



Notes d'allocution

Montréal, le 28 mai 2013

**ROBERT ST-JEAN, CHEF, SERVICES FINANCIERS ET ADMINISTRATION
VIA RAIL CANADA
ALLOCUTION PRONONCÉE À L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE, TENUE À MONTRÉAL
SOUS RÉSERVE DE MODIFICATIONS**

Messieurs Smith et Laliberté ont fait allusion au fait que 2012 a été une année remplie de défis pour VIA Rail. Mon rôle est de vous expliquer ce que cela signifie sur le plan des indices de performance.

Laissez-moi débiter en vous disant que l'année a réellement été remplie de défis. En matière d'achalandage et de recettes, les chiffres ne sont pas aussi réjouissants que nous voudrions qu'ils soient.

Laissez-moi toutefois ajouter que les chiffres ne sont pas non plus aussi décourageants qu'ils pourraient paraître au premier coup d'œil. En fait, VIA Rail a continué en 2012 d'améliorer sa position financière, autant au niveau des affaires que de l'exploitation. De 2010 à 2012, VIA Rail a réduit son financement public de 38,6 millions de dollars.

Il y a donc de bonnes raisons d'être optimistes quant à ce que nous réserve l'avenir.

Achalandage et recettes

Tout d'abord, regardons l'achalandage et les recettes de 2012. Tous deux ont connu une baisse au cours de l'année. Les recettes voyageurs totales étaient 2,9 pour cent moins élevées qu'en 2011, alors que le nombre total de passagers a chuté de 2 pour cent.

Durant le dernier trimestre de 2012, l'achalandage et les revenus ont diminué de façon plus importante là où nous avons diminué les fréquences. Dans le Sud-Ouest de l'Ontario, les revenus ont diminué de 15,5 %. En ce qui a trait au parcours de l'Océan, de Montréal à

Halifax, les revenus ont diminués de 28,1 pourcent. Pour ce qui est du Canadien, dans l'Ouest du pays, ils ont diminués de 8,7 pourcent.

Ces résultats ont été partiellement compensés par la légère croissance des revenus des liaisons desservant Montréal-Ottawa-Toronto ce qui résulte en une baisse totale des revenus de 4,4 pour cent pour le trimestre.

Alors que ces résultats ne sont pas ceux que nous souhaiterions voir, il est important de garder en tête que les ajustements aux fréquences ont été effectués pour les services qui n'étaient pas profitables. Quoique ces ajustements aient engendré une baisse d'achalandage, ils ont généré des économies plus importantes dans nos charges d'exploitation. En se fondant purement sur les profits et les pertes, ces changements sont raisonnables.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation avant l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les bénéfices ont augmenté d'environ 4,5 pour cent en 2012.

Expliquer cette hausse est un peu compliqué. Dans un sens, les coûts directs d'exploitation de nos trains n'y ont pas eu grand-chose à voir. L'augmentation provient notamment d'une augmentation de l'amortissement, des coûts des régimes de retraite plus élevés et des taux d'intérêt plus faibles sur les instruments financiers dérivés.

Impact des initiatives de 2012

Si nous mettons de côté les coûts des régimes de retraite, VIA Rail a réussi à atteindre les objectifs qu'elle s'était fixés dans son plan d'entreprise annuel pour 2012. Le faire n'a cependant pas été facile.

C'est la raison pour laquelle les initiatives dont Marc parlait sont si importantes; elles provoquent une croissance réelle et notable des recettes et permettent d'atteindre une stabilité financière pour le rail voyageurs.

Il est trop tôt pour déterminer précisément les avantages qu'apporteront ces initiatives à long terme. Les résultats que nous avons vus jusqu'à maintenant sont toutefois très encourageants.

Par exemple, au cours du premier trimestre de 2012, après que la plupart de ces initiatives aient été lancées :

- le nombre de passagers voyageant entre Montréal et Québec a connu une hausse de plus de 10 pour cent par rapport au dernier trimestre de 2011;
- les passagers voyageant dans les trains du triangle Montréal-Ottawa-Toronto ont profité de services plus fréquents et plus rapides, et l'achalandage a augmenté de plus de 10 pour cent;
- sur nos services long-parcours de l'est et de l'ouest, pour lesquels la fréquence a été réduite, les taux d'occupation pour le trimestre ont fait un bond de 58 à 67 pour cent, ce qui indique un plus grand nombre de passagers par train;
- au cours de la période des fêtes, du 20 décembre au 6 janvier, l'achalandage sur le service long-parcours de l'ouest a connu une hausse de 14 pour cent par rapport à la période des fêtes de l'année précédente.

Des signes positifs se démarquent également lorsque l'on observe les résultats du premier trimestre de cette année :

- au cours du long congé de Pâques, l'achalandage global a augmenté de 2,4 pour cent par rapport au congé de 2012, avec une hausse de plus de 10 pour cent dans le Corridor. Les recettes par voyageur ont quant à elles bondi de 13 pour cent sur certaines sections des services long-parcours de l'est et de l'ouest;
- nos recettes totales par employé, une mesure de la productivité d'ensemble de VIA Rail, ont bondi à 93 000 \$ au cours du premier trimestre, et ce, par rapport à 89 000 \$ pendant le premier trimestre de 2012.

Ce genre de résultat démontre que les initiatives de VIA Rail visant à améliorer le rail voyageurs font déjà une différence. Nous sommes en train de rendre le rail voyageurs plus attrayant pour les clients, dans les régions ciblées, et nous fournissons nos services avec une plus grande efficacité.

Je suis certain que VIA Rail continuera de s'améliorer sur le plan de l'achalandage, des recettes et de la productivité au fil de l'année 2013.

Merci.