réservations et l'achat de billets, ainsi qu'une meilleure intégration avec les systèmes utilisés par les autres fournisseurs de services et les partenaires commerciaux de VIA.

La technologie est à la base d'une vaste gamme d'applications pour moderniser les activités d'exploitation de VIA, améliorer l'efficacité et offrir de nouvelles options de services pour les clients. En voici quelques-unes :

Plateforme mobile Wi-Fi

Un élément essentiel de la stratégie d'investissement dans les technologies de VIA est le service Wi-Fi mobile amélioré. Au cours de l'année, VIA a réaffirmé son engagement à fournir le meilleur accès Wi-Fi mobile qui soit à ses clients voyageant en train dans le corridor Québec – Windsor. En 2011, VIA a doublé la vitesse et la capacité de sa plateforme Wi-Fi mobile, qui a atteint une utilisation de pointe record d'un téraoctet de transferts de données au cours d'une seule fin de semaine en octobre. L'installation complète du nouveau réseau Wi-Fi mobile, qui offrira des vitesses de connexion quatre (4) fois plus rapides que le système d'origine de VIA, sera terminée en 2012.

Mobilité

VIA a élargi son utilisation des plateformes mobiles en 2011. Cela comprenait :

- **Des applications mobiles** pour les employés utilisant des téléphones intelligents, donnant ainsi accès, au personnel à bord des trains, à de l'information comme l'information sur les voyageurs, les procédures de service à bord et les mises à jour connexes, de même que les données d'exploitation.
- **Des services améliorés** comme l'émission de billets électroniques pour les clients.

Efficacité opérationnelle

En 2011, **la diffusion de renseignements en temps réel sur les trains** a été mise en œuvre par l'intermédiaire d'un système de géocartographie. Ce système fournira des mises à jour instantanées dans le corridor Québec-Windsor sur la position et sur l'état des trains pour améliorer les services de répartition des trains, aviser le personnel des problèmes liés à la performance, et donner aux clients de l'information exacte et en temps opportun sur les arrivées et les départs des trains.

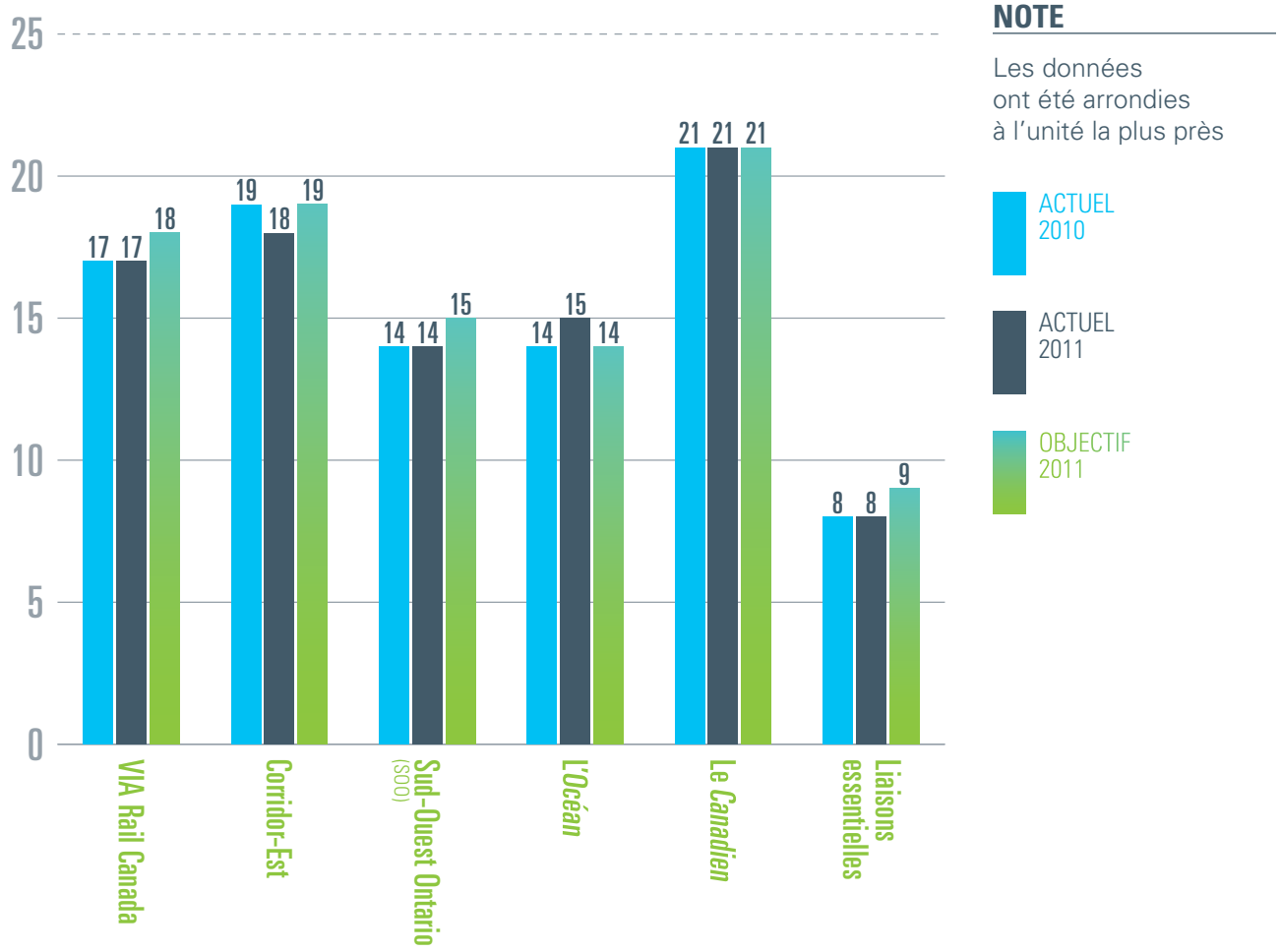
SERVICES RÉACTIFS

Au fur et à mesure que de nouvelles voies et du nouveau matériel roulant sont mis en service, il est plus important que jamais de veiller à ce que la gamme de services voyageurs de VIA soit harmonisée avec les différents marchés de l'ensemble du Canada et réagisse efficacement aux besoins des clients. Cela demande de perfectionner les liaisons ferroviaires, les horaires et les tarifs afin de répondre à la demande du marché, de coordonner les services avec les autres options de voyage disponibles, et de générer des produits qui garderont le rail voyageurs financièrement viable.

RÉAGIR AUX MARCHÉS

Une façon d'analyser la mesure dans laquelle les services s'adaptent aux besoins du marché consiste à étudier les produits par siège-mille, un indicateur de performance clé adopté par VIA en 2010. Pour calculer les sièges-milles, on multiplie le nombre de sièges mis en vente par le nombre total de milles parcourus. Les produits par siège-mille indiquent dans quelle mesure les services ferroviaires voyageurs et les tarifs sont bien adaptés aux marchés où ils sont offerts.

PRODUITS VOYAGEURS PAR SIÈGE-MILLE OFFERTS
(cents)



Les produits par siège-mille sont demeurés stables en 2011, avec des résultats particulièrement solides au chapitre des services à rendement plus élevé, comme la classe Affaires dans le corridor Québec — Windsor. Les trains longs parcours et tourisme dans l'Est et dans l'Ouest du Canada ont aussi enregistré un bon rendement, dépassant les attentes au chapitre des produits pendant la période de pointe de la saison estivale. VIA a été en mesure de maintenir des résultats stables dans l'ensemble pour cette mesure, malgré la hausse de la capacité et la disponibilité d'un plus grand nombre de sièges-milles en 2011.

Performance du marché

À la lumière des évaluations actuelles des marchés du voyage en 2011 effectuées par le Conference Board of Canada, VIA a enregistré un rendement légèrement supérieur aux marchés pendant l'année. Malgré le rendement faible de certains marchés traditionnels comme le Royaume-Uni et l'Allemagne, les voyages de clients de l'étranger et des États-Unis ont augmenté plus rapidement que prévu, au fur et à mesure que VIA s'est employée à diversifier sa clientèle étrangère et à renforcer ses partenariats avec des forfaitistes et des agences. Les affaires provenant de l'Australie et des États-Unis ont augmenté. VIA a aussi travaillé en étroite collaboration avec la Commission canadienne du tourisme pour développer les marchés en émergence comme le Brésil, l'Inde et la Chine.

VIA a aussi enregistré un bon rendement dans les marchés des voyages d'affaires. Les produits tirés des voyages d'affaires ont augmenté de 19 pour cent par rapport à 2010, et les marchés comme Montréal-Québec et Toronto-London ont enregistré un rendement particulièrement bon. L'augmentation a été alimentée par les comptes d'entreprise nouveaux et existants, et par la réponse aux besoins du secteur des voyages d'affaires qui ne sont pas bien desservis par les voyages aériens.

Gestion efficace des produits

La stratégie de gestion des produits élaborée en 2010 a joué un rôle important dans l'atteinte de ces résultats. 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, il faut 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.

L'équipe de gestion des produits de VIA fait le suivi de plus 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. Dans l'avenir, la gestion des produits devrait être un facteur clé qui contribuera aux produits.

Stratégies de marketing et d'établissement des prix

VIA a testé de nouvelles approches en matière de campagnes de marketing, de réduction des tarifs et de promotions réagissant plus rapidement et efficacement à l'évolution des conditions du marché. Ces campagnes ont été très efficaces pour augmenter les produits, attirer de nouveaux clients et stimuler l'intérêt à l'égard des voyages en train.

VIA a aussi expérimenté avec de nouvelles façons de communiquer les soldes de places et les promotions. Dans un certain nombre de cas, des campagnes ont été menées entièrement par des circuits en ligne (sites Web et outils de médias sociaux comme Facebook et Twitter) plutôt qu'à l'aide des médias imprimés et de radiodiffusion traditionnels. Cette approche a réduit les coûts considérablement et a généré par conséquent un rendement beaucoup plus élevé que les méthodes traditionnelles.

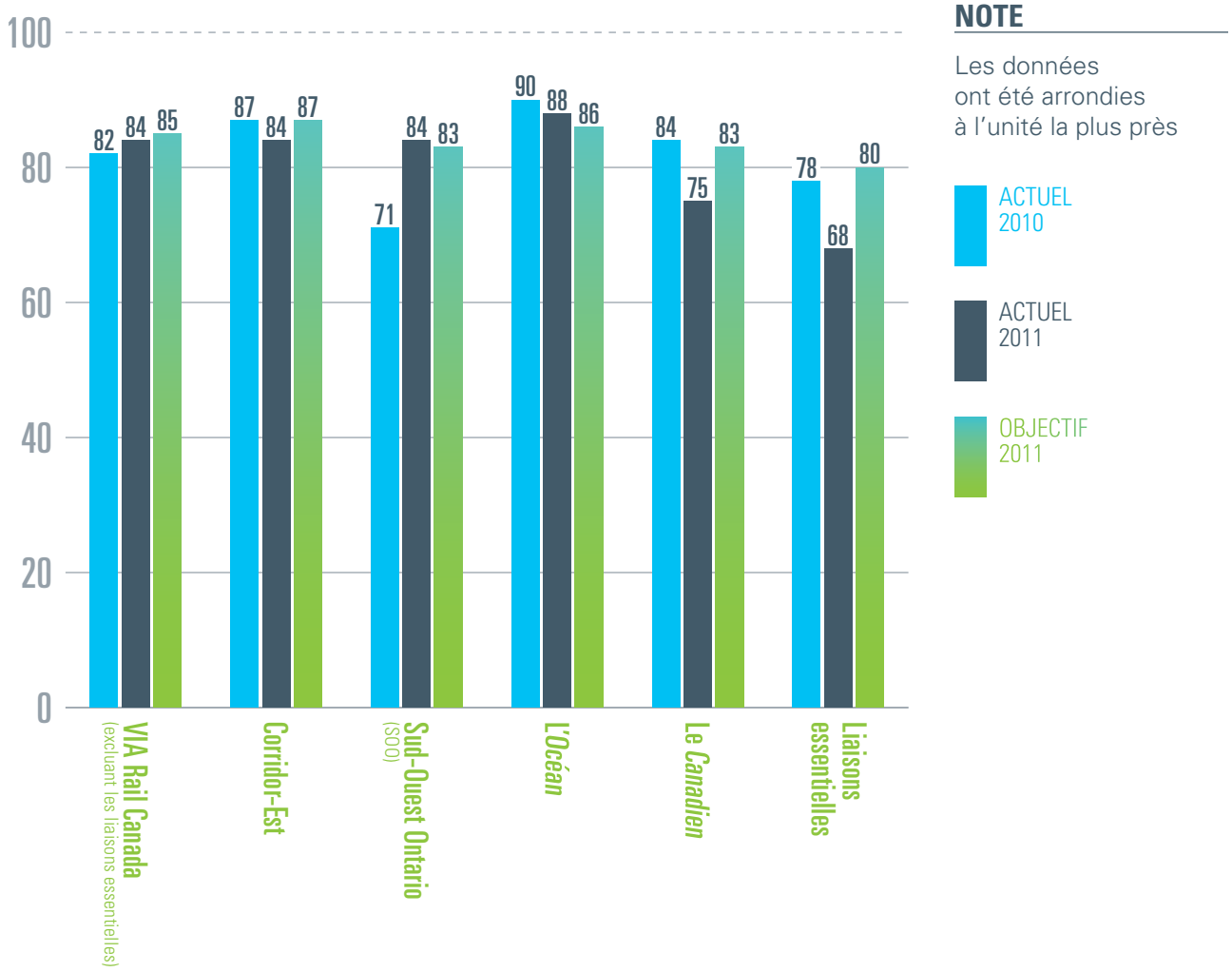
VIA a aussi lancé un nouveau tarif jeunesse pour les jeunes âgés de 12 à 25 ans. Le fait de combiner les anciennes options de tarifs jeunesse et de tarifs étudiants en une seule option simplifiée offre davantage de souplesse pour les jeunes voyageant en train, à un prix intéressant.

PONCTUALITÉ

Tout au long de l'année 2011, VIA a mis en place une série d'initiatives pour améliorer la ponctualité. Les clients ont clairement indiqué que le fait de veiller à ce que les trains partent à l'heure prévue et arrivent à leur destination conformément à l'horaire établi est l'élément qui influe le plus sur leur satisfaction à l'égard de VIA.

La ponctualité a été particulièrement difficile en 2011, car d'importants projets d'amélioration des voies et de remise à neuf du matériel roulant ont souvent perturbé le service. Malgré ces perturbations, VIA a amélioré la ponctualité à 84 pour cent dans l'ensemble du réseau.

PONCTUALITÉ
(%)



NOTE

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

L'amélioration du rendement a été attribuable en grande partie à des projets de gestion selon la méthode Lean, c'est-à-dire au travail d'équipes spéciales, composées de membres de tous les secteurs de la Société, pour déterminer et gérer les enjeux relatifs à la ponctualité et à la fiabilité des trains en route.

VIA a mis au point un nouveau protocole relatif aux trains de correspondance pour gérer l'effet de réaction en chaîne susceptible de se produire quand le départ d'un train est retardé par l'arrivée en retard d'un autre train transportant des voyageurs nécessitant une correspondance. Le nouveau protocole fournit des directives uniformes pour faire en sorte que, dans la mesure du possible, les trains partent à l'heure prévue, tout en prévoyant des dispositions de rechange pour les voyageurs manquant leur correspondance en raison de l'arrivée en retard d'un train.

Un autre projet a suivi une analyse de l'exploitation qui a démontré que de nombreux problèmes relatifs à la ponctualité découlent de problèmes hors du contrôle direct de VIA, comme l'état des voies ou le rendement des trains appartenant à d'autres sociétés ferroviaires ou exploités par celles-ci. Cependant, une évaluation des activités d'exploitation a révélé que de nombreux problèmes sont causés par les retards des départs des trains. Les projets visaient à déterminer et à éliminer la cause des retards des départs et à rendre les préparatifs pour les départs plus efficaces.

D'autres projets ont porté sur l'entretien courant des trains, de même que sur la réduction des retards liés au matériel roulant et à l'augmentation de la fiabilité du rendement global. Dans le Sud-Ouest de l'Ontario, VIA a mis en place une approche simplifiée d'embarquement et de débarquement dans le but d'éliminer les retards en cours de route entre Toronto et Windsor. Par ailleurs, à la gare d'Ottawa, un processus accéléré d'embarquement et de débarquement a éliminé les délais d'attente prolongés pour les clients sur le quai et accéléré le processus global d'embarquement. Les autres projets en cours visent le processus de traitement des bagages, le contrôle et le suivi de la ponctualité, la réduction du temps de rotation des trains directs à la gare Centrale de Montréal et un programme visant à simplifier les procédés de préparation des trains dans les 30 minutes précédant leur départ.

AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ ENTRE MONTRÉAL, OTTAWA ET TORONTO

Au fur et à mesure que les importants projets de travaux de voie sont achevés entre Montréal, Ottawa et Toronto, VIA tire le meilleur parti de la capacité accrue pour offrir des liaisons plus fréquentes et plus rapides, avec davantage d'options de départs et d'arrivées pour les clients.

La planification visant la capacité accrue est un processus complexe qui a commencé en 2010 et qui s'est intensifié tout au long de 2011. VIA travaille en étroite collaboration avec les autres utilisateurs des voies, comme le CN et le CP, afin de veiller à ce que de nouvelles fréquences soient mises en service de façon harmonieuse et coordonnée avec l'exploitation des trains de marchandises. En outre, VIA élabore de nouveaux horaires en partenariat avec d'autres exploitants de services ferroviaires, comme Réseau GO dans la région du Grand Toronto, afin de veiller à ce que les correspondances entre les liaisons offrent les meilleures options de voyage pour les clients.

VIA a commencé la mise à l'essai de deux (2) nouveaux « trains directs » avec arrêt à Ottawa pour les clients qui voyagent entre Montréal et Toronto en 2010. Ces trains offrent aux clients l'option d'une liaison passant par Ottawa, et est une façon efficace de fournir 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.

En 2011, VIA a ajouté trois (3) trains directs à Ottawa. Ces trains directs se sont révélés très efficaces, de plus en plus de clients choisissant l'itinéraire passant par Ottawa plutôt qu'un itinéraire direct et plus rapide entre Montréal et Toronto. La réussite des trains directs confirme que, bien que des trajets moins longs soient importants pour les clients, des liaisons plus fréquentes – ce qui signifie davantage de souplesse pour le choix des heures d'arrivée et de départ – sont également importantes dans ce marché.

Un nouvel horaire pour des liaisons entre Montréal, Ottawa et Toronto a été mis en place en janvier 2012. Cet horaire augmente le nombre d'options et les liaisons express pour les voyageurs dans l'ensemble de la région. Des plans sont également en place pour augmenter le nombre de liaisons express plus tard en 2012, quand les travaux de voies seront terminés.

INTÉGRATION DU RAIL VOYAGEURS AUX AUTRES SERVICES

En 2011, VIA a analysé en profondeur la façon dont les services ferroviaires voyageurs s'intègrent aux autres moyens de transport dans différents marchés et a continué d'établir des partenariats intermodaux. L'objectif de VIA consiste à offrir de meilleures correspondances et une intégration améliorée entre le rail voyageurs et les autres services de transport afin :

- De simplifier l'expérience « porte-à-porte » pour les clients, en fournissant des correspondances pratiques et harmonieuses entre les options de transport en voiture, en train et en avion, ainsi que pour les navetteurs.
- D'élargir la portée du réseau de VIA dans des marchés non desservis par les services ferroviaires, faisant ainsi des voyages en train une option plus intéressante pour les clients voyageant entre ces marchés.
- D'harmoniser les liaisons ferroviaires intervilles de VIA avec les autres services en éliminant les redondances là où les besoins des clients sont mieux desservis par d'autres options, et en veillant à ce que les services de VIA soient bien intégrés à la gamme d'options de voyage offertes aux clients.

Partenariats avec les services de banlieue

VIA a amélioré ses correspondances avec le Réseau GO dans la région du Grand Toronto et lancé un nouveau partenariat avec le Réseau GO au début de 2011. Ce partenariat a permis aux clients d'acheter des billets de correspondance pour les trains de banlieue du Réseau GO à quatre (4) gares desservies par le Réseau GO et par VIA. Ce partenariat a été immédiatement fructueux, et à la fin de l'année 2011, l'entente de partenariat a été prolongée pour inclure toutes les liaisons où les trains de VIA et de Réseau GO ont des correspondances. Cette entente permet aux clients d'acheter des billets pour les deux (2) services dans le cadre d'une seule opération en ligne sur le site viarail.ca, à une billetterie de VIA ou en téléphonant au service de réservation sans frais de VIA.

En 2012, des correspondances supplémentaires avec les liaisons de Réseau GO seront offertes pour les voyageurs à destination de Barrie, de Stouffville et de New Richmond. VIA étudie également des options relatives à des correspondances avec les services d'autobus du Réseau GO vers Niagara Falls et Burlington.

VIA discute également de possibilités de partenariats semblables avec OC Transpo à Ottawa, et avec l'Agence métropolitaine de transport, le service de transport desservant la région du Grand Montréal.

Correspondances aériennes intégrées

AirConnect est le service de navette gratuit de VIA entre la gare ferroviaire de Dorval et l'Aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau de Montréal. En 2011, VIA a fait en sorte qu'il soit plus facile pour les clients de réserver des sièges dans la navette, que ce soit en ligne, par l'intermédiaire des agents de ventes au comptoir ou par téléphone auprès de VIA.

VIA a aussi établi un partenariat avec le service de navette Toronto Airport Express, qui dessert le centre-ville de Toronto et l'aéroport international Pearson. Ainsi, le client qui voyage, par exemple, de Kingston à Toronto afin de prendre un vol peut faire tous ses préparatifs de voyage en un seul achat. De plus, en 2012, VIA prévoit que certains trains du Sud Ouest de l'Ontario arrêteront à Malton, ce qui fournira aux voyageurs de VIA une autre option pour se rendre facilement à l'aéroport Pearson.

VIA a également entamé des discussions avec plusieurs transporteurs aériens internationaux pour intégrer davantage le transport ferroviaire et le transport aérien – par exemple, en permettant à une personne à l'étranger de réserver un vol vers Montréal et un billet de train de correspondance à destination de Québec, le tout en une seule transaction simple.

Liaison avec des marchés éloignés

VIA travaille avec d'autres fournisseurs de transport pour desservir des marchés dans des régions où le rail voyageurs n'est pas disponible, par exemple au moyen de services d'autobus régionaux. En 2011, VIA a conclu une entente avec Red Arrow Motorcoach pour offrir des correspondances avec le service d'autobus aux clients de VIA qui voyagent à destination ou en provenance de Calgary, de Red Deer, de Fort McMurray, de Banff et de Lake Louise.

Quand les voyageurs sélectionnent sur le site viarail.ca un voyage entre Jasper et Calgary, on leur demande de réserver le voyage en train de Jasper et d'Edmonton, puis on les invite à réserver la portion en autobus de leur voyage entre Edmonton et Calgary à l'aide du site Web de Red Arrow Motorcoach. Dans la page d'accueil de Red Arrow Motorcoach, les internautes ont également accès au moteur de réservation de VIA.

INTÉGRATION MODALE POUR LES AMATEURS DE VÉLO

Il y a plusieurs années, pour répondre aux besoins des clients qui préfèrent se déplacer en vélo une fois arrivés à destination, VIA a commencé à offrir sur certaines liaisons des « trains-vélos » qui comportent un compartiment pour les bagages et des supports à vélo. En 2011, VIA a augmenté le nombre de fourgons à bagages et de supports à vélo à l'échelle de son réseau, et élargi ce service aux marchés Ottawa – Toronto et Montréal – Ottawa.

De juin à septembre, l'utilisation des installations pour vélos a augmenté de 26 pour cent par rapport à 2010. VIA a répondu à la demande croissante en offrant les supports à vélo supplémentaires également tout au long de la saison froide.

UN SERVICE À L'ÉCOUTE DES USAGERS

Ce sont les choix et les préférences de chaque personne qui façonnent en fin de compte les marchés des voyages. Plus que jamais, répondre aux besoins des marchés signifie écouter les gens, comprendre ce qui est important pour eux et répondre à leurs préoccupations.

Être à l'écoute des clients est une priorité pour VIA dans le cadre des projets d'immobilisations qu'elle effectue et de ses préparatifs au lancement de nouvelles liaisons et de fréquences supplémentaires durant les années à venir.

RAPPROCHER LES ACTIVITÉS DES MARCHÉS ET DES CLIENTS

En 2011, VIA a annoncé la restructuration de responsabilités au sein de la Société, qui vise à intégrer toutes les activités d'exploitation sous une seule chaîne hiérarchique axée sur le client et à décentraliser les équipes d'exploitation selon trois régions.

Avec la nouvelle structure, les responsabilités liées à l'exploitation ferroviaire, à la maintenance du matériel roulant, aux services à la clientèle et à la gestion des installations immobilières sont intégrées et sous la direction du chef, Orientation-client. Cela assure que toutes les activités et les décisions relatives à l'exploitation sont effectuées de façon à apporter la meilleure valeur qui soit aux clients, et ce, le plus efficacement possible.

Parallèlement, les responsabilités d'exploitation se trouveront désormais plus près des différents marchés desservis partout au pays, les directeurs généraux régionaux étant responsables des équipes d'exploitation situées dans l'Est du Canada, au Canada central et dans l'Ouest du Canada.

Cette nouvelle structure d'exploitation sera pleinement en vigueur au début de 2012.

MÉDIAS SOCIAUX

VIA a été l'une des premières entreprises canadiennes à faire de la promotion au moyen des services de médias sociaux en ligne, et tient des blogues actifs sur le voyage depuis plusieurs années. En 2011, VIA a élargi sa présence dans les médias sociaux grâce à la mise en œuvre d'une stratégie exhaustive qui intègre des services tels que Facebook (facebook.com/viarailcanada) et Twitter (twitter.com/via_rail). En plus du courriel et du site Web primé de VIA (viarail.ca), les médias sociaux aident VIA à maintenir une forte présence en ligne, et à engager avec les clients un dialogue plus dynamique que celui qu'offrent les médias conventionnels.

VIA a dévoilé sa page Facebook officielle en avril 2011. Cette page offre l'occasion aux gens de partager avec VIA leurs idées et leurs expériences de voyage à bord des trains de VIA, tout en leur permettant de rester au fait des dernières nouvelles, offres et promotions de VIA. À la fin de l'année, VIA avait rehaussé sa présence sur Facebook en y intégrant un nouveau blogue sur les voyages, des promotions et des campagnes de marketing spéciales, ainsi que du contenu destiné aux membres de VIA Préférence, le programme de fidélisation de la clientèle de VIA.

VIA a lancé son compte Twitter officiel en juin 2011 ; la Société y converse en temps réel avec ses intervenants pour répondre à une variété de préoccupations, de demandes de renseignements et de compliments formulés par ses clients. En moyenne, VIA a fait l'objet de plus de 2 700 mentions mensuelles depuis qu'elle a commencé à surveiller les statistiques relatives au service en août 2011. Une part considérable de ces mentions sont des commentaires positifs que des voyageurs ont formulés relativement à des services fournis par la Société.

En septembre, VIA a dirigé une discussion de groupe sur l'utilisation des médias sociaux pour atteindre des objectifs commerciaux et communiquer avec la nouvelle génération de leaders d'opinion de l'industrie pendant la Semaine des médias sociaux à Vancouver. Cette semaine, tenue simultanément dans 21 villes dans le monde, attire quelque 60 000 participants dans le cadre de milliers d'événements organisés individuellement, ainsi qu'un demi-million de participants qui se branchent en ligne ou au moyen d'appareils mobiles.

En 2012, VIA élargit sa stratégie relative aux médias sociaux grâce au lancement d'un nouveau blogue d'entreprise, VIA Évolution (VIAEvolution.ca). Chaque semaine, le blogue présentera les commentaires et les réflexions de membres de la haute direction de VIA sur divers sujets, des stratégies à long terme de la Société à ses défis d'exploitation quotidiens en passant par les occasions qui s'offrent à la Société.

DES SERVICES EN LIGNE QUI FACILITENT LES CORRESPONDANCES

Au fur et à mesure que VIA continue à investir dans la technologie afin d'améliorer ses systèmes de réseautage et de réservation, de nouvelles manières de rendre l'information sur les voyages en train visible et accessible apparaissent – grâce à l'intégration de l'information en ligne sur les voyages en train et de l'information sur les correspondances possibles avec d'autres services.

Par exemple, Google Transit est un service en ligne qui permet aux voyageurs d'entrer leurs points de départ et d'arrivée, et de visualiser les différents choix de trajets, de durées et d'itinéraires. En 2011, les services ferroviaires de VIA ont été inclus dans Google Transit, et le planificateur de trajet dans Google Transit est maintenant intégré au site Web de VIA.

ÊTRE « BRANCHÉS » À BORD

Le service Wi-Fi mobile de VIA gagne en importance auprès des clients – particulièrement des voyageurs d'affaires – qui aiment avoir l'occasion d'utiliser leur temps de déplacement d'une manière productive. En moyenne, 2 400 clients se branchent à Internet chaque jour à l'aide de ce service ; la majorité du trafic en ligne concerne Facebook (25 pour cent), les pages Google (17 pour cent), les sites relatifs au monde des affaires (13 pour cent), les sites sur les technologies (13 pour cent) et les sites de nouvelles (10 pour cent). Le service de VIA a été certifié en 2011 par Wi-Fi Alliance, association mondiale vouée au développement et à la prolifération de la technologie Wi-Fi.

Au début de l'année, VIA a doublé la vitesse et la capacité du système Wi-Fi mobile, et établi un partenariat avec Nomad, fournisseur de services technologiques, dans le but d'améliorer davantage le système. À la fin de l'année, Nomad avait terminé l'installation d'un nouveau système pour la plupart des trains dans le Corridor, qui offre des vitesses de connexion quatre (4) fois plus élevées que le service Wi-Fi original de VIA – ce qui en fait l'un des meilleurs réseaux disponibles dans l'ensemble des modes de transport.

JOINDRE LES COLLECTIVITÉS

VIA travaille fort pour entretenir ses liens avec les collectivités desservies par le rail voyageurs, car la Société reconnaît que les services ferroviaires jouent un rôle important dans la vie économique et sociale des collectivités partout au pays. Par exemple, VIA collabore souvent avec des groupes d'entreprises et d'employeurs pour discuter des liaisons ferroviaires reliant les villes où ces groupes exercent leurs activités, et de la façon dont ces services peuvent répondre le mieux aux besoins des employés.

Entretenir les liens, c'est aussi garder toutes les collectivités informées des activités de VIA, et les consulter relativement à des initiatives telles que les modifications aux services ou les projets d'infrastructure.

Durant l'année 2011, VIA a rencontré des représentants locaux pour discuter de préoccupations, de la conception des nouvelles gares dans leurs collectivités au lancement de l'émission électronique pour tous les laissez-passer des services de trains de banlieue. VIA a pu expliquer ses plans et ses besoins en matière d'exploitation, et ces consultations ont permis de concevoir des gares améliorées qui correspondent aux besoins des collectivités.

En outre, VIA travaille avec une variété d'agences, de groupes caritatifs et d'organismes sans but lucratif locaux, régionaux et nationaux pour commanditer des activités communautaires et d'intérêt spécial, des événements d'intérêt public et des collectes de fonds, partout au Canada.

PRIX DE L'ASSOCIATION DU MARKETING RELATIONNEL

Pour la quatrième année consécutive, VIA a reçu le prix Flèche d'argent dans la catégorie Transport, hôtellerie et voyage remis par l'Association du marketing relationnel. Le prix concernait le programme de fidélisation VIA Préférence.

VIA a lancé ce programme en 1996 et l'a continuellement peaufiné et amélioré au fil des ans. En 2011, le nombre de voyages effectués par les membres de VIA Préférence a augmenté de cinq (5) pour cent tandis que les revenus ont augmentés de quatre (4) pour cent. VIA Préférence compte maintenant 530 000 membres.

UN SERVICE EFFICACE

VIA examine continuellement la façon dont elle fournit des services voyageurs pour s'assurer qu'elle le fait de la manière la plus efficace qui soit. Cela est particulièrement important au fur et à mesure que de nouvelles voies et du nouveau matériel roulant deviennent disponibles, car VIA a alors l'occasion de fournir de nouveaux et de meilleurs services aux Canadiens, tout en améliorant la stabilité financière du rail voyageurs.

SÉCURITÉ

La sécurité est un composant clé de l'efficacité opérationnelle, et la grande priorité de VIA Rail dans tous les aspects de ses activités.

L'un des indicateurs de performance clés de VIA mesure la sécurité d'après les incidents ferroviaires par million de trains-milles. Les incidents ferroviaires comprennent des événements comme les collisions impliquant deux trains, les déraillements et les manquements au règlement. Ils ne comprennent pas les accidents impliquant des véhicules aux passages à niveau ni les incidents survenus à la suite d'une intrusion sur la propriété de VIA, sur lesquels VIA ne peut exercer de contrôle direct.

Même si le nombre total d'incidents en 2011 a été inférieur à celui qui a été enregistré en 2010, VIA a toujours comme objectif d'atteindre le seuil de zéro incident.

Au moment de la publication du présent rapport, un déraillement de train à Burlington, en Ontario, a causé la mort tragique de trois (3) mécaniciens de locomotive de VIA et a blessé plusieurs voyageurs. La Société travaille en collaboration avec les autorités qui mènent l'enquête sur l'accident, dont le Bureau de la sécurité des transports, ainsi qu'avec son partenaire ferroviaire, le CN, qui est propriétaire de la voie ferrée.

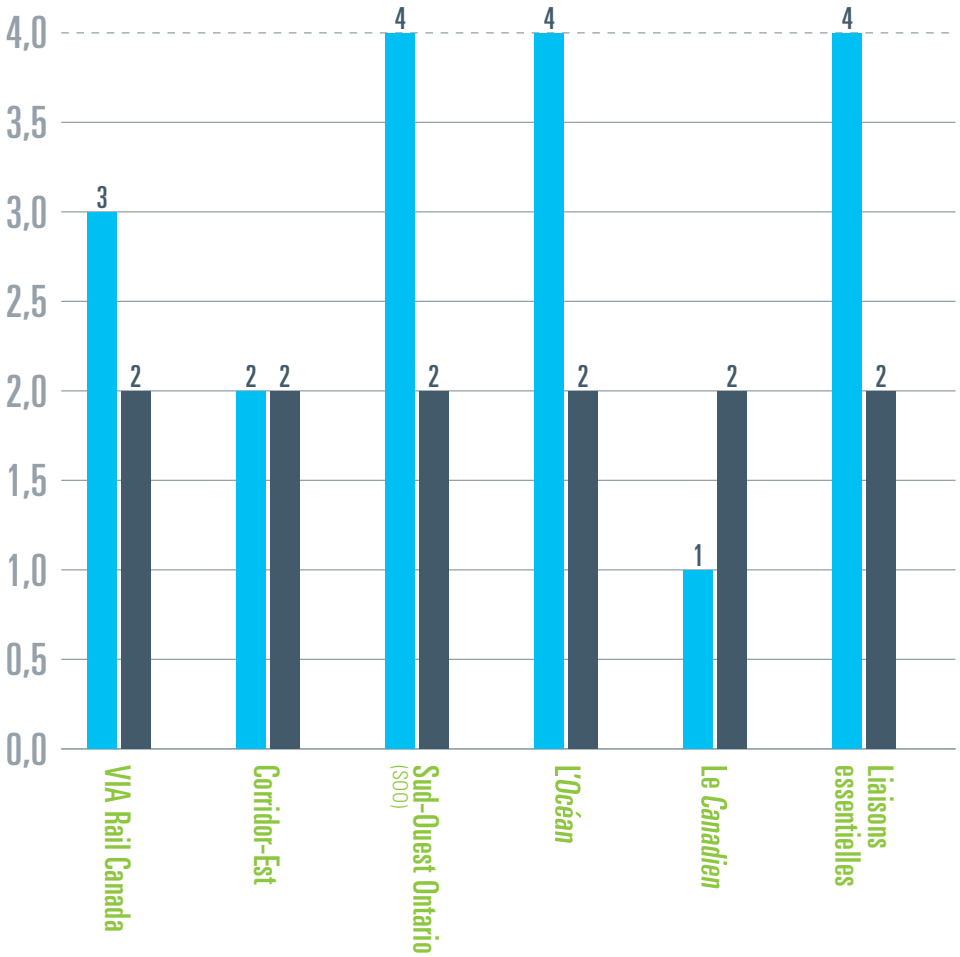
AUTOMATISATION DANS LES TRAINS

En 2011, VIA a commencé à doter ses préposés au service de téléphones intelligents. L'utilisation de la technologie mobile améliorera les processus commerciaux de VIA, facilitera le travail de centaines d'employés dans les trains et les gares, et rehaussera la prestation des services.

Initialement, la technologie permettra aux employés d'accéder à la liste des voyageurs, au guide des Services dans les trains et à d'autres renseignements essentiels à leur travail, en temps réel.

La seconde phase, prévue en 2012, permettra d'émettre des billets électroniques à la plupart des clients, ce qui simplifiera le processus d'embarquement et améliorera l'expérience globale des clients.

INCIDENTS FERROVIAIRES PAR MILLION DE TRAINS-MILLES



NOTE

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

ACTUEL 2010*

ACTUEL 2011*

OBJECTIF 2011*

* ratio (par million de trains-milles)

Pour se rapprocher de ce but, VIA a développé un nouveau Système de gestion des incidents centralisé, dont les employés se servent pour consigner tous les incidents liés à la sécurité, les accidents en milieu de travail et les « accidents évités de justesse ». Le nouveau système fondé sur le Web remplace dix bases de données auparavant consacrées aux incidents se rattachant à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement chez VIA. Puisque le système normalise et centralise toute cette information, nous disposons de meilleurs outils pour déterminer et analyser les problèmes relatifs à la sécurité, et prendre des mesures visant à améliorer la sécurité à l'avenir.

En outre, VIA a commencé à former du personnel cadre local responsable des inspections de la voie, de la détermination des problèmes liés à la voie et de la supervision des éventuelles réparations à apporter aux gares et aux installations de VIA. Le nouveau cours sur les lignes de conduite pour l'inspection de la voie fournit aux participants des connaissances de base sur l'inspection de la voie, ce qui leur permet de déceler divers types de défaillances susceptibles de causer des incidents liés à la sécurité.

Amélioration de la sécurité aux passages à niveau

La plupart des incidents de train impliquant des véhicules de tiers se produisent à l'intersection de la voie ferrée et des routes. VIA travaille à améliorer, ou à éliminer lorsque possible, ces passages à niveau qui croisent la voie publique, dans le cadre des projets d'investissements en immobilisations relatifs à la voie ferrée.

Bon nombre des passages à niveau se trouvent cependant sur une propriété privée. Dans de tels cas, VIA communique activement avec les propriétaires, afin de les inciter à fermer ces passages à niveau avec le soutien du Programme de fermeture de passages à niveau national de Transports Canada. En 2011, l'Association des chemins de fer du Canada a reconnu le succès de VIA en matière de fermetures, en lui remettant un prix de sécurité ferroviaire soulignant ses « efforts incessants afin de réduire les risques d'incidents à l'origine de décès et de blessures » aux passages à niveau.

Sensibilisation accrue du public à la sécurité

VIA participe régulièrement aux efforts visant à sensibiliser davantage le public à l'égard de la sécurité aux passages à niveau et aux dangers posés par les intrusions sur l'emprise du chemin de fer, notamment grâce aux activités Opération Gareautrain, qui comprennent par exemple des présentations dans des écoles et des collectivités à l'échelle du pays.

En 2011, VIA a travaillé avec des partenaires pour accroître la sécurité dans les territoires à risques élevés. Ainsi, VIA a tenu avec la police du CN un événement pour la sensibilisation et la promotion de la prévention auprès d'intervenants des corps policiers du Québec et de l'Ontario, de Transports Canada, de la Sûreté du Québec, du Coroner en chef du Québec, de l'Association des chemins de fer du Canada et des Teamsters, entre autres.

En 2011, VIA a également appuyé activement deux campagnes de sensibilisation à la sécurité : la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST) et la Semaine de la sécurité ferroviaire. La Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail, tenue chaque année en mai, promeut l'importance de la prévention des blessures et des maladies au travail, à la maison et dans la collectivité. Les comités de santé et de sécurité de la Société ont organisé diverses activités dans l'ensemble du réseau de VIA afin d'appuyer cette initiative, notamment des kiosques d'information dans les gares, des présentations sur la sécurité dans des écoles locales, ainsi que des ateliers, des discussions et des présentations vidéo relatifs à la sécurité.

La Société a aussi organisé des événements de sensibilisation du public dans de nombreuses gares de VIA dans le cadre de la Semaine de la sécurité ferroviaire, campagne nationale de sensibilisation du public aux dangers posés par les installations ferroviaires. VIA a donné des présentations vidéo spéciales, installé des kiosques d'information et offert, aux clients voyageant à bord de ses trains ou transitant par ses gares, un exemplaire du guide sur la sécurité ferroviaire à l'intention du public, qui comprend des conseils de sécurité destinés aux voyageurs. De plus, des représentants de VIA ont visité un certain nombre d'écoles et de garderies locales afin de donner d'importantes présentations sur la sécurité aux élèves et aux enseignants ; on a également tenu des campagnes de sécurité dans des gares et à des passages à niveau dans le but de sensibiliser le public à l'importance de la sécurité ferroviaire.

Conférences et Comités de santé et de sécurité

En 2010, VIA a modifié la structure de ses Comités d'orientation de santé et de sécurité afin d'inclure des cadres de direction parmi leurs membres. Grâce à ce changement, les Comités, formés de membres de la direction et de membres syndiqués, ont pu se concentrer plus efficacement sur le renforcement de la culture de sécurité chez VIA en éliminant des obstacles bureaucratiques inutiles. À la suite de ces modifications, VIA a constaté en 2011 une amélioration considérable de la collaboration entre les membres, ce qui a rehaussé les processus de VIA relatifs à la sécurité et rendu la gestion des environnements à risque élevé plus efficace.

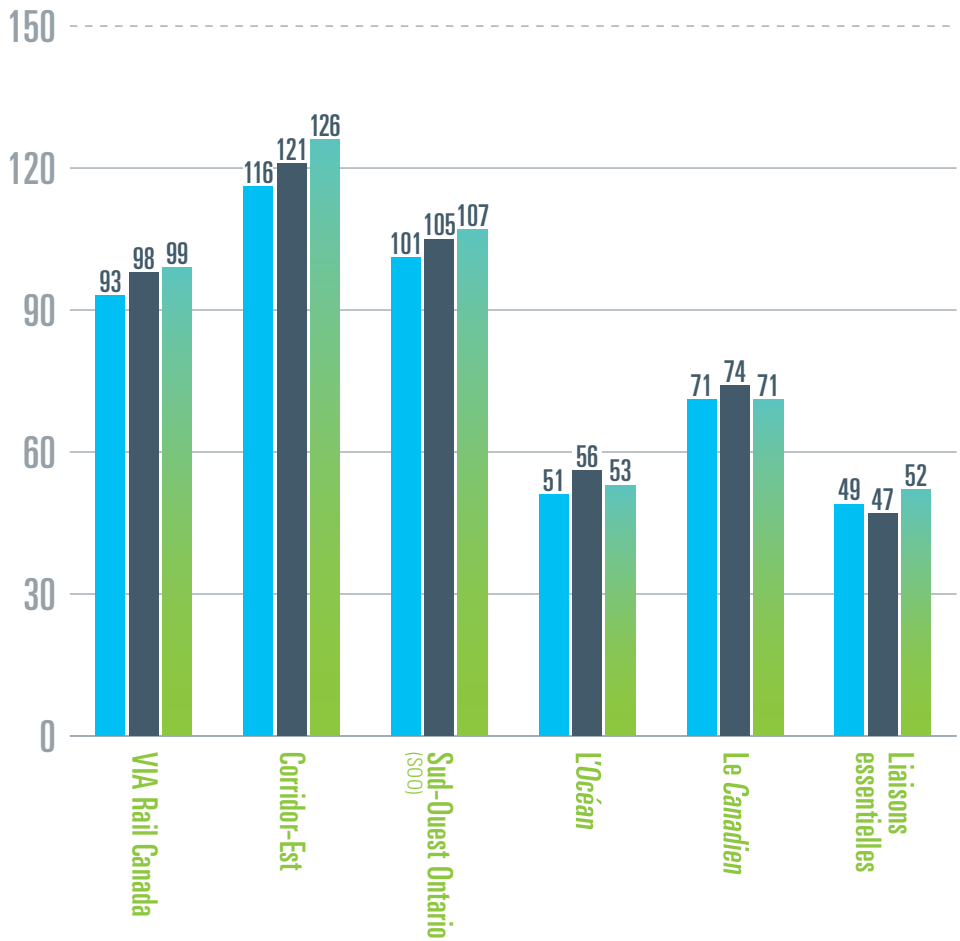
En 2011, VIA a organisé la première conférence annuelle sur la santé et la sécurité au travail, en collaboration avec les TCA. La conférence de deux (2) jours a porté sur un certain nombre de sujets liés à la sécurité, dont : les examens du mandat des comités d'orientation ; les discussions sur la façon de tenir des réunions de santé et de sécurité efficaces ; les enquêtes sur les accidents. Les participants à la conférence ont aussi eu l'occasion de passer en revue leurs rôles et responsabilités en ce qui concerne la sécurité, et de partager leurs meilleures pratiques avec leurs collègues. Cette nouvelle initiative soutient les efforts déployés par les Comités d'orientation de sécurité, car elle fait en sorte que la sécurité demeure à l'avant-plan de toutes les activités de VIA.

APPROCHE LEAN

En 2010, VIA a commencé à mettre en œuvre une approche fondée sur des projets de gestion Lean pour améliorer l'efficacité. Dans le cadre de ces projets, les équipes examinent des processus de travail sélectionnés et évaluent le résultat de ceux-ci selon la valeur apportée au client. Ils décomposent ensuite les processus dans le but de trouver des manières d'accroître la valeur apportée au client tout en éliminant les activités sans valeur ajoutée et, si possible, en réduisant les coûts.

À la fin de 2011, 35 projets Lean étaient en cours, terminés ou prévus, et 177 employés y participaient à l'échelle de la Société. Ces projets ont déjà produit des résultats intéressants, dont l'amélioration de la ponctualité des trains de VIA, la résolution plus rapide des plaintes des clients, la réduction des retards liés à la maintenance du matériel roulant, ainsi que des économies considérables, par exemple au chapitre du coût du carburant et de l'entretien de la voie.

PRODUITS TOTAUX PAR EMPLOYÉ (ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN) (en milliers de dollars)



NOTE

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

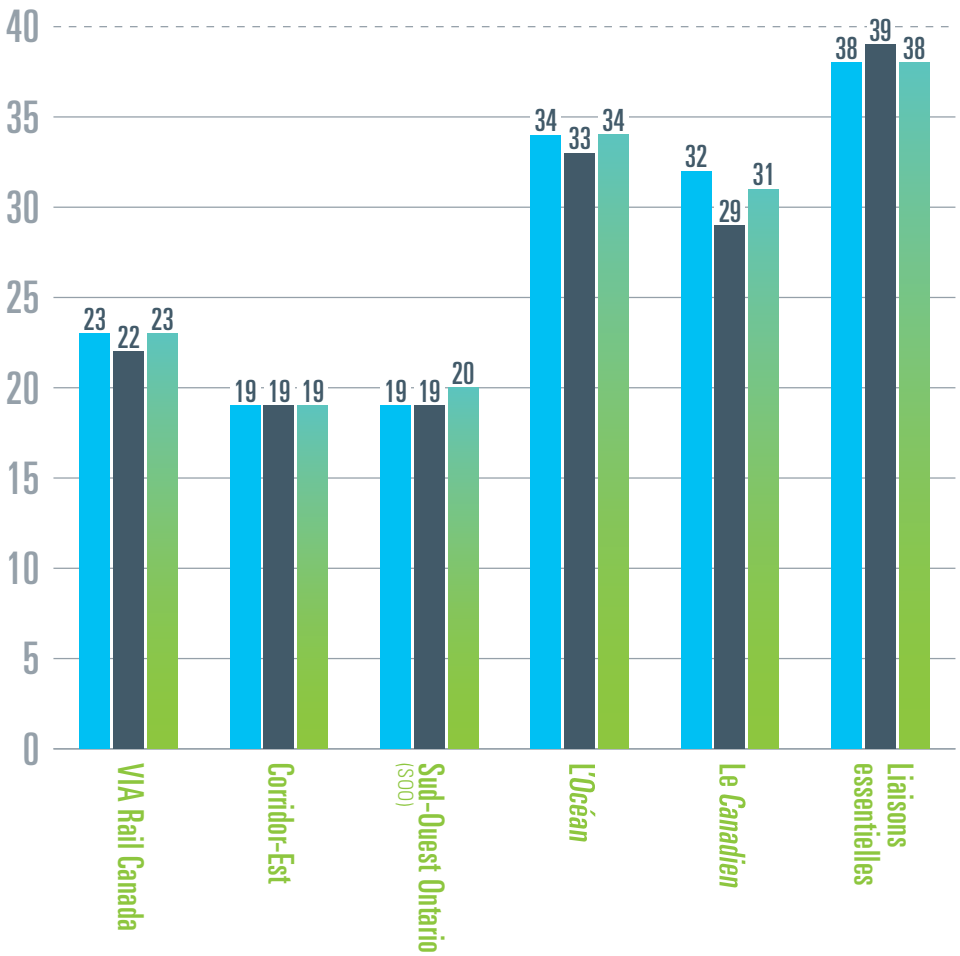
ACTUEL 2010

ACTUEL 2011

OBJECTIF 2011

Par exemple, un projet mené au Centre de maintenance de Vancouver portait sur les processus utilisés pour procéder à la vérification mécanique des locomotives avant chaque départ. Nous avons demandé aux employés qui participent directement aux processus de trouver les causes fondamentales des retards et de concevoir de nouveaux processus de travail qui leur permettent de travailler plus efficacement. L'équipe a ainsi pu mettre en œuvre une méthode d'inspection des locomotives plus normalisée et des processus d'entretien plus rationalisés qui ont non seulement réduit le temps requis, mais aussi amélioré la qualité des inspections. Cela a eu comme avantage pour les clients de diminuer les retards accusés par les trains et, pour le personnel de la maintenance, d'avoir plus de temps à consacrer à d'autres tâches générant des recettes.

COÛTS DIRECTS PAR SIÈGE-MILLE OFFERT
(cents)



NOTE

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

ACTUEL 2010

ACTUEL 2011

OBJECTIF 2011

MOBILISATION DES EMPLOYÉS

VIA a effectué un Sondage de mobilisation des employés en 2011. D'après les résultats de ce sondage, nous avons élaboré un plan d'action afin de fournir les outils et le soutien dont les employés ont besoin pour s'impliquer davantage dans le succès de VIA.

Le plan d'action, dont la mise en œuvre se poursuivra en 2012, concerne trois aspects clés :

- s'assurer que la haute direction fournisse une orientation et des communications claires aux employés et du soutien au personnel cadre ;
- mieux encadrer les employés, leur donner davantage de rétroaction sur leur rendement et reconnaître davantage celui-ci, et leur fournir de meilleures occasions d'apprendre et d'évoluer au sein de la Société ;
- améliorer les outils, les processus et les ressources de travail dont les employés ont besoin pour contribuer à la réussite de VIA en donnant le meilleur d'eux-mêmes.

La Société est heureuse que la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada ait ratifié en 2011 un contrat de quatre (4) ans avec VIA, contrat qui bénéficie d'un grand soutien de la part de ses membres.

FORMATION DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE

Puisqu'un grand nombre de mécaniciens de locomotive dans le secteur approchent l'âge de la retraite, VIA a élaboré son premier programme visant à former de nouveaux mécaniciens de locomotive chez VIA, pour compenser le déclin du nombre de mécaniciens de locomotive qualifiés disponibles auprès d'autres exploitants ferroviaires et ailleurs.

La première cohorte d'apprentis, qui sont tous des employés actuels de VIA, a commencé la formation en janvier 2011, et VIA a depuis ouvert le programme aux candidats externes qui sont des chefs de train qualifiés.

EFFICACITÉ ENVIRONNEMENTALE

VIA est reconnue comme étant « Un choix vert » en matière de transport, puisque les trains génèrent beaucoup moins d'émissions de gaz à effet de serre par voyageur kilomètre que les avions ou les véhicules privés. Pour améliorer encore davantage sa performance environnementale, VIA a adopté de nouvelles technologies et pratiques qui ont réduit la consommation de carburant de 34 pour cent par voyageur kilomètre et les émissions de gaz à effet de serre de 29 pour cent depuis 1990, année durant laquelle VIA a commencé à exploiter son réseau actuel.

Les projets d'investissements en immobilisations en cours pour la remise à neuf des locomotives et des voitures voyageurs de VIA rendront le matériel roulant conforme aux toutes dernières normes environnementales : la consommation de carburant et les émissions s'en trouveront réduites.

Le Système de gestion de l'environnement de VIA aborde d'autres aspects de l'efficacité environnementale, par exemple la manipulation et l'élimination des déchets et des produits chimiques dangereux utilisés dans le cadre de la maintenance des trains. Ce système fait régulièrement l'objet de vérifications internes rigoureuses, ainsi que de vérifications externes menées par des tierces parties.

Les centres de maintenance sont certifiés ISO depuis un certain nombre d'années en ce qui concerne les normes environnementales. L'année passée, la certification ISO 14001 de VIA a été renouvelée pour les centres de maintenance de Montréal, de Winnipeg et de Vancouver.

En 2011, un nouveau système de stockage et de distribution du carburant diesel pour les locomotives a été installé au Centre de maintenance de Toronto, tandis qu'un nouveau dispositif de stockage et une nouvelle conduite de distribution ont été mis en place pour le carburant diesel au Centre de maintenance de Montréal. Tant le nouveau système que la nouvelle conduite de distribution respectent les plus récents règlements environnementaux.

DES PRIX ENVIRONNEMENTAUX POUR LA RÉNOVATION DE GARES

Les rénovations apportées en 2011 à la gare Union de Winnipeg, terminées à temps pour le 100e anniversaire de la gare, comprenaient des modifications visant à rendre la gare plus écoénergétique tout en préservant soigneusement les caractéristiques distinctives du design de style beaux-arts de cet édifice patrimonial. Grâce à ces améliorations, la gare Union a obtenu, de la Building Owners and Managers Association (BOMA) du Manitoba, la certification BESt de niveau 2 pour son efficacité énergétique.

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 l'entreprise, et d'autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est responsable de superviser l'orientation stratégique et la gestion de la Société, et rend compte des activités de VIA à l'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, et à l'honorable Steven Fletcher, ministre d'État (Transports).

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.

Tôt dans l'année, le président et les administrateurs ont procédé à l'examen de la structure du conseil et de ses comités. Cet exercice a permis de simplifier la structure en faisant passer le nombre de comités de six (6) à cinq (5). En outre, de nouveaux mandats ont été élaborés pour chaque comité ainsi que pour le conseil d'administration dans son ensemble.

La nouvelle structure et les nouveaux mandats ont été adoptés pour appuyer une gouvernance plus efficace et efficiente, tout en assurant que le conseil d'administration respecte les modifications récentes apportées aux règlements qui régissent ses responsabilités.

Durant l'année 2011, neuf (9) réunions du conseil d'administration et 23 réunions du Comité du conseil d'administration ont eu lieu. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à ces réunions a atteint 93 pour cent. Un total de 195 600 $ en frais a été remboursé aux membres du conseil d'administration en 2011.

OBLIGATION PUBLIQUE DE RENDRE COMPTE

VIA a tenu sa première assemblée publique annuelle le 14 juin 2011, à la gare d'Ottawa. Diffusée simultanément sur Internet, l'assemblée a permis au public d'en savoir davantage sur les activités commerciales, le rendement financier et les projets d'améliorations de VIA. Cette assemblée a également donné au public l'occasion de parler directement au président du conseil d'administration, au président et aux cadres supérieurs de VIA. Le président du conseil et les dirigeants ont également répondu aux questions envoyées par courriel par des citoyens qui ne pouvaient assister à l'assemblée en personne.

Parallèlement à cette assemblée, VIA a tenu une réception pour ses intervenants locaux, ses partenaires commerciaux, les députés et les membres du programme VIA Préférence, et a fait la connaissance des ministres fédéraux nouvellement nommés aux Transports.

Au deuxième trimestre de 2011, VIA a également commencé à publier des rapports trimestriels détaillant sa performance financière et d'exploitation.

ACCÈS À L'INFORMATION ET CONFIDENTIALITÉ

VIA est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ pour l'établissement d'une relation de confiance avec les clients et le public en général. VIA est devenue assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* en 2007.

Pour la période de référence du 1er avril 2011 au 31 mars 2012, VIA a reçu 41 demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*, comparativement à 32, lors de la période de référence de 2010.

À compter de juin 2012, un court résumé des demandes complétées auxquelles VIA à répondu en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* sera affiché sur le site web de VIA, viarail.ca.

Le Conseil d'administration de VIA rencontre le ministre d'État (Transports). De gauche à droite sur notre photo : 1re rangée : Wendy A. King, l'Honorable Steven Fletcher, Ministre d'État (Transports), Angela Ferrante. 2e rangée : Eric Stefanson, Vice-président du conseil d'administration, William M. Wheatley, Denis Durand, Donald Mutch, Marc Laliberté, Président et chef de la direction, Thom Bennett, David Hoff, Paul G. Smith, Président du conseil d'administration, Anthony Perl, Jeffrey R. Clarke, Jean-Martin Masse. Absente : France Bilodeau.

LANGUES OFFICIELLES

VIA est engagée à suivre les principes de la *Loi sur les langues officielles*. Les employés de VIA manifestent cet engagement aux clients en se montrant activement prêts à fournir les 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, en ligne 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.

À l'automne 2011, VIA a effectué un sondage auprès des employés dans les régions désignées bilingues aux fins de la langue de travail pour déterminer leur capacité de travailler dans les deux langues officielles. Les résultats de ce sondage aideront la Société à mettre au jour les problèmes qui doivent être résolus afin de s'assurer que VIA satisfasse aux attentes et aux besoins linguistiques des employés et respecte la *Loi sur les langues officielles*.

VIA reconnaît qu'elle peut jouer un rôle important dans la promotion de la dualité linguistique au Canada. Le 8 septembre 2011, la Société a appuyé la Journée de la dualité linguistique pour une deuxième année consécutive, en communiquant son engagement envers la dualité linguistique au moyen de messages à bord destinés aux clients, d'affichages sur les sites Web de médias sociaux et d'autres activités de communication.

VIA a un programme actif de recherche-action pour collaborer avec des organismes de communautés de langue officielle en situation minoritaire (CLOSM), et ce, afin de soutenir la dualité linguistique à la grandeur du Canada. Dans le cadre de ce programme, VIA prévoit discuter avec les organismes relativement aux services bilingues qui leur sont offerts et commanditer des collectes de fonds dans les collectivités. En 2011, VIA a apporté du soutien à des organismes tels que la Société francophone de Victoria, le Réseau du développement économique et d'employabilité de l'Ontario, la Fondation franco-ontarienne et Francofonds, à Winnipeg.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

VIA travaille avec divers organismes caritatifs et sans but lucratif locaux, régionaux et nationaux pour offrir son soutien à l'occasion d'activités communautaires, de collectes de fonds et d'autres initiatives, et ce, partout au Canada. VIA offre des crédits-voyages promotionnels aux organismes admissibles qui font une demande par l'intermédiaire de son site Web.

En 2011, VIA a donné un total de 1 148 000 $ en crédits-voyages à 1 287 organismes de charité et sans but lucratif.

FRAIS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES

Les frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences ci-dessous ont été remboursés en 2011.

Paul G. Smith, président du conseil d'administration – 9 649 $

Marc Laliberté, président et chef de la direction – 27 468 $

Chefs de direction (sept membres) – 134 462 $

Conseil d'administration (12 membres) – 32 983 $

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA pour le trimestre et le cumul annuel au 31 décembre 2011, comparativement au trimestre et au cumul annuel au 31 décembre 2010. Il doit être lu parallèlement aux états financiers et aux notes afférentes.

Les états financiers sont établis conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les chiffres de 2010 ont été ajustés et convertis conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), puisque le rapport annuel de 2010 contenait des états financiers établis en vertu des principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

	Trimestres terminés le 31 décembre				Années terminées le 31 décembre			
En millions de dollars canadiens	**2011**	2010	Var $	Var %	**2011**	2010	Var $	Var %
Produits voyageurs	**63,6**	65,9	(2,3)	(3,5)	**264,8**	257,7	7,1	2,8
Produits totaux	**68,1**	71,0	(2,9)	(4,1)	**282,6**	274,7	7,9	2,9
Charges d'exploitation	**141,8**	147,4	(5,6)	(3,8)	**574,7**	572,1	2,6	0,5
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement et les impôts sur les bénéfices	**(73,7)**	(76,4)	(2,7)	(3,5)	**(292,1)**	(297,4)	(5,3)	(1,8)
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	**61,8**	68,9	(7,1)	(10,3)	**260,9**	261,5	(0,6)	(0,2)
Amortissement du financement en capital reporté	**13,4**	10,9	2,5	22,9	**46,5**	49,0	(2,5)	(5,1)
(Recouvrement) charges d'impôts sur les bénéfices	**(1,7)**	0,4	2,1	n/d	**(4,8)**	0,0	4,8	n/d
Bénéfice net et résultat étendu	**3,2**	3,0	0,2	6,7	**20,1**	13,1	7,0	53,4

Les produits ont augmenté de 2,9 pour cent par rapport à l'année dernière ; les voyageurs-milles ont enregistré une croissance de 0,6 pour cent, conjuguée à des rendements accrus réalisés à l'aide du programme de gestion des recettes de la Société, notamment dans le corridor Québec – Windsor, ainsi que sur les voyages longs parcours et touristiques.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 2,6 millions de dollars, dû à une perte non-matérialisée sur les instruments financiers dérivés (qui représente l'ajustement à la juste valeur marchande des instruments financiers dérivés enregistré à la fin de la période).

Il en ressort que le déficit d'exploitation avant le financement du gouvernement du Canada, l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les bénéfices a diminué de 5,3 millions de dollars (soit 1,8 pour cent).

Faits saillants du trimestre

Comparativement au trimestre terminé le 31 décembre 2010 :

- Les produits ont reculé de 4,1 pour cent et totalisent 68,1 millions de dollars pour le trimestre.
- Les charges d'exploitation avant les impôts sur les bénéfices et l'amortissement du financement en capital reporté ont diminué de 3,8 pour cent et se chiffrent à 141,8 millions de dollars pour le trimestre.
- Le financement par le gouvernement du Canada a chuté de 10,3 pour cent et s'élève à 61,8 millions de dollars pour le trimestre.
- Le bénéfice net se chiffre à 3,2 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux 3,0 millions de dollars réalisés pendant le même trimestre en 2010.

Faits saillants pour l'exercice terminé au 31 décembre 2011

Comparativement aux résultats de l'exercice terminé le 31 décembre 2010 :

- Les produits ont augmenté de 2,9 pour cent et totalisent 282,6 millions de dollars pour la période.
- Les charges d'exploitation avant les impôts sur les bénéfices et l'amortissement du financement en capital reporté ont augmenté de 0,5 pour cent et se chiffrent à 574,7 millions de dollars pour la période.
- Le financement par le gouvernement du Canada a diminué de 0,2 pour cent et s'élève à 260,9 millions de dollars pour la période.
- Le bénéfice net enregistré est de 20,1 millions de dollars en 2011, comparativement aux 13,1 millions de dollars réalisés en 2010.

2. FAITS SAILLANTS DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

a) Produits voyageurs

	PRODUITS (EN MILLIONS DE DOLLARS)							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Années terminées le 31 décembre			
	2011	2010	Var $	Var %	**2011**	2010	Var $	Var %
Corridor-Est	**39,7**	41,4	(1,7)	(4,1)	**155,1**	151,9	3,2	2,1
Sud-Ouest Ontario (SOO)	**11,6**	12,5	(0,9)	(7,2)	**44,9**	44,2	0,7	1,6
Océan	**3,2**	2,9	0,3	10,3	**14,0**	13,0	1,0	7,7
Canadien	**6,9**	6,6	0,3	4,5	**41,4**	38,9	2,5	6,4
Liaisons essentielles	**1,6**	1,8	(0,2)	(11,1)	**7,3**	7,9	(0,6)	(7,6)
Autres	**0,6**	0,7	(0,1)	(14,3)	**2,1**	1,8	0,3	16,7
TOTAL	**63,6**	5,9	(2,3)	(3,5)	**264,8**	257,7	7,1	2,8

	VOYAGEURS-MILLES (EN MILLIONS)							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Années terminées le 31 décembre			
	2011	2010	Var $	Var %	**2011**	2010	Var $	Var %
Corridor-Est	**125,3**	130,7	(5,4)	(4,1)	**500,4**	497,1	3,3	0,7
Sud-Ouest Ontario (SOO)	**32,6**	35,0	(2,4)	(6,9)	**127,1**	128,0	(0,9)	(0,7)
Océan	**13,9**	12,2	1,7	13,9	**63,4**	60,6	2,8	4,6
Canadien	**25,0**	22,5	2,5	11,1	**129,0**	125,9	3,1	2,5
Liaisons essentielles	**6,7**	7,5	(0,8)	(10,7)	**31,2**	34,5	(3,3)	9,6
Autres	**-**	-	-	-	**-**	-	-	-
TOTAL	**203,5**	207,9	(4,4)	(2,1)	**851,1**	846,1	5,0	0,6

Les produits voyageurs totalisent 63,6 millions de dollars pour le trimestre, soit une baisse de 3,5 pour cent comparativement à la même période l'année dernière. Cette situation s'explique par une baisse de l'achalandage et des rendements, surtout causée par la concurrence soutenue des compagnies aériennes et les entreprises d'autocars dans le Corridor.

Sur une base cumulative, les produits voyageurs se sont chiffrés à 264,8 millions de dollars et ont augmenté de 2,8 pour cent comparativement à l'année précédente. Cette augmentation est attribuable aux produits plus élevés réalisés dans le Corridor à l'aide du programme de gestion des produits de la Société, ainsi qu'à la bonne performance des marchés des voyages d'agrément durant la saison de pointe estivale.

Pour le trimestre :

- Les produits du Corridor-Est sont en baisse de 4,1 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une diminution de l'achalandage (4,1 pour cent moins de voyageurs-milles) ; cependant, les rendements sont demeurés stables. La diminution des voyageurs-milles au cours du trimestre s'est révélée plus importante que celle du nombre de voyageurs, ce qui signifie que la baisse de l'achalandage a affecté les marchés d'un bout à l'autre.
- Les produits du SOO ont diminué de 7,2 pour cent, également en raison d'une baisse de l'achalandage (6,9 pour cent moins de voyageurs-milles) et de rendements moins élevés (-0,4 pour cent).
- Les produits de l'*Océan* ont grimpé de 10,3 pour cent en raison de la hausse du volume (13,9 pour cent plus de voyageurs-milles), partiellement annulée par des rendements inférieurs (-3,2 pour cent).
- Les produits du *Canadien* se sont majorés de 4,5 pour cent par rapport à l'année précédente. Cette performance s'explique par une augmentation du volume (11,1 pour cent plus de voyageurs-milles), partiellement annulée par des rendements inférieurs (-5,9 pour cent).
- Les liaisons essentielles ont généré des produits moins élevés (-11,1 pour cent), situation directement attribuable à l'interruption de la liaison Victoria – Courtenay survenue plus tôt cette année.

Pour l'exercice terminé au 31 décembre 2011 :

- Les produits du Corridor-Est ont affiché une hausse de 2,1 pour cent en raison de rendements plus élevés (+1,4 pour cent) combinés à une légère croissance du volume (0,7 pour cent plus de voyageurs-milles). Le nombre de voyageurs est demeuré stable comparativement à l'année dernière ; ainsi, la croissance plus élevée des voyageurs-milles indique que les marchés d'un bout à l'autre sont responsables de l'augmentation du nombre de voyageurs.
- Les produits du SOO ont progressé de 1,6 pour cent, également en raison de meilleurs rendements (+2,3 pour cent) ; cette hausse est en partie contrebalancée par une légère diminution du volume (0,7 pour cent moins de voyageurs-milles).
- Les produits de l'*Océan* ont augmenté de 7,7 pour cent en raison d'une hausse de l'achalandage (4,6 pour cent plus de voyageurs-milles) et de meilleurs rendements (+2,9 pour cent).
- Les produits du *Canadien* dépassent de 6,4 pour cent ceux de l'année dernière, ce qui est également attribuable à la hausse de l'achalandage (2,5 pour cent plus de voyageurs-milles) et des rendements (+3,9 pour cent).
- Les produits générés par les liaisons essentielles ont chuté de 7,6 pour cent, conséquence directe de l'interruption de la liaison Victoria – Courtenay en avril 2011 (un service d'autobus a été offert jusqu'au 7 août 2011).

b) Charges d'exploitation

	Trimestres terminés le 31 décembre				Années terminées le 31 décembre			
En millions de dollars canadiens	**2011**	2010	Var $	Var %	**2011**	2010	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux	**52,7**	55,4	(2,7)	(4,9)	**226,8**	223,2	3,6	1,6
Exploitation des trains et carburant	**33,4**	31,5	1,9	6,0	**126,5**	118,1	8,4	7,1
Autres	**49,9**	51,0	(1,1)	(2,2)	**199,5**	205,8	(6,3)	(3,1)
(Gain) perte non matérialisé sur les intruments financiers dérivés	**0,0**	(3,5)	3,5	n/d	**2,4**	(7,4)	9,8	n/d
(Gain) perte matérialisé sur les instruments financiers dérivés	**(1,9)**	1,0	(2,9)	n/d	**(6,3)**	6,2	(12,5)	n/d
Charges d'exploitation avant avantages sociaux, amortissement du financement en capital différé et impôts sur les bénéfices	**134,1**	135,4	(1,3)	(1,0)	**548,9**	545,9	3,0	0,5
Avantages sociaux	**7,7**	12,0	(4,3)	(35,8)	**25,8**	26,2	(0,4)	(1,5)
Dépenses d'exploitation amortissement du financement en capital différé et impôts sur les bénéfices	**141,8**	147,4	(5,6)	(3,8)	**574,7**	572,1	2,6	0,5
Impôts sur les bénéfices	**(1,7)**	0,4	(2,1)	n/d	**(4,8)**	0,0	(4,8)	n/d
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES AVANT AMORTISSEMENT DU FINANCEMENT EN CAPITAL DIFFÉRÉ	**140,1**	147,8	(7,7)	(5,1)	**569,9**	572,1	(2,2)	(0,4)

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation avant les avantages sociaux des employés, l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les bénéfices ont diminué de 1,3 million de dollars et totalisent 134,1 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à un écart temporel relatif au moment où les prestations des employés sont versées, et à une réduction des coûts d'exploitation ferroviaire (net de l'impact des gains réalisés sur les contrats de couverture du carburant). La réduction des coûts d'exploitation ferroviaire provient en partie des économies résultant de l'interruption du service Victoria-Courtenay plus tôt cette année (l'économie est estimée à 0,7 million de dollars pour le trimestre).

- Ces réductions ont été en partie annulées par la diminution du gain non matérialisé sur les instruments financiers dérivés (qui représente l'ajustement à la juste valeur marchande des instruments financiers dérivés enregistré à la fin de la période).

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011 :

- Les charges d'exploitation avant les avantages sociaux des employés, l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les bénéfices ont augmenté de 3,0 millions de dollars et se chiffrent à 548,9 millions de dollars. Cette hausse est principalement attribuable à la perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés (l'ajustement à la juste valeur marchande des instruments financiers dérivés enregistré à la fin de la période), ainsi qu'à l'augmentation des coûts de rémunération (surtout en raison de la formation des nouveaux mécaniciens de locomotive).

- Ces augmentations ont été annulées en partie par la diminution des coûts d'exploitation ferroviaire et du carburant (net de l'impact des gains réalisés sur les contrats de couverture du carburant), des coûts inférieurs de matériel d'entretien et des taxes d'exploitation. La réduction des coûts d'exploitation ferroviaire provient en partie des économies résultant de l'interruption du service Victoria-Courtenay plus tôt cette année (l'économie est estimée à 1,6 millions de dollars pour l'année).

- La Société a généré un crédit de 4,8 millions en impôts sur les bénéfices, comparativement à une charge de 0,0 million de dollars en 2010. Le crédit résulte principalement d'un remboursement d'impôt reçu pour l'impôt relatif aux exercices précédents.

- Les cotisations d'employeur aux régimes de retraite augmentent depuis 2010 à cause des cotisations additionnelles pour services passés. En raison de la taille de la caisse de retraite de la Société (1,6 milliard de dollars) et des conditions actuelles des marchés financiers qui pourraient avoir des répercussions substantielles sur le financement du régime, VIA versera des cotisations additionnelles pour services passés durant les cinq (5) prochaines années afin de réduire le déficit actuariel du régime.

c) Déficit d'exploitation et financement de l'État

/ VIA n'a cessé d'améliorer sa situation financière, tant sur le plan commercial qu'opérationnel. En effet, au cours des deux dernières années, VIA a réduit de 30 millions de dollars (avant les cotisations d'employeur aux régimes de retraite) le financement de l'État requis pour ses dépenses d'exploitation.

En millions de dollars canadiens	2011	2010	2009
Financement du gouvernement et fonds de renouvellement des actifs avant régime de retraite	**216,8**	237,6	247,5
Contributions de l'employeur aux régimes de retraite	**44,1**	23,9	13,8
FINANCEMENT TOTAL DU GOUVERNEMENT	**260,9**	261,5	261,3

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1152,1 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 186,8 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2010. Les investissements en immobilisations ont totalisé 65,2 millions de dollars pour le trimestre et 237,0 millions de dollars pour l'année.

/ VIA a investi 37,3 millions de dollars dans les projets majeurs d'infrastructure, surtout dans la subdivision Kingston du CN de la liaison Montréal – Toronto. VIA travaille actuellement à l'ajout de sections de troisième voie entre Montréal et Toronto afin de réduire la congestion. L'investissement total consacré aux projets majeurs d'infrastructure s'élevait à 128,2 millions de dollars pour l'année.

/ La Société a investi un total de 14,8 millions de dollars dans des projets majeurs de matériel roulant, notamment 7,9 millions de dollars dans le projet de remise à neuf du parc de locomotives F-40 et 3,2 millions de dollars dans le projet de remise à neuf du parc de voitures LRC. En cumul annuel, un montant total de 69,6 millions de dollars a été investi dans les projets majeurs de matériel roulant.

/ Une somme de 7,0 millions de dollars a été investie dans les projets relatifs aux gares durant le trimestre, dont un montant de 4,0 millions de dollars destiné à la revitalisation de la gare Union de Toronto. L'investissement total effectué cette année dans les gares totalise 16,6 millions de dollars ; cela comprend un montant de 6,8 millions de dollars consacré à la gare Union de Toronto.

/ Des investissements de 3,2 millions de dollars ont aussi été effectués dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre, ce qui amène le cumul des investissements pour l'année à 12,6 millions de dollars au 31 décembre.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 13,3 millions de dollars au 31 décembre 2011, en baisse de 63,6 millions de dollars comparativement au 31 décembre 2010.

Le recul affiché par la position de trésorerie pendant l'année est causé par le débours du financement de l'État en décembre 2010 plutôt qu'en janvier 2011 (le solde du financement de l'État différé s'élevait à 51,0 millions de dollars au 31 décembre 2010).

5. ANALYSE DES RISQUES

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
PROJETS MAJEURS EN CAPITAL 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.		Des problématiques relatives au calendrier de production de certains projets de matériel roulant ont été identifiées et pourraient retarder la réalisation des bénéfices résultant de la réalisation de ces projets. La direction suit la situation de près et travaille sur des alternatives afin d'accélérer la livraison du matériel roulant et de réduire au minimum les délais.
PRODUITS VOYAGEURS Les produits voyageurs ont progressé au cours des trois premiers trimestres de l'année, mais il y a eu diminution des produits et de l'achalandage au cours du quatrième trimestre.		VIA continue à mettre en œuvre des initiatives visant à atténuer l'incidence du ralentissement de la croissance sur les produits voyageurs. Ces initiatives comprennent l'optimisation des liaisons entre Montréal, Ottawa et Toronto, et l'apport de produits additionnels provenant de projets immobiliers et d'améliorations à la technologie de l'information qui appuient les initiatives de gestion de la capacité.
FINANCEMENT D'EXPLOITATION VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.		La Société cherche à créer et à mettre en œuvre une série d'initiatives visant à amoindrir son déficit, notamment en réduisant les coûts et en augmentant les produits. De plus, VIA continue à travailler avec Transports Canada afin de résoudre le problème lié au déficit d'exploitation et d'élaborer des solutions de financement durables.
FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS VIA devra continuer à investir après 2011 dans le matériel roulant, les gares, les systèmes de maintenance, les installations et la technologie de l'information alors que l'actuel programme d'investissements sera terminé.		La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants en financement d'immobilisations et s'assurer de disposer du financement d'immobilisations nécessaire pour exécuter son mandat.

CROISSANT

STABLE

DÉCROISSANT

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
DÉPARTS À LA RETRAITE DE MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE VIA dépend de l'ensemble des compétences spécialisées des mécaniciens qui conduisent ses locomotives. Plus de la moitié des mécaniciens de locomotive de VIA pourraient prendre leur retraite d'ici la fin de l'année 2015. D'ailleurs, si VIA devait être confrontée à un roulement important de son groupe de mécaniciens de locomotive, cela nuirait sérieusement à ses activités.		La Société a donc lancé, en décembre 2010, un programme pour former de nouveaux mécaniciens de locomotive, dont la première promotion devrait obtenir son diplôme en 2012. Une deuxième classe a été lancée en octobre 2011 et deux autres promotions devraient commencer leur formation en 2012 ; elles devraient toutes obtenir leur diplôme à la fin 2012.
FLUCTUATIONS DES COÛTS DE CARBURANT Le carburant représente des frais importants dans l'exploitation du rail voyageurs, et ces coûts pourraient 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 quant au coût futur du carburant et peut retarder l'impact des fluctuations de prix du carburant. Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre le risque de change.
INCIDENTS À DES PASSAGES À NIVEAU Les trains de VIA empruntent de nombreux passages à niveau protégés et non protégés que peuvent traverser des véhicules, et où des incidents/accidents peuvent survenir.		VIA a élaboré un programme de protection/de clôtures et de fermeture de passages à niveau. Il travaille activement avec les collectivités et les propriétaires de terrains qui comportent des passages à niveau. Les objectifs du programme sont de fermer les passages à niveau là où cela est possible et de renforcer la sensibilisation du public aux dangers potentiels qu'ils représentent.

CROISSANT

STABLE

DÉCROISSANT

6. APERÇU

VIA réaffirme son engagement à l'égard des objectifs énoncés dans son Plan d'entreprise pour 2011. Les stratégies de marketing continueront à avoir comme principal objectif de maintenir et de renforcer les améliorations réalisées cette année en matière d'achalandage. L'achèvement d'initiatives Lean ainsi que l'accent mis sur la productivité à l'échelle de la Société permettront de garantir l'amélioration continue de l'efficacité.

Étant donné que certains des projets d'investissements en immobilisations s'achèveront dans les mois à venir et plus tard en 2012, VIA s'assurera que le rail voyageurs offre une valeur accrue à un plus grand nombre de voyageurs canadiens, tout en maîtrisant de manière rigoureuse ses charges d'exploitation.

La direction surveille étroitement les conditions actuelles du marché et a élaboré un plan de contingences qui sera exécuté dans l'éventualité où l'instabilité économique persiste. L'objectif est d'assurer que les niveaux de financement approuvés seront respectés au cas où les produits voyageurs seraient touchés par l'incertitude économique.

Le gouvernement canadien travaille actuellement sur des études au sujet du rail voyageurs, et toutes décisions découlant de ces études pourraient avoir un impact sur les objectifs et stratégies de VIA au cours des prochaines années.

ÉTATS FINANCIERS

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2011

La direction de la Société est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers présentés dans le rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les normes internationales d'information financière (IFRS) et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états financiers donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, de sa performance financière et de ses flux de trésorerie.

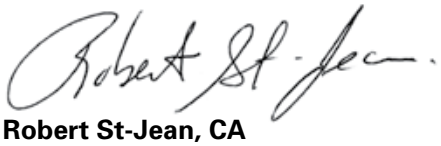
Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, le vérificateur général du Canada, a vérifié les états financiers de la Société pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010. Son rapport indique l'étendue de ses audits ainsi que son opinion sur les états financiers.

Le comité de la vérification, des risques et des finances 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 audits et pour évaluer les comptes rendus de leurs audits. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du comité de la vérification, des risques et des finances.

Président
et chef de la direction,

Marc Laliberté

Le chef, Services financiers
et administration,



Robert St-Jean, CA

Montréal, Canada
Le 13 mars 2012

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de VIA Rail Canada Inc., qui comprennent les états de la situation financière au 31 décembre 2011, au 31 décembre 2010 et au 1er janvier 2010, et les états des résultats et du résultat global, les états des variations de l'avoir de l'actionnaire et les états des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers 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, sur la base de mes audits. J'ai effectué mes audits 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 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. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers 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 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.

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 2011, au 31 décembre 2010 et au 1er janvier 2010, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

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, compte tenu de l'application rétrospective de l'adoption des nouvelles normes expliquée à la note 3 afférente aux états financiers, les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) 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 mes audits des états financiers 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 ses règlements ainsi qu'aux statuts et aux règlements administratifs de VIA Rail Canada Inc.

Pour le vérificateur général du Canada,

Maurice Laplante, CA auditeur
vérificateur général adjoint

Le 13 mars 2012
Montréal, Canada

ÉTATS FINANCIERS

État de la situation financière

Au (en milliers de dollars canadiens)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
ACTIFS COURANTS			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**13 253 $**	76 829 $	4 596 $
Comptes clients	**10 707**	7 988	7 581
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**11 147**	14 414	10 467
À recevoir du gouvernement du Canada	**-**	15 702	5 182
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	**2 161**	3 769	1 497
Stocks (NOTE 8)	**21 287**	21 302	24 592
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	**24 022**	15 295	25 295
	82 577	155 299	79 210
ACTIFS NON COURANTS			
Immobilisations corporelles (NOTE 9)	**814 876**	729 932	673 433
Immobilisations incorporelles (NOTE 10)	**337 182**	235 371	74 068
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	**9 881**	25 645	23 120
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 14)	**186 937**	159 081	152 655
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	**64**	880	1 578
	1 348 940	1 150 909	924 854
Total des actifs	**1 431 517 $**	1 306 208 $	1 004 064 $
PASSIFS COURANTS			
Comptes founisseurs et charges à payer (NOTE 12)	**103 841 $**	135 952 $	116 529 $
Provisions (NOTE 13)	**18 050**	16 342	13 718
Financement du gouvernement du Canada reporté	**6 148**	51 000	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	**1 057**	996	6 699
Produits reportés	**26 734**	25 546	24 129
	155 830	229 836	161 075
PASSIFS NON COURANTS			
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 14)	**35 425**	33 055	31 930
Passifs d'impôt différé (NOTE 15)	**-**	404	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	**116**	205	354
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	**566**	909	1 302
Autres passif à long terme	**-**	623	899
	36 107	35 196	34 485
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 16)	**1 143 800**	965 546	745 951
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE			
Capital-actions (NOTE 17)	**9 300**	9 300	9 300
Résultats non distribués	**86 480**	66 330	53 253
	95 780	75 630	62 553
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 431 517 $**	1 306 208 $	1 004 064 $

Engagements et éventualités (notes 18 et 23 respectivement)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé au nom du conseil,

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

Paul G. Smith
Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS

État des résultats et du résultat global

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2011	2010
PRODUITS		
Voyageurs	**264 767 $**	257 714 $
Autres	**17 797**	16 990
	282 564	274 704
CHARGES		
Rémunération et avantages sociaux	**226 859**	223 148
Exploitation des trains et carburant	**126 465**	118 101
Gares et autres biens	**33 286**	33 905
Marketing et ventes	**29 615**	29 271
Matériel de maintenance	**32 513**	38 980
Coûts des fournitures à bord des trains	**15 085**	14 735
Taxes d'exploitation	**6 865**	8 746
Frais professionnels	**7 786**	6 339
Avantages sociaux (NOTE 14)	**25 757**	26 249
Amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 9 ET 10)	**49 662**	48 993
Perte nette (gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**2 396**	(7 426)
(Gain) perte réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(6 270)**	6 244
Autres	**24 639**	24 831
	574 658	572 116
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	**292 094**	297 412
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**260 865**	261 521
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 16)	**46 530**	49 015
Résultats avant impôts	**15 301**	13 124
(Recouvrements) dépense d'impôts sur les résultats (NOTE 15)	**(4 849)**	47
RÉSULTATS NETS ET RÉSULTAT GOBAL POUR L'EXERCICE	**20 150 $**	13 077 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des variations de l'avoir de l'actionnaire

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2011	2010
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**75 630 $**	62 553 $
Résultats nets et résultat global de l'exercice	**20 150**	13 077
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	**95 780 $**	75 630 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

État des flux de trésorie

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2011	2010
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultats nets et résultat global pour l'exercice	**20 150 $**	13 077 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation:		
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	**48 333**	44 769
Pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1 672**	4 617
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**(343)**	(393)
Amortissement du financement en capital reporté	**(46 530)**	(49 015)
Revenu d'intérêts	**(883)**	(496)
Impôts différés	**(404)**	404
Variation de la juste valeurs des instruments financiers (fonds de renouvellement des actifs)	**(364)**	(810)
Perte nette (gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**2 396**	(7 426)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**(44 597)**	38 746
Variation de l'actif au titre des prestations constituées	**(27 856)**	(6 426)
Variation du passif au titre des prestations constituées	**2 370**	1 125
Variation des autres passifs non courants	**(623)**	(276)
Sorties de fonds nettes (utilisées pour) générées par les activités d'exploitation	**(46 679)**	37 896
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital	**224 784**	268 610
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**13 716**	3 254
Entrées de fonds nettes générés par les activités de financement	**238 500**	271 864
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	**(270 959)**	(177 684)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du fonds de renouvellement des actifs	**278 360**	185 969
Variation des comptes founisseurs et charges à payer des projets en capital	**(26 921)**	20 880
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(237 042)**	(268 608)
Intérêts reçus	**883**	496
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**282**	1 420
Sorties de fonds nettes liées aux activités d'investissement	**(255 397)**	(237 527)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
(Diminution) augmentation de l'exercice	**(63 576)**	72 233
Solde au début de l'exercice	**76 829**	4 596
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	**13 253 $**	76 829 $
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	**4 376 $**	3 473 $
Placements à court terme	**8 877**	73 356
	13 253 $	76 829 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2011

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*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). 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 le résultat.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes. Les activités de la Société sont considérées comme étant saisonnière puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes en décembre.

Ces états financiers ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 13 mars 2012.

2. BASE DE PRÉSENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

La Société a adopté les Normes internationales d'information financière (IFRS) conformément à IFRS 1 – *Première application des Normes internationales d'information financière*. La première date à laquelle les IFRS ont été adoptées était le 1er janvier 2010. Conformément aux IFRS, la Société a :

- fourni des informations financières comparatives ;
- adopté les mêmes conventions comptables pour tous les exercices présentés ;
- adopté de façon rétrospective toutes les normes IFRS en vigueur au 31 décembre 2009, tel qu'exigé ;
- adopté certaines exemptions optionnelles et certaines exceptions obligatoires pour la première adoption des normes IFRS, le cas échéant.

Les états financiers de la Société étaient précédemment préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR canadiens). Les PCGR canadiens diffèrent de certaines normes IFRS. La note 3 contient les rapprochements et descriptions des effets de la transition des PCGR canadiens aux normes IFRS pour l'avoir des actionnaires, les résultats et le résultat global ainsi que les rapprochements lignes par ligne des éléments de l'état de la situation financière au 31 décembre 2010 et 1er janvier 2010, et l'état des résultats et du résultat global pour l'année terminée le 31 décembre 2010.

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

Ces états financiers sont présentés en dollars canadiens, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutes les informations financières sont présentées en dollars canadiens et ont été arrondies au millier près pour les états financiers de la Société et au million près dans les notes aux états financiers.

3. INCIDENCE DE LA TRANSITION AUX NORMES IFRS

Tel que requis par l'IFRS 1 - *Première application des Normes internationales d'information financière* les IFRS ont été adoptés de façon rétroactive à la date de transition. Tous les ajustements effectués aux actifs et passifs conformément aux PCGR canadiens ont été enregistrés contre les résultats non distribués sauf si certaines exceptions s'appliquaient. La note explique les normes qui ont été adoptées par la Société lors de la préparation de l'état de la situation financière d'ouverture IFRS en date du 1er janvier 2010. Elle présente également les différences entre les PCGR canadiens adoptés par la Société et la valeur des impacts sur la balance d'ouverture 2010, les résultats nets de 2010 et l'état de la situation financière de fermeture de 2010.

Lors de la préparation de la balance d'ouverture, la Société a choisi d'appliquer les exemptions suivantes offertes par l'IFRS 1:

i) Avantages du personnel (IAS 19)

La Société a appliqué l'exemption permettant la comptabilisation de tous les écarts actuariels cumulés ainsi que l'actif transitoire à la date de transition, dans les résultats non distribués d'ouverture pour tous les régimes. La Société continuera d'utiliser la méthode du corridor pour les gains et pertes actuariels générés ultérieurement. La Société divulguera les montants requis par les IFRS puisque les montants sont déterminés pour chaque exercice comptable de façon prospective à compter de la date de transition aux IFRS. La Société a également appliqué l'exemption permettant la présentation prospective des exigences sous IAS 19 paragraphe 120A(p).

ii) Regroupements d'entreprises (IFRS 3)

La Société a choisi de ne pas retraiter les regroupements d'entreprises effectuées antérieurement au 1er janvier 2010 et a appliqué l'IFRS 3 à partir de cette date.

iii) Désignation d'instruments financiers comptabilisés antérieurement (IAS 39)

La Société a reclassé ces investissements à court-terme inclus dans sa trésorerie et équivalent de trésorerie et son fonds de renouvellement des actifs, autres les billets VAC, comme étant disponible à la vente à la date de transition. Cette reclassification n'a eu aucun impact sur l'évaluation de ces investissements puisque ceux-ci étaient déjà évalués à la juste valeur sous les PCGR canadiens et qu'ils continuent d'être évalués à la juste valeur sous les IFRS.

L'adoption des normes IFRS a entraîné des changements importants à l'état de la situation financière de la Société tel que décrit ci-dessous. De plus, les états financiers de Keewatin Railway Company (KRC) ne sont plus consolidés dans les états financiers de la Société sous les IFRS (voir note 3 a - Consolidation de KRC ci-dessous).

3. INCIDENCE DE LA TRANSITION AUX NORMES IFRS (SUITE)

La société a préparé les rapprochements suivants :

Rapprochement de l'état de la situation financière d'ouverture au 1er janvier 2010 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2009 PCGR canadiens	KRC (Note a)	Ajustements IFRS	Reclassifications	1er janvier 2010 IFRS	Note
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4,8	(0,2)	-	-	**4,6**	
Comptes clients	7,7	(0,1)	-	-	**7,6**	
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	10,6	(0,2)	-	-	**10,4**	
À recevoir du gouvernement du Canada	6,8	(1,6)	-	-	**5,2**	
Instruments financiers dérivés	1,5	-	-	-	**1,5**	
Stocks	24,6	-	-	-	**24,6**	
Fonds de renouvellement des actifs	25,3	-	-	-	**25,3**	
Actifs d'impôts différés	2,8	-	(2,8)	-	**-**	h
Total des actifs courants	**84,1**	**(2,1)**	**(2,8)**	**-**	**79,2**	
Immobilisations corporelles	523,9	(8,7)	219,8	(61,6)	**673,4**	b
Immobilisations incorporelles	9,5	-	3,0	61,6	**74,1**	c
Fonds de renouvellement des actifs	23,1	-	-	-	**23,1**	
Actif au titre des prestations constituées	354,8	-	(202,1)	-	**152,7**	d
Instruments financiers dérivés	1,6	-	-	-	**1,6**	
Total des actifs non courants	**912,9**	**(8,7)**	**20,7**	**-**	**924,9**	
Total des actifs	**997,0**	**(10,8)**	**17,9**	**-**	**1 004,1**	

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2009 PCGR canadiens	KRC (Note a)	Ajustements IFRS	Reclassifications	1er janvier 2010 IFRS	Note
Comptes fournisseurs et charges à payer	132,3	(2,0)	(0,6)	(13,2)	**116,5**	e
Provisions	-	-	1,0	12,7	**13,7**	e
Instruments financiers dérivés	6,7	-	-	-	**6,7**	
Produits reportés	12,0	-	12,1	-	**24,1**	f
Total des passifs courants	**151,0**	**(2,0)**	**12,5**	**(0,5)**	**161,0**	
Passif au titre des prestations constituées	27,2	-	4,3	0,5	**32,0**	d
Passifs d'impôts différés	40,5	-	(40,5)	-	**-**	h
Instruments financiers dérivés	0,4	-	-	-	**0,4**	
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1,3	-	-	-	**1,3**	
Autres passifs non courants	1,5	(0,6)	-	-	**0,9**	
Total des passifs non courants	**70,9**	**(0,6)**	**(36,2)**	**0,5**	**34,6**	
Financement en capital reporté	**541,1**	**(8,0)**	**212,9**	**-**	**746,0**	g
Capital-actions	9,3	-	-		**9,3**	
Résultats non distribués	224,7	(0,2)	(171,3)	-	**53,2**	
Total de l'avoir de l'actionnaire	**234,0**	**(0,2)**	**(171,3)**	**-**	**62,5**	
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**997,0**	**(10,8)**	**17,9**	**-**	**1 004,1**	

3. INCIDENCE DE LA TRANSITION AUX NORMES IFRS (SUITE)

Rapprochement de l'avoir de l'actionnaire au 1er janvier 2010 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		Note
Avoir de l'actionnaire–PCGR canadiens au 1er janvier 2010	**234,0**	
Consolidation –KRC	(0,2)	a
Immobilisations corporelles	219,8	b
Immobilisations incorporelles	3,0	c
Avantages du personnel	(206,4)	d
Provisions	(0,4)	e
Produits reportés - VIA Préférence	(12,1)	f
Financement en capital reporté	(212,9)	g
Impôts différés	37,7	h
Avoir de l'actionnaire–IFRS au 1er janvier 2010	**62,5**	

Rapprochement de l'état de la situation financière au 31 décembre 2010 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2010 PCGR canadiens	KRC (Note a)	Ajustements IFRS	Reclassifications	31 déc. 2010 IFRS	Note
Trésorerie et équivalent de trésorerie	77,1	(0,3)	-	-	**76,8**	
Comptes clients	8,1	(0,1)	-	-	**8,0**	
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	14,5	(0,1)	-	-	**14,4**	
À recevoir du gouvernement du Canada	17,1	(1,4)	-	-	**15,7**	
Instruments financiers dérivés	3,8	-	-	-	**3,8**	
Stocks	21,3	-	-	-	**21,3**	
Fonds de renouvellement des actifs	15,3	-	-	-	**15,3**	
Actifs d'impôts différés	12,2	-	(12,2)	-	**-**	h
Total des actifs courants	**169,4**	**(1,9)**	**(12,2)**	-	**155,3**	
Immobilisations corporelles	725,6	(9,5)	224,2	(210,4)	**729,9**	b
Immobilisations incorporelles	17,4	-	7,6	210,4	**235,4**	c
Fonds de renouvellement des actifs	25,6	-	-	-	**25,6**	
Actif au titre des prestations constituées	374,9	-	(215,8)	-	**159,1**	d
Instruments financiers dérivés	0,9	-	-	-	**0,9**	
Total des actifs non courants	**1 144,4**	**(9,5)**	**16,0**	-	**1 150,9**	
Total des actifs	**1 313,8**	**(11,4)**	**3,8**	-	**1 306,2**	

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2010 PCGR canadiens	KRC (Note a)	Ajustements IFRS	Reclassifications	31 déc. 2010 IFRS	Note
Comptes fournisseurs et charges à payer	154,7	(1,8)	(0,6)	(16,3)	**136,0**	e
Provisions	-	-	0,4	15,9	**16,3**	e
Financement du Gouvernement reporté	51,0	-	-	-	**51,0**	
Instruments financiers dérivés	1,0	-	-	-	**1,0**	
Produits reportés	12,9	-	12,6	-	**25,5**	f
Total des passifs courants	**219,6**	**(1,8)**	**12,4**	**(0,4)**	**229,8**	
Passif au titre des prestations constituées	27,3	-	5,4	0,4	**33,1**	d
Passifs d'impôts différés	55,0	-	(54,6)	-	**0,4**	h
Instruments financiers dérivés	0,2	-	-	-	**0,2**	
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	0,9	-	-	-	**0,9**	
Autres passifs non courants	1,1	(0,5)	-	-	**0,6**	
Total des passifs non courants	**84,5**	**(0,5)**	**(49,2)**	**0,4**	**35,2**	
Financement en capital reporté	**751,9**	**(9,0)**	**220,7**	**2,0**	**965,6**	g
Capital-actions	9,3	-	-	-	**9,3**	
Résultats non distribués	248,5	(0,1)	(180,1)	(2,0)	**66,3**	
Total de l'avoir de l'actionnaire	**257,8**	**(0,1)**	**(180,1)**	**(2,0)**	**75,6**	
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 313,8**	**(11,4)**	**3,8**	**-**	**1 306,2**	

Rapprochement de l'avoir de l'actionnaire au 31 décembre 2010 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)		Note
Avoir de l'actionnaire–PCGR canadiens au 31 décembre 2010	**257,8**	
Consolidation -KRC	(0,1)	a
Immobilisations corporelles	224,2	b
Immobilisations incorporelles	7,6	c
Avantages du personnel	(221,2)	d
Provisions	0,2	e
Produits reportés – VIA Préférence	(12,6)	f
Financement en capital reporté – Ajust. IFRS	(220,7)	g
Financement en capital reporté – Financement des terrains	(2,0)	
Impôts différés	42,4	h
Avoir de l'actionnaire–IFRS au 31 décembre 2010	**75,6**	

3. INCIDENCE DE LA TRANSITION AUX NORMES IFRS (SUITE)

Rapprochement de l'état des résultats et du résultat global pour l'année se terminant le 31 décembre 2010 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2010 PCGR canadiens	KRC (Note a)	Ajustements IFRS	31 déc. 2010 IFRS	Note
Produits					
Voyageurs	258,3	(0,1)	(0,5)	**257,7**	
Autres	19,6	(2,6)	-	**17,0**	
	277,9	**(2,7)**	**(0,5)**	**274,7**	
Charges					
Rémunération et avantages sociaux	224,2	(1,1)	-	**223,1**	
Exploitation des trains et carburant	118,5	(0,4)	-	**118,1**	
Gares et autres biens	34,3	(0,4)	-	**33,9**	
Marketing et ventes	29,3	-	-	**29,3**	
Matériel de maintenance	39,1	(0,1)	-	**39,0**	
Coûts des fournitures à bord des trains	14,7	-	-	**14,7**	
Taxes d'exploitation	8,9	(0,1)	-	**8,8**	
Frais professionnels	6,3	-	-	**6,3**	
Avantages sociaux	11,5	-	14,7	**26,2**	d
Amortissement, dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	58,3	(0,3)	(9,0)	**49,0**	b/c
Gain non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	(7,4)	-	-	**(7,4)**	
Perte réalisée sur les instruments financiers dérivés	6,2	-	-	**6,2**	
Autres	26,0	(0,7)	(0,4)	**24,9**	
	569,9	**(3,1)**	**5,3**	**572,1**	
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	**292,0**	**(0,4)**	**5,8**	**297,4**	
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	261,5	-	-	**261,5**	
Amortissement du financement en capital reporté	57,1	(0,3)	(7,8)	**49,0**	g
Résultats avant impôts	**26,6**	**0,1**	**(13,6)**	**13,1**	
Charge d'impôts sur les résultats	4,8	-	(4,8)	**-**	h
Résultats nets et résultat global de l'exercice	**21,8**	**0,1**	**(8,8)**	**13,1**	

A) CONSOLIDATION DE KRC

En vertu des PCGR canadiens, Keewatin Railway Company (KRC) était désignée à titre d'entité à détenteurs de droits variables (EDDV) et, par conséquent, les états financiers de KRC étaient consolidés dans les états financiers de la Société. En vertu des IFRS, les états financiers de KRC ne seront plus consolidés dans les états financiers de la Société puisque les IFRS pertinentes sont fondées sur des critères de contrôle plutôt que sur le concept d'EDDV. La Société a conclu qu'en vertu des IFRS elle ne contrôle pas les activités opérationnelles de KRC et qu'elle ne devrait pas, par conséquent, consolider les états financiers de celle-ci.

B) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

À la date de transition aux IFRS, la Société a choisi d'utiliser la modèle du coût amorti pour ses immobilisations corporelles et par conséquent n'a pas choisi d'utiliser la juste valeur en tant que coût présumé.

Sous IFRS, l'amortissement des immobilisations corporelles doit être calculé séparément pour chaque composante majeure de l'immobilisation corporelle si cette composante a une durée de vie significativement différente. Cette exigence a mené au redressement des immobilisations corporelles dans la balance d'ouverture IFRS au 1er janvier 2010. Le résultat de ce redressement est une augmentation significative de la valeur nette pour le matériel roulant, les bâtiments et les infrastructures ferroviaires. L'amortissement cumulé des actifs de la catégorie matériel roulant, bâtiment de maintenance, gares et installations ainsi que les infrastructures a été réduit dû à l'établissement de différentes composantes et l'ajustement relié à leur durée de vie utile.

Dans le processus de reclassification de ses actifs en composantes, la Société a également reclassé certains de ses actifs dans des catégories plus appropriées basé sur la nature de ceux-ci. Un exemple de ce reclassement serait les infrastructures utilisées par les centres de maintenance qui étaient classées dans la catégorie centre de maintenance mais qui ont été reclassées dans la catégorie infrastructure.

Rapprochement des immobilisations corporelles à la date de transition :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2010
Immobilisations corporelles – PCGR canadiens	**523,9**
KRC	**(8,7)**
Reclassement aux immobilisations incorporelles	**(61,6)**
Changement net dans le coût original dû à la capitalisation et décapitalisation de certains actifs	**10,5**
Diminution de l'amortissement cumulé	**209,3**
Immobilisations corporelles - IFRS	**673,4**

Rapprochement des immobilisations corporelles au 31 décembre 2010 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2010
Immobilisations corporelles – PCGR canadiens	**725,6**
KRC	**(9,5)**
Reclassement aux immobilisations incorporelles	**(210,4)**
Changement net dans le coût original dû à la capitalisation et décapitalisation de certains actifs	**12,8**
Diminution de l'amortissement cumulé	**211,4**
Immobilisations corporelles - IFRS	**729,9**

3. INCIDENCE DE LA TRANSITION AUX NORMES IFRS (SUITE)

C) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

À la date de transition aux IFRS, la Société a choisi d'utiliser la modèle du coût amorti pour ses immobilisations incorporelles et par conséquent n'a pas choisi d'utiliser la juste valeur en tant que coût présumé.

La Société a également établi que les investissements dans les infrastructures ferroviaires qui sont détenues par d'autres opérateurs de chemin de fer seraient classés de façon plus appropriée dans les immobilisations incorporelles. Ces investissements permettent d'améliorer l'exploitation des services de train passager mais ne peuvent être considérés comme des biens physiques pour la Société puisque les voies ferrées sont la propriété d'autres sociétés de chemin de fer.

Ces immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée de vie estimative qui est approximativement de 38 ans au lieu de la durée des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains qui est significativement plus courte.

Rapprochement des immobilisations incorporelles à la date de transition :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2010
Immobilisations incorporelles – PCGR canadiens	**9,5**
Reclassement provenant des immobilisations corporelles	**61,6**
Diminution de l'amortissement cumulé	**3,0**
Immobilisations incorporelles - IFRS	**74,1**

Rapprochement des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2010 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2010
Immobilisations incorporelles – PCGR canadiens	**17,4**
Reclassement provenant des immobilisations corporelles	**210,4**
Diminution de l'amortissement cumulé	**7,6**
Immobilisations incorporelles - IFRS	**235,4**

D) AVANTAGES DU PERSONNEL

i) Actif au titre des prestations constituées (régimes de retraite)

La Société a appliqué l'exemption relative aux avantages du personnel et elle a comptabilisé à la date de transition des écarts actuariels non constatés en vertu des PCGR canadiens, malgré le fait qu'elle continuera d'appliquer la méthode du corridor en vertu des IFRS à l'avenir. Un actif transitoire ainsi que le coût des services passés ont également été comptabilisés aux résultats non distribués d'ouverture.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2010	31 décembre 2010
Pertes actuarielles non amorties	321,5	467,9
Actif transitoire non amorti	(120,9)	(88,6)
Coûts des services passés non amortis	1,5	1,0
Sous total	**202,1**	**380,3**
Pertes actuarielles non amorties sous IFRS	-	(164,5)
Ajustement IFRS à la date de transition	**202,1**	**215,8**

ii) Passif au titre des prestations constituées

En raison de l'application de l'exemption, la Société a vu son passif augmenter suite à la comptabilisation d'un passif transitoire, d'un coût des services passés et d'un gain actuariel à la date de transition.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2010	31 décembre 2010
Passif transitoire non amorti	2,6	2,3
Coûts des services passés non amortis	0,2	1,0
Pertes actuarielles non amorties	1,5	4,2
Sous total	**4,3**	**7,5**
Coûts des services passés non amortis sous IFRS	-	(0,5)
Pertes actuarielles non amorties sous IFRS	-	(1,6)
Ajustement IFRS à la date de transition	**4,3**	**5,4**

Un montant de 0,5 million de dollars au 1er janvier 2010 (31 décembre 2010 : 0,4 million de dollars) relié à la restructuration a été reclassé du poste « comptes fournisseurs et charges à payer » au poste « passif au titres des prestations constitués » à l'état de la situation financière.

E) PROVISIONS

Les normes IFRS exigent que les provisions soient présentées séparément à l'état de la situation financière. Ainsi au 1er janvier 2010, 12,7 millions de dollars (31 décembre 2010 : 15,9 millions de dollars) reliés aux montants provisionnés pour les obligations environnementales et les litiges légaux ont été reclassés du poste « comptes fournisseurs et charges à payer » au poste « provisions » à l'état de la situation financière. Au 1er janvier 2010, la Société a également enregistré une provision pour ses remboursements de billets et ses crédits attribués lors des retards de train de 1,0 million de dollars (31 décembre 2010 : 0,4 million de dollars) au poste « provisions » à l'état de la situation financière.

F) PRODUITS DIFFÉRÉS – VIA PRÉFÉRENCE

IFRIC 13- *Programmes de fidélisation de la clientèle*, fournit des directives sur le traitement comptable de programmes de fidélisation comme le programme VIA Préférence qui permet aux clients de cumuler des points qu'ils peuvent échanger contre des billets de train. En vertu des PCGR canadiens, la Société comptabilisait les coûts différentiels liés à l'émission de billets de train aux clients utilisant leurs points de récompense.

En vertu des IFRS, la juste valeur des points cumulés lors des déplacements en train est comptabilisée à titre de produits différés. La juste valeur de chaque point correspond à la valeur pour laquelle ce point pourrait être vendu séparément, calculée en fonction du rendement moyen, de la classe du voyage et de la région du voyage. Une provision de 0,6 million de dollars comptabilisée en vertu des PCGR canadiens a été reprise, et des produits différés de 12,1 millions de dollars (31 décembre 2010 : 12,6 millions de dollars) ont été comptabilisés à la date de transition.

G) FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTE

Le financement en capital reporté est ajusté d'un montant équivalent à l'ajustement pour l'amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles des actifs qui ont été financés par le gouvernement du Canada.

H) IMPÔTS DIFFÉRÉS

Le traitement comptable des impôts différés sous IFRS est sensiblement le même que le traitement sous les PCGR canadiens. La diminution du montant d'impôts différés est majoritairement causée par la réduction de l'actif au titre des prestations constituées.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables importantes suivies par la Société se résument comme suit :

A) FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation (voir la conciliation à la note 7). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, les avantages sociaux et les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, aux immobilisations incorporelles et aux impôts différés, 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 l'état de la situation financière 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 disposition d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les résultats tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles.

Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière, et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes.

B) 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 est à court terme.

C) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements dans le fonds de renouvellement des actifs comprennent des billets provinciaux et/ou des billets à ordres et des acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins. Le fonds inclut également des 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 autres produits.

D) CONSTATATION DES PRODUITS

La contrepartie reçue relativement à la vente de billets est répartie entre les points attribués en vertu des programmes de fidélisation (VIA Préférence) et les services de transport des voyageurs en fonction de leur juste valeur relative. Les produits différés reliés aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés sur la base des revenus en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre un billet de train, relativement au nombre total de points totaux attendus d'être échangé pour des billets de train. Les produits sont comptabilisés à titre de produits différés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni ou, dans le cas des points, lorsque ceux-ci sont échangés contre des billets de train. Les produits reportés sont également comptabilisés à titre de revenus lorsqu'il est probable que les points attribués en vertu des programmes de fidélisation ne seront plus échangés. Les autres produits incluant les produits provenant de tiers et les revenus de placements sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les autres produits.

E) CONVERSION DE DEVISES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours 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 des résultats et du résultat global.

Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière 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.

F) 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.

G) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût d'acquisition ou de fabrication diminuée de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur accumulées. Lorsque des composantes majeures d'une immobilisation corporelle ont des durées de vie utile différentes, celles-ci sont comptabilisées séparément et amorties sur leur durée de vie utile respective.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

i) Matériel roulant :

Les charges d'entretien courant nécessaires au cours de la vie utile du matériel (les activités de maintenance régulières pour le maintien en bonne condition des actifs) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée, qui est ensuite amortie sur leur durée de vie utile estimée.

ii) Installations fixes :

Les charges d'entretien courant et de réparation (inspections techniques, contrats de maintenance, etc.) constituent des charges d'exploitation ;

Les dépenses périodiques relatives aux programmes d'entretien majeur des bâtiments sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée et amorties sur leur durée de vie utile estimée.

Les immobilisations corporelles retirées sont dévaluées à leur valeur de recouvrement estimée.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à partir de la date où l'immobilisation est prête à être mise en service, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimée sauf pour les locations d'immeuble et de station qui sont amorties sur le moindre de la durée du bail ou la durée de vie utile estimée. Les durées de vie utiles estimées sont les suivantes :

	Années
Matériel roulant	**10 à 50**
Bâtiments de maintenance	**15 à 50**
Gares et installations	**10 à 50**
Infrastructures (propriété de la société)	**10 à 50**
Améliorations locatives	**10 à 40**
Machinerie et équipement	**5 à 15**
Matériel informatique	**3**
Autres immobilisations corporelles	**15**

Les durées de vie utile estimées, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de l'exercice. L'effet des changements dans ces estimations est comptabilisé de façon prospective. Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

H) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles acquises séparément sont présentées au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulées. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimée. Les durées de vie utiles estimées et le mode d'amortissement sont revus à la fin de l'exercice. L'effet des changements de ces estimations est comptabilisé de façon prospective.

Pour les immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de la phase de recherche sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont engagées et les dépenses de la phase de développement sont comptabilisées si, et seulement si, tout ce qui suit peut être démontré :

- la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service ou de sa vente ;
- l'intention d'achever l'immobilisation incorporelle et de la mettre en service ou de la vendre ;
- sa capacité à mettre en service ou à vendre l'immobilisation incorporelle ;
- la façon dont l'immobilisation incorporelle générera des avantages économiques futurs probables ;
- la disponibilité de ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement et mettre en service ou vendre l'immobilisation incorporelle ; et
- sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation incorporelle au cours de son développement.

Le montant initialement comptabilisé au titre des immobilisations incorporelles développées à l'interne est égal à la somme des dépenses engagées à partir de la date à laquelle les immobilisations incorporelles ont satisfait pour la première fois aux critères de comptabilisation susmentionnés. Lorsqu'il est impossible de comptabiliser des immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de développement sont constatées aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont engagées.

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

	Années
Logiciels développés à l'interne	**3**
Droits d'accès aux infrastructures	**38**
Autres actifs intangibles	**20 à 25**

I) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

Conformément à IAS 36, *Dépréciation d'actifs*, la Société vérifie à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice (obsolescence, dégradation physique, changements notables de l'utilisation, rendements inférieurs aux prévisions, déclin des produits générés ou autre indicateur externe) que des immobilisations corporelles ou incorporelles ont pu se déprécier. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif doit être estimée afin de déterminer le montant, s'il y a lieu, de la dépréciation. La valeur recouvrable correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est calculée selon des hypothèses formulées par la direction à l'égard des flux de trésorerie actualisés.

Lorsqu'il est impossible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif individuel, celui-ci est regroupé avec d'autres actifs afin de former une unité génératrice de trésorerie (UGT), et la Société évalue alors le montant recouvrable de l'UGT.

Lorsque la valeur recouvrable d'un actif est inférieure à sa valeur comptable, la Société comptabilise une charge de dépréciation.

J) PROVISIONS

Les provisions incluant les provisions environnementales, pour litiges légaux, les crédits voyage, les remboursements de billet et de restructuration sont enregistrées lorsque la Société à une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable que la Société devra éteindre cette obligation et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

Le montant comptabilisé en provision est la meilleure estimation de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation actuelle à la date de clôture, compte tenu des risques et incertitudes propres à l'obligation. Lorsqu'une provision est calculée en fonction des flux de trésorerie estimatifs nécessaires à l'extinction de l'obligation actuelle, sa valeur comptable correspond à la valeur actuelle de ces flux de trésorerie.

Lorsque la totalité ou une partie des avantages économiques nécessaires à l'extinction de la provision devrait être recouvrée auprès d'un tiers, le montant à recevoir est comptabilisé à titre d'actif s'il est pratiquement assuré qu'un remboursement sera reçu et si ce montant à recevoir peut être évalué de façon fiable.

Une provision de restructuration est comptabilisée lorsque la Société a établi un plan formalisé et détaillé de restructuration et lorsqu'elle a créé, chez les personnes concernées, une attente fondée qu'elle mettra en œuvre la restructuration, soit en commençant à exécuter le plan, soit en leur annonçant ses principales caractéristiques. L'évaluation d'une provision de restructuration inclut uniquement les dépenses directement liées à la restructuration, principalement des indemnités de départ, c'est-à-dire les montants nécessairement entraînés par la restructuration et non liés aux activités poursuivies par l'entité. Les coûts de restructuration présentés à l'état des résultats et du résultat global se composent principalement de coûts liés au départ d'employés.

La provision environnementale inclut des 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.

K) IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les résultats, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts différés est constaté comme impôts différés 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 différés sont déterminés en utilisant les taux en vigueur anticipés pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts différés d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de l'exercice où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts différés sont constatés dans la mesure où leur réalisation est jugée probable.

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 estimée 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 DU PERSONNEL

i) Avantages postérieurs à l'emploi

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages postérieurs à l'emploi.

Les avantages postérieurs à emploi comprennent les régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que les régimes de soins de santé, de soins dentaires et d'assurance vie accordés aux retraités.

Les obligations de la Société pour ses régimes de retraite à prestations déterminés sont déterminées par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, ainsi que par des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la hausse des salaires et l'âge de départ à la retraite des salariés.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

Le coût des amendements résultants des services passés est comptabilisé à la dépense à la date de l'amendement.

Pour les régimes de retraite, l'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 pour cent 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 (31 décembre 2010 : 12 ans ; 1er janvier 2010 : 12 ans).

Les obligations de la Société pour ses avantages postérieurs à l'emploi, autres que les régimes de retraite, sont déterminés par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Cette méthode intègre les meilleures estimations de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

ii) Avantages du personnel autre que les avantages postérieurs à l'emploi

La Société fournit des avantages du personnel, autres que les avantages postérieurs à l'emploi, comme suit :

- La rémunération et les avantages du personnel à court terme comprennent les salaires annuels, les primes, les congés annuels payés non inclus dans le salaire annuel, les congés de maladie et les frais pour les régimes de soins de santé, de soins dentaires et d'assurance vie. Ces avantages ne sont pas actualisés et sont comptabilisés lorsque les services sont rendus.

- Les avantages à long terme comprennent les indemnisations pour accidents du travail ainsi que les indemnités pour invalidité de longue durée et les assurances applicable lors d'un congé d'invalidité de longue durée. L'obligation actuarielle reliée aux indemnisations pour accidents de travail est constatée lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Cette méthode implique de diviser l'obligation en deux composantes distinctes : les rentes d'indemnité accordées et les indemnités futures. L'obligation actuarielle pour les rentes d'indemnité accordées est la valeur actuarielle actualisée de tous les paiements futurs prévus pour les indemnités déterminées à la date de l'évaluation. L'obligation actuarielle des indemnités futures est la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus pour des indemnités futures. La Société est auto-assurée pour les indemnisations pour accident de travail. L'obligation actuarielle des indemnités pour invalidité de longue durée et les assurances applicables lors d'un congé d'invalidité de longue durée s'effectue selon la méthode de répartition des prestations. Cette méthode 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. Les gains ou pertes actuariels et les autres changements de l'exercice aux obligations de la Société sont enregistrés dans les résultats dans l'année où ils se sont produits.

- Les indemnités de fin de contrat de travail comprennent les avantages payables lorsqu'un contrat d'emploi est terminé avant la date normale de mise à la retraite. La Société comptabilise les indemnités de fin de contrat de travail en charge si elle s'est manifestement engagée à mettre à exécution un plan formalisé pour mettre fin à l'emploi, sans possibilité réelle de se rétracter, avant la date normale de mise à la retraite, ou de fournir des indemnités de fin de contrat reliées à une offre pour encourager des départs volontaires.

N) INSTRUMENTS FINANCIERS

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à leur date de création. Subséquemment à la constatation initiale, l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers dépend de leur classement : à la juste valeur par le biais du résultat net, destinés à la vente, prêts et créances ou autres passifs financiers. La Société décomptabilise un actif ou passif financier lorsque les droits contractuels ou l'obligation sur les flux de trésorerie de l'actif ou du passif sont rendu à échéance.

i) Actifs et passifs financiers à la juste valeur par le biais des résultats nets (JVBRN)

Les instruments financiers sont classés en tant que JVBRN 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 à court terme de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. Les actifs financiers sont classés à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils sont détenus à des fins de transaction ou désignés comme tel dès la comptabilisation initiale.

La Société a classée son encaisse, ses soldes bancaires et ses instruments financiers dérivés comme étant à la JVBRN. Les instruments inclus dans les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui comprennent des dérivés incorporés ont été désignés comme étant des JVBRN.

Les actifs et les passifs financiers classés comme étant à la JVBRN sont évalués à la juste valeur et les variations de leur juste valeur 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 normal de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

ii) Prêts et créances (PC)

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients, les prêts et autres créances assortis de paiements fixes ou déterminables et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Ces 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 attendus. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créances douteuses.

iii) Disponible à la vente (DV)

Les actifs financiers disponibles à la vente sont les instruments financiers non dérivés qui sont désignés comme étant disponibles à la vente ou qui ne sont classés dans aucune autre catégorie. Ils sont présentés dans les actifs non courants à moins que la direction ait l'intention de se départir des investissements dans les 12 mois suivant la fin de l'exercice. Les investissements à courts terme et les investissements inclus dans le fonds de renouvellement des actifs, qui ne sont pas désigné comme à la JVBRN, sont classés comme étant disponible à la vente. Après leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur lorsque cette valeur peut être obtenue de façon fiable. Les variations de la juste valeur à l'état de la situation financière sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

iv) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés à la juste valeur par le biais des résultats nets. 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. Les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les comptes fournisseurs sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

v) Dépréciation des actifs financiers

Les actifs financiers, autres que les JVBRN, font l'objet d'un test de dépréciation à la fin de chaque exercice de présentation de l'information financière. Les actifs financiers sont dépréciés s'il existe une indication objective de l'incidence qu'un ou plusieurs événements survenus après la comptabilisation initiale de ces actifs financiers ont eu un effet sur les flux de trésorerie futurs attendus de ces actifs.

Les pertes de valeur sont enregistrées dans les résultats nets et calculées par la différence entre la valeur comptable et la valeur actualisée des flux de trésorerie estimatifs futurs.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

Lorsque des événements ultérieurs comme des changements d'estimations utilisées pour le calcul de la valeur recouvrable, causent une diminution de la perte de valeur, la diminution de perte de valeur est renversée dans les résultats nets.

Cependant, toutes les reprises de valeur subséquentes d'un investissement classé comme Disponible à la vente sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

O) 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 pour cent et atteignant jusqu'à 80 pour cent 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 JVBRN. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées comme pertes (gains) non réalisées 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.

P) OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimée des biens ou services reçus. Lorsque la juste valeur des biens ou services reçus ne peut être mesuré de façon fiable, les opérations sont comptabilisées à la juste valeur estimative des biens ou services rendus. 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 l'exercice où les tiers ont fourni les biens ou services.

5. ESTIMATIONS ET HYPOTHÈSES COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actif et passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passif éventuels à la date des états financiers. Les résultats réels reliés à ces estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements importants à la valeur comptable dans les exercices futures pour les actifs et passifs affectés. Ces estimations et hypothèses sous-jacentes sont régulièrement révisées et se fondent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, incluant les attentes liées à des événements futurs qui sont considérées comme raisonnable étant donné les circonstances.

A) DURÉE DE VIE UTILE DES ACTIFS AMORTISSABLES

La direction révise de façon annuelle la durée de vie utile de ses actifs amortissables. Au 31 décembre 2011, la direction a évalué que les durées de vie utile établies représentaient l'utilisation prévue de ses actifs par la Société.

B) PROGRAMME *VIA PRÉFÉRENCE*

Le programme *VIA Préférence* permet aux membres d'accumuler des « points de récompense » lors de leurs déplacements en train, qui leur permettent d'obtenir des voyages gratuits à bord de nos trains. Afin d'évaluer la juste valeur des points de récompense, la Société tient compte de la probabilité que ces points soient convertis en billets. Les probabilités estimatives sont fondées sur des données historiques relatives à l'échange de points et elles pourraient ne pas refléter le taux d'échange réel à l'avenir. Par conséquent, le montant réparti entre les services de transport et les points de récompense aurait pu être sensiblement différent si d'autres probabilités estimatives avaient été utilisées.

C) JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société a recours à des techniques d'évaluation afin de déterminer la juste valeur de ses véhicules d'actifs cadre (VAC) lorsque des cours observés sur un marché actif ne sont pas disponibles. Les hypothèses utilisées sont décrites en détail dans la note concernant le fonds de renouvellement des actifs (voir note 11). Lors de l'application des techniques d'évaluation, la direction utilise au maximum les données de marché et a recours à des estimations et à des hypothèses cohérentes avec les données observables que des intervenants du marché utiliseraient afin de fixer le prix d'un instrument. Lorsque les données pertinentes ne sont pas observables, la direction a recours à ses meilleures estimations relativement aux hypothèses que les intervenants du marché adopteraient. Ces estimations pourraient varier par rapport aux prix réels qui pourraient être obtenus lors de transactions dans des conditions de concurrence normale à la date de clôture.

D) PASSIF AU TITRE DE PRESTATIONS DÉFINIES

L'évaluation des obligations en matière de retraite est fondée sur la méthode des unités de crédit projetées prescrite par IAS 19 relativement aux régimes de retraite à prestations définies. L'évaluation des provisions en matière de retraite à l'état de la situation financière est fondée sur un certain nombre d'hypothèses.

Ces hypothèses incluent entre autres des hypothèses relatives aux salaires à long terme et à l'espérance de vie moyenne. Les hypothèses portant sur les salaires supposent une croissance à long terme du revenu, tandis que les hypothèses portant sur l'espérance de vie moyenne sont fondées sur des tables de mortalité reconnues.

Le taux d'intérêt servant à l'actualisation des obligations futures liées aux paiements correspond au taux du marché pour des obligations de sociétés de première catégorie d'échéances semblables. Le taux de rendement à long terme attendu sur les actifs existants du régime est également calculé en fonction de la structure des fonds, compte tenu du rendement et de la volatilité attendue pour chaque catégorie d'actif.

Les modifications d'estimations et d'hypothèses d'un exercice à l'autre, ainsi que les variations par rapport aux données réelles observées pour l'exercice, sont reflétées aux écarts actuariels et si elles dépassent 10 pour cent du montant le plus élevé de l'obligation et des actifs du régime, elles sont amorties au prorata dans le compte de résultat sur la durée de service restante moyenne des membres actifs.

Le règlement du corridor de 10 pour cent aide à prévenir les fluctuations importantes à court terme à l'état de la situation financière et au compte des résultats d'un exercice à l'autre.

E) IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La direction s'appuie sur des estimations pour déterminer les taux et les montants appropriés d'impôts sur les résultats différés comptabilisés, tenant compte du moment et de la probabilité de leur réalisation. Les impôts réels pourraient être très différents de ces estimations en raison de divers facteurs, notamment des événements qui ne se sont pas encore produits, une évolution des lois de l'impôt ou de l'issue des contrôles fiscaux et appels connexes. L'élimination de ces incertitudes et les impôts définitifs connexes peuvent donner lieu à des ajustements des actifs et passifs d'impôts exigibles et différés de la Société.

6. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

L'IFRS 9 - *Instruments financiers* - porte sur le classement et l'évaluation des actifs et passifs financiers. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2015.

La norme IAS 12 – *Impôts sur le résultat* - a été modifiée en décembre 2010 pour inclure une exception au principe général de la norme selon lequel l'évaluation des actifs et des passifs d'impôts différés devrait refléter les conséquences fiscales qui résulteraient de la façon dont l'entité s'attend à recouvrer la valeur comptable de ses actifs. Les modifications s'appliqueront aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2012.

La norme IAS 19 – *Avantage du personnel* - a été modifiée en juin 2011 afin d'éliminer l'option du report de la comptabilisation des gains et des pertes, de modifier la présentation des variations de la valeur de l'obligation au titre des prestations définies et de celle des actifs du régime dans l'état du résultat global, d'exiger que l'intérêt net soit calculé au moyen du taux de rendement d'une obligation de société de première qualité, et enfin, d'améliorer les informations à fournir sur les risques associés aux régimes à prestations définies. Ces modifications s'appliqueront pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2013.

La norme IFRS 13 - *Évaluation à la juste valeur* - définit la juste valeur, établit un cadre unique de dispositions sur la détermination de la juste valeur et comporte des obligations d'information sur les évaluations de la juste valeur. Elle vise les IFRS qui exigent, ou permettent, les évaluations de la juste valeur ou la communication d'informations sur ces évaluations. L'IFRS 13 s'appliquera pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1er janvier 2013.

La norme IAS 1- *Présentation des états financiers* - a été modifiée en juin 2011 afin de maintenir le choix offert à l'entité d'établir un ou deux états, et afin de revoir seulement les exigences de présentation des autres éléments du résultat global : obligation de présenter des totaux partiels distincts des autres éléments du résultat global qui sont susceptibles d'être reclassés dans le résultat net (p. ex., la couverture de flux de trésorerie, la conversion de devises) et de ceux qui ne le sont pas (p. ex., la juste valeur des éléments comptabilisés en autres éléments du résultat global selon l'IFRS 9). Ces modifications s'appliqueront aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1er juillet 2012.

La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de chacune des nouvelles normes ou modifications aux normes actuelles sur ses états financiers.

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

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et du résultat global d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la Société présente un résultat net d'exploitation différent pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2011	31 déc. 2010
Résultats nets et résultat global de l'exercice	**20,2**	13,1
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissement d'immobilisations corporelles et incorporelles	**48,3**	44,8
Pertes sur dépréciation et cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1,7**	4,6
Amortissement du financement en capital reporté	**(46,5)**	(49,0)
Avantages du personnel devant être financés au cours des années subséquentes	**(25,5)**	(5,2)
Charge d'impôts différés	**(0,4)**	0,4
Ajustements de la provision d'impôts des années antérieures	**(1,4)**	-
Perte nette (gain net) non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**2,4**	(7,4)
Ajustement pour les courus de rémunération	**1,6**	(0,2)
Augmentation de la juste valeur des investissements	**(0,4)**	(0,8)
Autres	**-**	(0,3)
Surplus (déficit) de financement de l'exploitation de l'exercice	**-**	**-**

8. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 29,0 millions de dollars (31 décembre 2010 : 30,6 millions de dollars). La Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2011 et 2010.

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2011	Additions	Disposition ou mises hors service	31 décembre 2011
Coût :				
Terrains	8,5	1,2	(0,1)	**9,6**
Matériel roulant	803,6	43,3	(23,5)	**823,4**
Bâtiments de maintenance	134,4	4,0	-	**138,4**
Gares et installations	55,9	8,3	-	**64,2**
Infrastructures (propriété de la société)	133,2	31,4	-	**164,6**
Améliorations locatives	71,5	2,1	-	**73,6**
Machinerie et équipement	35,9	0,3	-	**36,2**
Matériel informatique	11,1	1,6	-	**12,7**
Autres immobilisations corporelles	22,2	0,3	-	**22,5**
Coût total	**1 276,3**	**92,5**	**(23,6)**	**1 345,2**
Amortissement cumulé et dépréciation :				
Matériel roulant	382,9	26,1	(22,5)	**386,5**
Bâtiments de maintenance	79,7	3,9	-	**83,6**
Gares et installations	27,3	2,2	-	**29,5**
Infrastructures (propriété de la Société)	47,6	3,8	-	**51,4**
Améliorations locatives	46,5	2,7	-	**49,2**
Machinerie et équipement	25,8	1,3	-	**27,1**
Matériel informatique	8,5	1,3	-	**9,8**
Autres immobilisations corporelles	19,2	0,4	-	**19,6**
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	**637,5**	**41,7**	**(22,5)**	**656,7**
Projets en cours de réalisation	91,0	35,3	-	**126,3**
Immobilisations corporelles mises hors service	0,1	-	-	**0,1**
Valeur nette totale	**729,9**	**86,1**	**(1,1)**	**814,9**

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2010	Additions	Disposition ou mises hors service	31 décembre 2010
Coût:				
Terrains	6,0	2,5	-	**8,5**
Matériel roulant	782,7	43,3	(22,4)	**803,6**
Bâtiments de maintenance	131,5	2,9	-	**134,4**
Gares et installations	47,6	8,3	-	**55,9**
Infrastructures (propriété de la société)	115,0	18,2	-	**133,2**
Améliorations locatives	65,8	5,7	-	**71,5**
Machinerie et équipement	31,9	4,2	(0,2)	**35,9**
Matériel informatique	8,8	2,3	-	**11,1**
Autres immobilisations corporelles	21,4	0,8	-	**22,2**
Coût total	**1 210,7**	**88,2**	**(22,6)**	**1 276,3**
Amortissement cumulé et dépréciation:				
Matériel roulant	375,7	28,4	(21,2)	**382,9**
Bâtiments de maintenance	76,1	3,6	-	**79,7**
Gares et installations	25,2	2,1	-	**27,3**
Infrastructures (propriété de la Société)	43,6	4,0	-	**47,6**
Améliorations locatives	44,0	2,5	-	**46,5**
Machinerie et équipement	24,1	1,8	(0,1)	**25,8**
Matériel informatique	7,7	0,8	-	**8,5**
Autres immobilisations corporelles	18,9	0,3	-	**19,2**
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	**615,3**	**43,5**	**(21,3)**	**637,5**
Projets en cours de réalisation	77,7	13,3	-	**91,0**
Immobilisations corporelles mises hors service	0,3	-	(0,2)	**0,1**
Valeur nette totale	**673,4**	**58,0**	**(1,5)**	**729,9**

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares. Les projets en cours de réalisation inclus un inventaire de 21,1 millions de dollars (31 décembre 2010 : 15,8 millions de dollars ; 1er janvier 2010 : 1,7 millions de dollars) de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train.

La dépense d'amortissement pour les immobilisations corporelles était de 41,7 millions de dollars en 2011 (31 décembre 2010 : 38,9 millions de dollars).

10. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2011	Additions	Disposition ou mises hors service	31 décembre 2011
Coût :				
Logiciels développés à l'interne	51,2	3,9	(0,8)	**54,3**
Droits d'accès aux infrastructures	75,5	97,9	-	**173,4**
Autres actifs intangibles	3,5	-	-	**3,5**
Coût total	**130,2**	**101,8**	(0,8)	**231,2**
Amortissement cumulé et dépréciation :				
Logiciels développés à l'interne	43,3	3,6	-	**46,9**
Droits d'accès aux infrastructures	41,7	2,2	-	**43,9**
Autres actifs intangibles	0,7	0,8	-	**1,5**
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	**85,7**	**6,6**	**-**	**92,3**
Projets en cours de réalisation	190,8	7,5	-	**198,3**
Valeur nette totale	**235,3**	**102,7**	**(0,8)**	**337,2**

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2010	Additions	Disposition ou mises hors service	31 décembre 2010
Coût :				
Logiciels développés à l'interne	44,6	6,6	-	**51,2**
Droits d'accès aux infrastructures	74,8	0,7	-	**75,5**
Autres actifs intangibles	3,5	-	-	**3,5**
Coût total	**122,9**	**7,3**	**-**	**130,2**
Amortissement cumulé et dépréciation :				
Logiciels développés à l'interne	39,6	3,7	-	**43,3**
Droits d'accès aux infrastructures	39,7	2,0	-	**41,7**
Autres actifs intangibles	0,5	0,2	-	**0,7**
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	**79,8**	**5,9**	**-**	**85,7**
Projets en cours de réalisation	31,0	159,8	-	**190,8**
Valeur nette totale	**74,1**	**161,2**	**-**	**235,3**

La dépense d'amortissement des immobilisations incorporelles pour 2011 était de 6,6 millions (31 décembre 2010 : 5,9 millions de dollars).

11. 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)	31 décembre 2011 Valeur comptable et Juste valeur	31 décembre 2010 Valeur comptable et Juste valeur	1er janvier 2010 Valeur comptable et Juste valeur
Acceptations bancaires	**21,9**	28,2	20,3
Billets provinciaux et/ou billets à ordres	**7,0**	7,8	23,6
Billets du véhicule d'actifs cadre (VAC)	**5,0**	4,9	4,5
Solde à la fin de l'exercice	**33,9**	**40,9**	**48,4**
Moins : portion courante	**24,0**	**15,3**	**25,3**
Portion non courante	**9,9**	**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 24,0 millions de dollars (31 décembre 2010 : 15,3 millions de dollars ; 1er janvier 2010 : 25,3 millions de dollars) de son fonds de renouvellement des actifs pour financer les besoins futurs liés au fond de roulement. Ce montant figure dans la portion courante du fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court-terme au 31 décembre 2011 était de 1,11 pour cent (31 décembre 2010 : 1,09 pour cent ; 1er janvier 2010 : 0,24 pour cent) excluant les billets VAC. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 31 décembre 2011 était de trois mois (31 décembre et 1er janvier 2010 : 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 de l'état de la situation financière, sauf en ce qui concerne les billets VAC, comme on l'explique à la note 11 c).

À l'exception des billets VAC, le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 26 titres de placements à court-terme (31 décembre 2010 : 14 ; 1er janvier 2010 : 19) affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 pour cent 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 la politique de placement interne du fonds de renouvellement des actifs, qui exige que les fonds soient investis 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'exercice :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Solde au début de l'exercice	**40,9**	48,4
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	**0,5**	1,5
Revenus de placements	**0,4**	0,2
Variation de la juste valeur	**0,4**	0,8
Moins : Retraits effectués pendant l'exercice	**(8,3)**	(10,0)
Solde à la fin de l'exercice	**33,9**	**40,9**

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 œuvre 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 2011, 0,2 million de dollars de capital fut reçu (1,1 million de dollars depuis la restructuration) ainsi que, 0,3 million de dollars de perte nominale depuis la restructuration, laissant un solde à recevoir de 7,2 millions au 31 décembre 2011 (31 décembre 2010 : 7,8 millions de dollars ; 1er janvier 2010 : 8,2 millions de dollars). La juste valeur estimée des notes à recevoir est de 5,1 millions de dollars au 31 décembre 2011 (31 décembre 2010 : 4.9 millions de dollars ; 1er janvier 2010 : 4,5 millions de dollars) représentant 70 pour cent 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 des 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.

12. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Salaires à payer et courus	**39,6**	36,9	38,4
Comptes fournisseurs - Immobilisations	**26,6**	53,5	32,6
Comptes fournisseurs - autres	**29,5**	35,5	33,6
Impôt sur le capital, impôt sur les résultats et autre taxes à payer	**7,0**	8,6	10,8
Autres	**1,1**	1,5	1,1
	103,8	**136,0**	**116,5**

13. PROVISIONS

La balance des provisions inclus :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2010	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	31 décembre 2011
Coûts environnementaux (note a)	**0,8**	-	(0,6)	-	-	**0,2**
Litiges et risques contractuels (note b)	**15,2**	-	(0,7)	-	-	**14,5**
Restructuration (note c)	**-**	3,0	-	-	-	**3,0**
Autres	**0,3**	0,1	-	-	-	**0,4**
Provisions totales	**16,3**	**3,1**	**(1,3)**	**-**	**-**	**18,1**

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2010	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	31 décembre 2010
Coûts environnementaux (note a)	**0,8**	-	-	-	-	**0,8**
Litiges et risques contractuels (note b)	**12,0**	3,2	-	-	-	**15,2**
Autres	**0,9**	-	(0,6)	-	-	**0,3**
Provisions totales	**13,7**	**3,2**	**(0,6)**	**-**	**-**	**16,3**

A) COUTS 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 0,2 million de dollars (31 décembre 2010 : 0,8 millions de dollars ; 1er janvier 2010 : 0,8 millions de dollars) qui est incluse dans le compte Provision.

B) LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

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.

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.

C) RESTRUCTURATION

La Société a annoncé l'adoption d'initiatives de réduction des coûts en mettant en place une nouvelle structure organisationnelle régionale. Ces changements ont été annoncés en décembre 2011 et devraient être complétés en mars 2012.

14. AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés incluant des assurances médicales, dentaires et vie à la retraite. La Société offre également des avantages long terme aux employés tel que des prestations auto assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail, des indemnités d'invalidité de longue durée ainsi que la continuité de la couverture des avantages sociaux pour les employés en congé d'invalidité de longue durée. Les évaluations actuarielles pour les avantages du personnel 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 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 pour cent.

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2011.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année. La dernière évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2011.

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 2011. 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 2010 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2011.

Avantages du personnel postérieurs à l'emploi

La dernière évaluation actuarielle pour les régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi non capitalisés a été effectuée en date du 1er mai 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 1er mai 2013.

Avantages du personnel à long-terme

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.

La dernière évaluation actuarielle pour les autres avantages du personnel à long-terme a été effectuée en date du 31 décembre 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2013.

A) RÉGIMES DE RETRAITE ET RÉGIMES DE PRESTATIONS POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations, excluant les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail, sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 décembre 2011	31 décembre 2010	31 décembre 2011	31 décembre 2010
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde de début de l'exercice	**1 593,5**	1 328,3	**13,6**	10,6
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**24,7**	18,0	**0,4**	0,3
Intérêts débiteurs	**87,2**	87,6	**0,8**	0,7
Modification du régime	**-**	-	**0,6**	0,8
Cotisations des salariés	**10,1**	10,1	**-**	-
Prestations versées	**(92,8)**	(89,9)	**(0,6)**	(0,4)
Pertes actuarielles	**237,8**	233,6	**2,0**	1,6
Augmentation de l'obligation reliée à la restructuration	**-**	5,8	**-**	-
Solde à la fin de l'exercice	**1 860,5**	**1 593,5**	**16,8**	**13,6**
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	**1 588,2**	1 481,0	**-**	-
Gains sur rendement réel des actifs des régimes	**97,7**	93,9	**-**	-
(Pertes) gains actuariels	**(61,2)**	69,2	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**44,1**	23,9	**0,6**	0,4
Cotisations des salariés	**10,1**	10,1	**-**	-
Prestations versées	**(92,8)**	(89,9)	**(0,6)**	(0,4)
Solde à la fin de l'exercice	**1 586,1**	**1 588,2**	**-**	**-**

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite est présenté selon les principales catégories :

Catégories d'actif	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Titres de participation (marché public)	**49,1 %**	51,2 %	50,7 %
Titres à revenu fixe (marché public)	**44,3 %**	42,1 %	43,3 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	**6,6 %**	6,7 %	6,0 %
	100,0 %	100,0 %	100,0 %

14. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Composante de la charge constatée au titre des prestations déterminées :		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**24,7**	18,0
Intérêts débiteurs	**87,2**	87,6
Rendement attendu des actifs des régimes	**(97,7)**	(93,9)
Augmentation de l'obligation reliée à la restructuration	**-**	5,8
Pertes actuarielles encourues	**2,1**	-
Charge constatée au titre des prestations déterminées	**16,3**	**17,5**
Composante de la charge des avantages postérieurs à l'emploi :		
Coût des services rendus	**0,4**	0,3
Intérêts débiteur	**0,8**	0,7
Coûts des services passés	**0,5**	0,2
Charge constatée des prestations postérieurs à l'emploi	**1,7**	**1,2**

Montant comptabilisé dans l'état de la situation financière (voir note 14 d) :

	Régimes de retraite			Régimes de prestations postérieurs à l'emploi		
(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Obligation au titre des prestations constituées	**(1 860,5)**	(1,593,5)	(1 328,3)	**(16,8)**	(13,6)	(10,6)
Juste valeur des actifs des régimes	**1 586,1**	1 588,2	1 481,0	**-**	-	-
Excédent (déficit)	**(274,4)**	**(5,3)**	**152,7**	**(16,8)**	**(13,6)**	**(10,6)**
Coût non amorti des services passés	**-**	-	-	**0,7**	0,6	-
Coût non amorti des pertes actuarielles	**461,3**	164,4	-	**3,6**	1,6	-
Actif (passif) au titre des prestations constituées	**186,9**	**159,1**	**152,7**	**(12,5)**	**(11,4)**	**(10,6)**

Historique des gains et pertes reliés à l'expérience pour les régimes de retraite :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Obligation au titre des prestations constituées	**(1 860,5)**	(1 593,5)
Juste valeur des actifs des régimes	**1 586,1**	1 588,2
Déficit	**(274,4)**	**(5,3)**
Différence entre le rendement attendu et le rendement actuel des actifs du régime :		
- Montant	**(61,2)**	(69,1)
- Pourcentage des actifs du régime	**(3,85 %)**	(4,35 %)
Pertes (gains) reliés à l'expérience des passifs du régime :		
- Montant	**14,7**	20,2
- Pourcentage des passifs du régime	**0,79 %**	1,27 %

Cotisation estimative à verser au régime pendant l'exercice suivant :

	Régimes de retraite	Régimes de prestations postérieurs à l'emploi
(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2011
Cotisation estimative à verser au régime pendant l'exercice suivant	**68,0**	5,9

	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 décembre 2011	31 décembre 2010	31 décembre 2011	31 décembre 2010
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées :				
Taux d'actualisation	**4,50 %**	5,50 %	**4,50 %**	5,50 %
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 % - 3,25 %**	3,00 %	**3,00 % - 3,25 %**	3,00 %
Taux de croissance de la pension	**1,13 %**	1,25 %	**-**	-
Coût des prestations				
Taux d'actualisation	**5,50 %**	6,50 %	**5,50 %**	6,50 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes à long terme	**6,25 %**	6,50 %	**-**	-
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 %**	3,00 %	**3,00 %**	3,00 %
Taux de croissance de la pension	**1,13 %**	1,25 %	**-**	**-**
Rendement réel des actifs du régime	**2,30 %**	11,30 %	**-**	-
TAUX TENDANCIELS HYPOTHÉTIQUES DU COÛT DES SOINS DE SANTÉ À LA FIN DE L'EXERCICE :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	**-**	-	**7,31 %**	7,47 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	**-**	-	**4,33 %**	4,50 %
Année où le taux devrait se stabiliser	**-**	-	**2025**	2025

14. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Pour développer le taux de rendement à long terme attendu sur les actifs, la Société considère le niveau actuel du rendement attendu sur les investissements sans risque (principalement les obligations du gouvernement), le niveau historique de la prime de risque associé aux autres classes d'actifs dans lesquels le portefeuille est investi et les attentes pour les rendements futurs de chaque classe d'actifs. Le rendement attendu pour chaque classe d'actif a ensuite été pondéré basé sur la répartition de l'actif cible pour développer un rendement attendu à long terme sur les actifs du portefeuille. Ceci a entraîné la sélection d'une hypothèse de 6,25 pour cent (31 décembre 2010 : 6,50 pour cent).

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 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	Augmentation			Diminution		
	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	**29**	24	26	**(24)**	(20)	(23)
Obligation au titre des prestations constituées	**114**	94	80	**(94)**	(78)	(73)

B) AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG-TERME

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantage du personnel à long-terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :		
Solde de début de l'exercice	**20,9**	20,5
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**5,0**	4,9
Intérêts débiteurs	**1,0**	1,1
Prestations versées	**(6,6)**	(7,1)
Pertes actuarielles	**1,9**	1,5
Solde à la fin de l'exercice	**22,2**	20,9
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de l'exercice	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**6,6**	7,1
Prestations versées	**(6,6)**	(7,1)
Solde à la fin de l'exercice	**-**	-

Composante de la charge constatée au titre des prestations déterminées :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**5,0**	4,9
Intérêts débiteurs	**1,0**	1,1
Pertes actuarielles encourues pour l'exercice	**1,9**	1,5
Coût total	**7,9**	**7,5**

Montant comptabilisé dans l'état de la situation financière (vor note 14 d) :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Obligation au titre des prestations constituées	**(22,2)**	(20,9)	(20,5)
Juste valeur des actifs des régimes	**-**	-	-
Passif au titre des prestations constituées	**(22,2)**	**(20,9)**	**(20,5)**

Cotisation estimative à verser au régime pendant l'exercice suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011
Cotisation estimative à verser au régime pendant l'exercice suivant	**6,1**

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Obligations au titre des prestations constituées :		
Taux d'actualisation	**3,75 %**	4,75 %
Taux de croissance de la rénumération	**3,00 %**	3,00 %
Coût des prestations		
Taux d'actualisation	**4,75 %**	5,25 %
Taux de croissance de la rénumération	**3,00 %**	3,00 %

Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé à la fin de l'exercice :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	**5,90 %**	6,00 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	**3,90 %**	3,90 %
Année où le taux devrait se stabiliser	**2025**	2025

14. AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

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 :

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	Augmentation			Diminution		
	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	**23**	19	8	**(20)**	(17)	(7)
Obligation au titre des prestations constituées	**101**	99	85	**(91)**	(90)	(74)

C) PASSIF LIÉ À LA RESTRUCTURATION DU RÉSEAU

Le passif lié à la restructuration du réseau constitue principalement des dépenses de maintient de salaire et représentent les montants suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Passif relié à la restructuration du réseau	**(0,7)**	(0,8)	(0,8)

D) SOMMAIRE DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME.

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Actifs :			
Régime de retraite	**186,9**	159,1	152,7
Passifs :			
Prestations postérieurs à l'emploi	**(12,5)**	(11,4)	(10,6)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(22,2)**	(20,9)	(20,5)
Passif lié à la restructuration du réseau	**(0,7)**	(0,8)	(0,8)
Total	**(35,4)**	**(33,1)**	**(31,9)**

Total des montants comptabilisés dans l'état des résultats et du résultat global :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Régimes de retraite	**16,3**	17,5
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**1,7**	1,2
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**7,9**	7,5
Coûts de restructuration du réseau	**(0,1)**	-
Total	**25,8**	**26,2**

15. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre, 2011	31 décembre, 2010
Recouvrement d'impôts de la Société à court-terme	**(4,4)**	**(0,4)**
Charge (recouvrement) d'impôt différé de la Société :		
Charge d'impôts différés reliée aux montants originaux et aux renversements d'écarts temporels	**4,3**	4,0
Effet des renversements de crédits d'impôt non utilisés	**1,8**	-
Effet des renversements de dévaluation d'actifs d'impôts différés des années antérieures	**(6,8)**	(3,6)
Ajustements comptabilisés dans l'exercice courant reliés aux impôts différés des années antérieures	**0,3**	-
(Recouvrement) charge d'impôts différés de la Société	**(0,4)**	**0,4**
Recouvrement d'impôts	**(4,8)**	-

Le recouvrement d'impôts sur les résultats nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 26.19 pour cent (31 décembre 2010 : 28.35 pour cent) sur les résultats avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Résultat net avant impôts	**15,3**	**13,1**
Charge d'impôts calculée – taux réglementaires	**4,0**	3,7
Impôts des grandes sociétés et impôts minimum des sociétés	**(4,4)**	(0,4)
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables et autres	**0,1**	-
Effet des renversements de crédits d'impôt non utilisés	**1,8**	-
Effet des renversements de dévaluation d'actifs d'impôts différés des années antérieures	**(6,8)**	(3,6)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés de la Société	**0,2**	0,3
Ajustements comptabilisés dans l'exercice courant relié aux impôts différés des années antérieures	**0,3**	-
Recouvrement d'impôts	**(4,8)**	-

15. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT (SUITE)

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

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

A) IMPÔTS DIFFÉRÉS AU 31 DÉCEMBRE 2011

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés de la Société :			
Financement du gouvernement	**10,9**	(9,4)	**1,5**
Immobilisations corporelles	**13,4**	8,2	**21,6**
Éventualités, autres passifs et montants nets	**2,2**	1,6	**3,8**
Passif au titre des prestations constituées	**6,8**	0,6	**7,4**
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	**(0,9)**	0,6	**(0,3)**
Actifs au titre des prestations constituées	**(37,6)**	(6,8)	**(44,4)**
	(5,2)	(5,2)	**(10,4)**
Pertes fiscales reportées prospectivement	**4,8**	5,6	**10,4**
Actifs (passifs) d'impôts différés de la Société	**(0,4)**	**0,4**	**-**

B) IMPÔTS DIFFÉRÉS AU 31 DÉCEMBRE 2010

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés de la Société :			
Financement du gouvernement	**-**	10,9	**10,9**
Immobilisations corporelles	**13,3**	0,1	**13,4**
Éventualités, autres passifs et montants nets	**0,4**	1,8	**2,2**
Passif au titre des prestations constituées	**6,5**	0,3	**6,8**
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	**(0,3)**	(0,6)	**(0,9)**
Actifs au titre des prestations constituées	**(36,0)**	(1,6)	**(37,6)**
	(16,1)	10,9	**(5,2)**
Pertes fiscales reportées prospectivement	**16,1**	(11,3)	**4,8**
Actifs (passifs) d'impôts différés de la Société	**-**	**(0,4)**	**(0,4)**

La Société a 50,3 millions de dollars (31 décembre 2010 : 24,8 millions de dollars ; 1er janvier 2010 : 78,8 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance en 2029 et 2031.

Les différences temporelles déductibles, pertes fiscales et crédits d'impôt non utilisés pour lesquels aucun actif d'impôt différé n'a été comptabilisé sont réparties de la façon suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Fédéral :			
Éventualités, autres passifs et montants nets	**0,3**	17,9	27,8
Crédits d'impôt et pertes fiscales non utilisés reportés prospectivement	**-**	2,5	9,0
	0,3	**20,4**	**36,8**
Québec :			
Financement du gouvernement	**7,0**	51,0	-
Immobilisations corporelles	**275,2**	276,9	281,6
Passif au titre des prestations constituées	**34,8**	32,3	31,1
Pertes fiscales reportées prospectivement	**50,3**	24,8	78,8
Éventualités, autres passifs et montants nets	**18,6**	17,9	27,7
	385,9	**402,9**	**419,2**

16. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Solde au début de l'exercice	**965,6**	746,0
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**224,7**	268,6
Amortissement du financement en capital reporté	**(46,5)**	(49,0)
Solde à la fin de l'exercice	**1 143,8**	**965,6**

17. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Pour touts les exercices présentés, 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 résultats non distribués, 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.

18. ENGAGEMENTS

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location ont été conclus relativement aux gares de Montréal et de Toronto et sont assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement. Un contrat de location d'une durée de 12 ans et assorti d'une option de renouvellement a également été conclu relativement au siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.

En 2011, un montant de 12,5 millions de dollars (31 décembre 2010 : 13,3 millions de dollars) a été comptabilisé à la dépense dans les résultats concernant les contrats de location d'immeuble.

Les paiements minimums futurs exigibles en vertu des contrats de location-simple pour les immeubles avec clause d'annulation sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Un an ou moins	**11,5**	11,2	24,2
Entre un et cinq ans	**38,1**	40,1	77,1
Plus de cinq ans	**161,4**	170,6	179,0
	211,0	**221,9**	**280,3**

b) Au 31 décembre 2011, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 182,8 millions de dollars (31 décembre 2010 : 348,2 millions de dollars ; 1er janvier 2010 : 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 29,3 millions de dollars (31 décembre 2010 : 26,3 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011 Valeur comptable			31 décembre 2010 Valeur comptable			1er janvier 2010 Valeur comptable		
	JVBRN	DV	PC	JVBRN	DV	PC	JVBRN	DV	PC
Actifs financiers :									
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4,4	8,9[3]	-	3,5	73,3[3]	-	-	4,6[3]	-
Comptes clients	-	-	10,3[1]	-	-	8,3[1]	-	-	7,2[1]
Instruments financiers dérivés	2,2[2]	-	-	4,6[2]	-	-	3,1[2]	-	-
Fonds de renouvellement des actifs- Billets VAC	5,0	-	-	4,9	-	-	4,5	-	-
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	-	28,9[3]	-	-	36,0[3]	-	-	43,9[3]	-
		JVBRN	Autres passifs		JVBRN	Autres passifs		JVBRN	Autres passifs
Passifs financiers :									
Comptes fournisseurs et charges à payer		-	95,1[4]		-	125,0[4]		-	103,5[4]
Instruments financiers dérivés		1,2[2]	-		1,2[2]	-		7,1[2]	-

JVBRN – Actifs et Passifs financiers à la juste valeur par le biais des résultats nets
DV – Disponible à la vente
PC – Prêts et créances
(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 autres que les instruments financiers détenus à la juste valeur par le biais des résultats, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme. Les instruments financiers détenus à la juste valeur par le biais des résultats 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 attendus. 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.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

Les hypothèses utilisées pour le modèle d'évaluation comprennent ce qui suit :

Critères	Hypothèses		
	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Date prévue jusqu'à l'échéance	4,6 ans	5,5 ans	6,3 ans
Taux d'actualisation	7,1 % à 67,0 %	8,6 % à 43,6 %	9,8 % à 33,0 %
Taux d'intérêt nominaux	CDOR swap – 50pdb à CDOR swap + 30pdb	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 pour cent 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 (31 décembre 2010 : 0,2 million de dollars ; 1er janvier 2010 : 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 comment 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 (Note 1) :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2011	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**13,3**	13,3	-	-
Fonds de renouvellement des actifs- Billets de VAC	**5,0**	-	-	5,0
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	**28,9**	28,9	-	-
Instruments financiers dérivés	**2,2**	-	2,2	-
Passifs :				
Instruments financiers dérivés	**1,2**	-	1,2	-

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 déc. 2010	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**76,8**	76,8	-	-
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	-

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2010	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**4,6**	4,6	-	-
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	-

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)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Fonds de renouvellement des actifs-billets de VAC :		
Solde du début	**4,9**	4,5
Total des gains dans le résultat net [1]	**0,4**	0,8
Ventes	**(0,3)**	(0,4)
Solde de fermeture	**5,0**	**4,9**

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

19. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

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)	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Actifs :			
Instruments financiers dérivés	**2,2**	4,6	3,1
Passifs :			
Comptes fournisseurs et charges à payer	**0,8**	1,2	1,6
Instruments financiers dérivés	**1,2**	1,2	7,1

L'objectif de la 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 pour cent du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le résultat net de la Société.

E) RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 59,7 millions de dollars (31 décembre 2010 : 130,6 millions de dollars ; 1er janvier 2010 : 63,3 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 2011, environ 31,5 pour cent (31 décembre 2010 : 19,8 pour cent ; 1er janvier 2010 : 17,8 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 57,2 pour cent (31 décembre 2010 : 69,9 pour cent ; 1er janvier 2010 : 70,8 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2011, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 1,3 million de dollars (31 décembre 2010 : 0,8 million de dollars ; 1er janvier 2010 : 0,5 millions 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 pour cent des prix en dollars américains du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers.

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 96,3 millions de dollars (31 décembre 2010 : 126,2 millions de dollars ; 1er janvier 2010 : 110,6 millions de dollars), représentent 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 2011 :

(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	90,2	-	-	2,5	2,4	**95,1**
Passifs financiers dérivés	0,2	0,3	0,6	0,1	-	**1,2**

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	121,4	-	-	1,8	1,8	**125,0**
Passifs financiers dérivés	0,3	0,2	0,5	0,2	-	**1,2**

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 1er janvier 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	100,5	-	-	1,5	1,5	**103,5**
Passifs financiers dérivés	1,7	1,7	3,2	0,5	-	**7,1**

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 47,2 millions de dollars (31 décembre 2010 : 117,7 millions de dollars ; 1er janvier : 53,0 millions de dollars). Une variation de 100pdb du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers.

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

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

Description	Exercice	Prix fixé par gallon américain ($ US)	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en $ CAN (milliers)		
	(1)	31 déc. 2011	31 déc. 2011	31 déc. 2011	31 déc. 2010	1er jan. 2010
Pétrole brut – swap	2010	-	-	**-**	-	1 497
Pétrole brut – swap	2011	-	-	**-**	3 769	1 178
Pétrole brut – swap	2012	1,957 à 2,780	4 032	**1 509**	880	139
Total partiel				**1 509**	**4 649**	**2 814**

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Description	Exercice	Taux de change à terme $ CAN/$ US	Montant nominal de référence en $ US (milliers)	Juste valeur en $ CAN (milliers)		
	(1)	31 déc. 2011	31 déc. 2011	31 déc. 2011	31 déc. 2010	1er jan. 2010
Contrat de change à terme	2011	-	-	**-**	-	136
Contrat de change à terme	2012	0,954 à 1,036	35 163	**652**	-	125
Contrat de change à terme	2013	0,992 à 0,997	2 534	**64**	-	-
Total partiel				**716**	**-**	**261**
Instruments financiers dérivés avec une juste valeur positive :				**2 225**	**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	Exercice	Prix fixé par gallon américain ($ US)	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en $ CAN (milliers)		
	(1)	31 déc. 2011	31 déc. 2011	31 déc. 2011	31 déc. 2010	1er jan. 2010
Pétrole brut – swap	2010	-	-	**-**	-	(5 990)
Pétrole brut – swap	2011	-	-	**-**	-	(159)
Pétrole brut – swap	2012	2,840 à 3,070	7 056	**(1 057)**	-	-
Pétrole brut – swap	2013	2,309 à 2,929	2 268	**(116)**	-	-
Total partiel				**(1 173)**	**-**	**(6 149)**

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Description	Exercice	Taux de change à terme $ CAN/$ US	Montant nominal de référence en $ US (milliers)	Juste valeur en $ CAN (milliers)		
	(1)	31 déc. 2011	31 déc. 2011	31 déc. 2011	31 déc. 2010	1er jan. 2010
Contrat de change à terme	2010	-	-	-	-	(709)
Contrat de change à terme	2011	-	-	-	(996)	(195)
Contrat de change à terme	2012	-	-	-	(205)	-
Total partiel				**-**	**(1 201)**	**(904)**
Instruments financiers dérivés avec une juste valeur négative :				**(1 173)**	**(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 à la fin de l'exercice, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur l'état de la situation financière. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés. Le risque de crédit associé à ces banques est considéré comme très faible puisque la Société ne traite qu'avec des institutions financières réputées et de grande qualité.

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.

21. 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.

La rémunération des principaux dirigeants est établie par le Comité des ressources humaines en fonction des rendements individuels et des tendances du marché. Les recommandations du Comité des ressources humaines sont ensuite présentées et approuvé par le Conseil d'administration.

Les principaux dirigeants de la société inclus les membres de l'exécutif qui font parti du Comité de gestion de la Société.

La rémunération des principaux dirigeants de la Société est la suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Rémunérations et avantages du personnel à court-terme	2,5	2,8
Avantages postérieurs à l'emploi	0,6	0,4

22. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,3 million de dollars (31 décembre 2010 : 1,4 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état des résultats et du résultat global. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,5 million de dollars (31 décembre 2010 : 1,4 million de dollars) dans l'état des résultats et du résultat global, principalement en « Marketing et ventes », et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

23. ÉVENTUALITÉS

A) ENVIRONNEMENT

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 comptabilisée basée sur les frais futurs anticipés.

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'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

B) MISE HORS SERVICES DES IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-simple 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 comptabilisé aux états financiers.

24. ÉVÉNEMENT SUBSÉQUENT

Le 26 février 2012, un déraillement de train avec décès a eu lieu et pourrait avoir un impact sur la situation financière de la Société. Un recours collectif a été déposé à la Cour de justice de l'Ontario. La Société n'est pas en mesure d'estimer l'impact de cet évènement en ce moment.

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Paul G. Smith
Président du conseil d'administration
Toronto (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
Vice-président du conseil d'administration
Winnipeg (Manitoba)

William M. Wheatley
Regina (Saskatchewan)

COMITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMITÉ DE LA VÉRIFICATION, DES RISQUES ET DES FINANCES
Eric Stefanson, président
Jeffrey Clarke
Denis Durand
David Hoff
Anthony Perl

COMITÉ DE LA GOUVERNANCE D'ENTREPRISE
Angela Ferrante, présidente
Wendy A. King
Jean-Martin Masse
Eric Stefanson

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES
David Hoff, président
France Bilodeau
Angela Ferrante
Wendy A. King

COMITÉ DES PLACEMENTS
France Bilodeau, présidente
Donald Mutch
Denis Durand
William Wheatley

COMITÉ DE L'IMMOBILIER, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PROGRAMMES D'IMMOBILISATIONS MAJEURS
Jeffrey Clarke, président
Jean-Martin Masse
Donald Mutch
Anthony Perl
William Wheatley

CHEFS DE DIRECTION

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

Marc Laliberté
Président
et chef de la direction

Yves Bourbonnais
Chef, Technologie de l'information

Laurent Caron
Chef, Capital humain

Steve Del Bosco
Chef, Marketing et Ventes

Yves Desjardins-Siciliano
Avocat général
et secrétaire

John Marginson
Chef de l'exploitation

Denis Pinsonneault
Chef, Orientation-client

Robert St Jean
Chef, Services financiers et Administration

ADRESSE 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) 949-7483

1150 Station Street
Vancouver
(Colombie Britannique)
V6A 4C7
(604) 640-3700

viarail.ca