

Notes d'allocution

Ottawa, 14 juin 2011

ROBERT ST-JEAN, CHEF, SERVICES FINANCIERS ET ADMINISTRATION, VIA RAIL CANADA
LIVRÉ À L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE DE VIA RAIL
PRIORITÉ AU DISCOURS PRONONCÉ

La transformation : notre rendement

Ma présentation se divise en quatre parties.

- Premièrement, je vais donner un aperçu du rendement de VIA au 31 décembre 2010 et au premier trimestre de 2011 en matière d'achalandage, de produits et de coûts. Les résultats sont encourageants. Non seulement l'achalandage et les produits sont en croissance plus tôt que prévu après la récession de 2008, mais la productivité augmente également.
- Deuxièmement, je ferai une petite mise à jour concernant le Programme d'investissements en immobilisations. En matière de dépenses, l'investissement en immobilisations en 2010 a réellement commencé à aller de l'avant, et nous réalisons de beaux progrès.
- Troisièmement, je veux examiner les coûts liés aux retraites, car ils augmentent de façon importante depuis les dernières années, et je vais vous expliquer pourquoi.
- Finalement, je parlerai d'un changement majeur apporté à nos pratiques comptables, ce qui semble ennuyeux, mais qui représente réellement une étape importante vers l'objectif d'une transparence et d'une obligation de rendre compte accrues, dont le président du conseil d'administration vient de nous parler il y a quelques minutes.

Rendement : produits et achalandage

La crise financière de 2008 et la récession de 2009 ont eu une incidence directe et immédiate à VIA Rail. Nos produits et notre achalandage ont diminué. Les analystes de marché prévoient que nous devons attendre 2013 avant de retrouver les niveaux de 2008 et la stabilité du marché des voyages.

En 2010, notre rendement dans le corridor Québec - Windsor a confirmé cette attente – l'achalandage est demeuré plus ou moins égal à celui de 2009.

Dans l'Ouest canadien, par contre, l'achalandage a augmenté davantage que prévu. La demande pour les marchés du tourisme national et international a fait un bond plus important que prévu – signe que les efforts d'amélioration de nos produits et de notre marketing pour le tourisme dans l'Ouest attirent l'attention.

Malheureusement, les marchés du tourisme dans l'Est du Canada ont connu des difficultés tout au long de l'année, et dans ces marchés, notre achalandage a diminué. Donc, à la fin de l'année, nous avons connu une diminution générale, avec une baisse de 1,3 pour cent de voyageurs-milles par rapport à 2009.

Mais si nous examinons les produits voyageurs en 2010, nous apercevons un fait intéressant. Malgré la légère diminution de l'achalandage, les produits voyageurs ont augmenté de 3,2 pour cent. L'augmentation n'est pas énorme, mais elle est importante. Elle signifie que nous gagnons plus de recettes par voyageur.

Et si nous examinons les indicateurs de performance clés dont Marc vient tout juste de nous parler, nous apercevons le même phénomène. Par exemple, un des indicateurs de performance clé mesure le produit gagné par siège-mille – et il a augmenté de 0,5 cent.

Un autre indicateur de performance clé mesure les recettes générées par employé. Il a également augmenté, passant de 86 dollars à 93 dollars en 2010.

Si nous examinons le premier trimestre de 2011, les résultats sont encore plus encourageants. Comparativement au premier trimestre de 2010, les produits voyageurs ont augmenté de 6,2 pour cent, et l'achalandage a augmenté de 2,7 pour cent.

- Dans le Corridor-Est, entre Montréal et Toronto, les recettes sont en hausse de 5,7 pour cent, l'achalandage est en hausse de 1,5 pour cent, et les tarifs moyens sont en hausse d'environ 4,7 pour cent.
- Les recettes du Sud-Ouest de l'Ontario ont augmenté de 8,3 pour cent, avec une hausse de 5,2 pour cent de l'achalandage.
- Les recettes générées par les longs parcours de l'Est ont augmenté de 9,2 pour cent par rapport à l'année dernière, tandis que l'achalandage est stable – une hausse de seulement 0,4 pour cent.
- Les recettes générées par le *Canadien* dans l'Ouest ont augmenté de 8,8 pour cent par rapport à l'année dernière, l'achalandage a augmenté et les tarifs moyens aussi.
- Les liaisons en régions éloignées ont généré le même niveau de produits que l'an passé.

Alors, pour résumer le rendement de VIA en ce qui concerne l'achalandage et les produits, disons que, en 2010, malgré une légère diminution de l'achalandage, nous avons augmenté les produits et généré une valeur par voyageur accrue. Et au cours du premier trimestre de 2011, les recettes continuent d'augmenter – et l'achalandage est sur la bonne voie en termes de croissance.

Rendement :
coûts d'exploitation

Examinons maintenant les coûts d'exploitation. Bien que les coûts totaux en 2010 aient augmenté de 1,9 pour cent par rapport à 2009, ils représentent 16,8 millions de dollars de moins que notre budget pour l'année. Cela résulte de la nouvelle orientation sur l'augmentation de la productivité, l'élimination du gaspillage, lorsque possible, et le maintien d'un contrôle strict sur toutes les dépenses discrétionnaires.

Ce résultat est également reflété par l'un de nos indicateurs de performance clés, qui mesure les coûts directs par siège-mille disponible, qui ont été réduits de 0,7 cent par mille en 2010. En raison de la diminution des coûts par siège-mille, et de l'augmentation des recettes par siège-mille, on aperçoit clairement une amélioration de la productivité.

Je souhaite vous parler de deux domaines dignes de mention dans lesquels nous avons réalisé des économies.

- Des économies importantes ont été enregistrées à la suite d'une réorganisation d'entreprise qui a permis de mieux harmoniser les activités d'exploitation avec les objectifs stratégiques de VIA. Ces économies ont permis de réduire le nombre de postes de direction et de postes non syndiqués de 12 pour cent, et de réduire les coûts de rémunération et de prestation.
- De plus, les coûts en carburant ont été considérablement réduits. Un facteur important ayant contribué à cette réduction a été la mise en service des locomotives F-40 remises à neuf dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations. Les locomotives remises à neuf consomment considérablement moins de carburant, soit une économie de carburant de 9 pour cent. Le prix du carburant, plus bas en 2010 qu'au cours de l'année précédente, a également beaucoup contribué à la réduction.

Au premier trimestre de 2011, les coûts d'exploitation sont en hausse de 0,5 pour cent par rapport au premier trimestre de 2010. Cela s'explique par la hausse des coûts liés aux retraites. Si on ne tient pas compte de ces derniers, les charges d'exploitation ont diminué par rapport à celles du premier trimestre de 2010.

La hausse de la masse salariale a également augmenté les coûts d'exploitation généraux. Une grande partie de cette hausse – et j'y reviendrai bientôt – est l'importante augmentation des coûts liés aux retraites. Mis à part ces derniers, les dépenses liées à la rémunération ont diminué par rapport à celles du premier trimestre de 2010.

Rendement : financement de l'État

Comme Marc l'a mentionné, notre objectif est de limiter le financement d'exploitation gouvernemental aux liaisons essentielles éloignées seulement, et de mieux recouvrer les coûts pour toutes les autres liaisons.

Notre déficit d'exploitation en trésorerie pour 2010, de 261,5 millions de dollars, a été plus élevé que celui de 2009 de 0,3 million de dollars. Mais notre financement d'exploitation gouvernemental a été plus élevé que celui de 2009 de 35 millions de dollars. Vous devez vous demander pourquoi.

C'est que 35 millions de dollars du Fonds de renouvellement des actifs de VIA ont été utilisés pour financer une partie du déficit d'exploitation en 2009. Cette source de financement interne est épuisée, et n'était pas disponible en 2010.

Investissements en immobilisations

Nous avons commencé à mettre en œuvre le plan d'investissement en immobilisations de 923 millions de dollars en 2007, et les projets ont commencé à atteindre leur point culminant en 2010. Les dépenses en immobilisations ont totalisé 268,6 millions de dollars pour l'année, et VIA a procédé à des travaux pour remettre à neuf et renouveler ses locomotives et voitures voyageurs. D'importants projets d'infrastructure ont commencé dans l'ensemble du corridor Québec - Ontario, et VIA a aussi entrepris des améliorations des gares dans toutes les parties de son réseau.

Il y a eu des retards dans les projets d'infrastructure du triangle Montréal - Ottawa - Toronto, ainsi que dans certains projets relatifs au matériel roulant. Ces retards étaient attribuables au temps dont les entrepreneurs avaient besoin pour la mise en place des projets et la familiarisation avec la tâche à accomplir. VIA travaille avec divers entrepreneurs et fournisseurs pour respecter les échéanciers des projets et pour réviser les échéanciers au besoin.

Les avantages liés à ces projets, en ce qui a trait à l'amélioration du niveau et de la qualité du service, se concrétisent déjà. Les projets d'infrastructure seront terminés en 2011 et en 2012, ce qui nous permettra d'ajouter des liaisons dans le corridor Québec - Windsor l'année prochaine.

Régimes de retraite de VIA

J'ai mentionné il y a quelques instants que les coûts liés aux retraites ont augmenté de façon importante. Ils continueront d'augmenter au cours des prochaines années. Puisqu'ils ont une incidence importante sur les coûts d'exploitation totaux, j'aimerais expliquer rapidement ce qui se passe.

Au cours des années fructueuses avant 2008, les régimes de retraite de VIA étaient « en surplus », ce qui implique que la valeur des fonds de retraite était beaucoup plus élevée que nécessaire pour couvrir le paiement des prestations. Et cela signifiait, selon la réglementation, que VIA bénéficiait d'un « congé de cotisation » – nous n'avions pas à contribuer au fonds. En fait, la réglementation empêchait VIA de contribuer au fonds de retraite destiné au personnel de direction.

Tout cela a changé suite à la crise financière de 2008. Les placements des fonds de retraite ont perdu de la valeur, et les intérêts gagnés sur les placements ont diminué. Nous avons soudainement découvert que le congé de cotisation était terminé – et nous avons dû ajouter encore plus d'argent au fonds pour tenir compte du déficit du fonds de retraite. Même si l'économie s'améliore, ces coûts ne disparaissent pas. En fait, ils continueront d'augmenter.

J'aimerais mettre l'accent sur le fait que cette situation n'est pas unique à VIA Rail. En fait, le Bureau du surintendant des institutions financières rapporte que plus des trois quarts de tous les régimes de retraite au Canada sont en déficit depuis la fin de 2010.

Nous avons pris des mesures pour réduire les coûts de gestion et d'administration des fonds de retraite, lorsque possible. Mais en réalité – à moins que les rendements des placements et les taux d'intérêt du marché s'améliorent plus que nous espérons – VIA fera face à une augmentation des coûts liés aux retraites à l'avenir.

Changements dans la comptabilité

Avant de conclure, j'aimerais dire quelques mots sur les changements apportés à nos procédés comptables à VIA Rail.

En 2010, VIA est passée d'un ensemble de normes intitulées « principes comptables généralement reconnus » aux Normes internationales d'information financière, ou NIIF.

Ceux parmi vous qui lisent les états financiers savent qu'il peut être difficile de comparer les états de différentes entreprises. Les Normes internationales d'information financière (NIIF) facilitent ces comparaisons, non seulement au Canada, mais partout dans le monde. En adoptant ces normes, VIA utilise les mêmes analyses comparatives et les mêmes normes que d'autres entreprises commerciales.

Cela peut sembler anodin, mais il s'agit d'une importante étape vers l'augmentation de la clarté et de la transparence de l'exploitation de VIA. Cela veut dire, par exemple, que vous pouvez comparer plus facilement notre rendement avec celui d'autres entreprises dans le monde, par exemple avec celui de la S.N.C.F., qui est la société de rail voyageurs en France, ou avec celui des transporteurs aériens ou des entreprises d'autocars au Canada.

C'est important, car VIA continue de travailler à mieux recouvrer les coûts pour rendre nos services commercialement viables, et nous essayons de le faire de façon ouverte et responsable pour les Canadiens.

En résumé, cela respecte le même esprit qui se trouve derrière notre première assemblée publique de VIA.

Cela fait partie de notre effort de partager avec nos actionnaires – les contribuables canadiens – un compte-rendu clair du cheminement de VIA et de notre parcours – et de nos progrès.

Merci.