



## Notes d'allocution

Montréal, le 28 mai 2014

### **ROBERT ST-JEAN, CHEF, SERVICES FINANCIERS ET ADMINISTRATION LIVRÉ À MONTRÉAL – ASSEMBLÉE PUBLIQUE ANNUELLE 2014 LA VERSION PRONONCÉE FAIT FOI**

Comme l'on exposé messieurs Smith et Desjardins-Siciliano, l'année 2013 fut caractérisée par nombre d'ajustements et par l'achèvement des travaux majeurs rendus possibles par les investissements du gouvernement du Canada de plus d'un milliard de dollars octroyés depuis 2007, dont \$96 millions en 2013.

Somme toute, nous avons maintenu en 2013 un niveau d'activité commerciale comparable à celui de l'année précédente, et ce, malgré le fait qu'il s'agissait de la première année suivant l'entrée en vigueur des ajustements de certaines fréquences, annoncés en 2012. Ce fut en effet une priorité pour VIA Rail en 2013 d'arrimer encore plus étroitement le nombre et les horaires de nos départs avec les besoins de nos clients. Nous poursuivons d'ailleurs nos efforts en ce sens au cours du présent exercice, une stratégie qui, jumelée à d'autres initiatives, devraient nous permettre d'accroître nos activités.

Examinons maintenant le rendement et la situation financière de la société pour l'exercice s'étant terminé au 31 décembre 2013.

L'ensemble de nos charges d'exploitation s'est établi à 578 millions de dollars au cours de cette période, soit une augmentation de 4% par rapport à l'année précédente. Cette variation est en bonne partie attribuable à une hausse des coûts liés à notre régime de retraite. Je reviendrai d'ailleurs sur ce point.

Malgré un niveau d'activité semblable à 2012, l'année 2013 fut caractérisée à la fois par un certain nombre de réalisations au niveau opérationnel combinées à des défis de taille sur le plan commercial, notamment au titre de la concurrence que livrent nos compétiteurs, au premier chef, l'automobile.

La concurrence et la réorganisation de nos horaires, en l'occurrence ceux de nos longs parcours qui effectuent moins de trajets depuis l'automne 2012, expliquent en bonne partie la diminution de nos revenus. Nos recettes se sont ainsi établies à 270 millions de dollars, une réduction de 2,3% par rapport à l'année précédente, et ce, malgré le fait que nous ayons transporté approximativement le même nombre de passagers en comparaison avec l'année 2012.

Sur le plan des dépenses, bien que nous ayons été en mesure de contenir l'augmentation de nos coûts d'opérations à moins de 1% ou 4 millions de dollars, notre déficit d'exploitation s'est accru de 28 millions de dollars au cours de cette période, dont la plus large part est attribuable à l'augmentation des contributions de l'employeur au régime de retraite.

Ceci étant, un niveau de contributions plus élevé au fonds de pension, des taux d'intérêts plus favorables et un retour sur investissement nettement plus positif nous auront permis d'accroître de façon significative le niveau de solvabilité de nos régimes de retraite. L'établissement progressif d'un nouveau partage de coûts entre employeur et employés ainsi que d'autres mesures en discussion devrait générer des économies additionnelles au cours du présent exercice et davantage au cours des années subséquentes.

Nous avons continué d'enregistrer au cours de l'année financière 2013 des gains au chapitre de la productivité. Plusieurs initiatives introduites dans le but d'accroître la productivité et la performance sont en cours, et s'avèrent bénéfiques sur les plans opérationnel et financier. En voici quelques exemples :

- Nous optimisons l'utilisation de notre équipement par la mise en service de voitures plus légères, plus compatibles et pouvant accueillir davantage de passagers.
- Nous avons réussi, malgré la hausse des prix du carburant à réduire notre consommation de 8%, ce qui correspond à une économie de 3,5 millions de dollars au cours de la période de référence grâce à notre système de gestion par télémétrie et une flotte de locomotives modernisées et moins énergivores.
- D'autre part, bien que la distance totale parcourue par nos trains ait diminué de 3% en 2013, le taux d'occupation a connu en revanche une hausse de 2 points de pourcentage, passant de 54% en 2012 à 56% en 2013.
- Dans la foulée de notre exercice visant à moderniser nos gares ces dernières années, ce sont aujourd'hui 90% d'entre elles qui ont une vocation repensée en fonction des besoins de nos voyageurs. Quelques unes offrent dorénavant des outils de service et de surveillance plus modernes.
- Enfin, notre long parcours de l'Est, le train *l'Océan*, a enregistré un taux d'occupation légèrement plus élevé en 2013 pour s'établir à 71,7%, une augmentation de 3,5% par rapport à l'année précédente, et ce, malgré le fait que les fréquences aient été réduites depuis octobre 2012.

À cela s'ajoute une réduction de notre masse salariale de près de 3%, représentant 6 millions de dollars pour l'exercice 2013, imputable en bonne partie à l'ajustement de nos fréquences.

Comme je l'ai mentionné précédemment, le nombre de nos passagers en 2013 fut légèrement inférieur à l'ensemble de l'achalandage enregistré en 2012. Ceci étant, les passagers voyageant dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto ont profité de services plus fréquents et furent légèrement plus nombreux. Les recettes générées par les voyageurs ayant emprunté l'une des routes du Corridor Québec-Windsor au dernier trimestre 2013 ont ainsi connu une hausse de près de 6%, comparé à la même période en 2012.

Au terme de cette année de conciliation que fut 2013, certains signaux du premier trimestre 2014 demeurent positifs.

Les trois premiers mois de 2014 ont continué de démontrer une tendance positive en ce qui concerne les revenus générés dans le corridor Québec-Windsor. Nous avons également constaté une productivité plus grande de l'ensemble de nos employés.

Par contre, les résultats du 1er trimestre de l'année en cours pour l'ensemble de notre réseau furent légèrement inférieurs à ceux de la même période l'an passé, et ce, malgré un mois de janvier caractérisé par un climat plutôt rude, ce qui avantage normalement l'utilisation du transport ferroviaire. D'autre part, l'impact positif escompté qu'engendre la période de Pâques ne sera enregistré qu'au 2e trimestre, le congé pascal ayant eu lieu cette année au début du 2e trimestre alors qu'il eut lieu à la fin du premier trimestre en 2013. Enfin la forte hausse du trafic ferroviaire de marchandises constitue un défi de plus en plus important pour les transporteurs de passagers, en l'occurrence pour nous qui traversons le Canada d'un océan à l'autre. Cette réalité nous permet plus difficilement d'atteindre nos cibles de ponctualité.

En conclusion, j'aimerais spécifier que l'ensemble des récents ajustements et améliorations découlent d'une série de décisions d'affaires stratégiques et nécessaires. Ces choix nous permettent d'établir de solides assises pour le développement futur de nos activités et assurent aux contribuables canadiens que nous effectuons une gestion responsable et respectueuse des derniers publics.

Merci