



VIA Rail Canada : un nouvel élan



vue d'ensemble de la société

À titre de service national de rail voyageurs du Canada, nous nous efforçons d'être la meilleure société de transport au pays en fournissant un service exceptionnel et en misant sur le point fort du rail voyageurs, c'est-à-dire son avantage d'être le mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable qui soit.

L'honorable
David Collenette,
C.P., député
Ministre des Transports, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux 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 prenant fin le 31 décembre 2000.

Le président du Conseil,

Marc LeFrançois

Créée par le gouvernement fédéral en 1977, VIA Rail est le service national de rail voyageurs au Canada. Nous desservons toutes les régions du Canada, de l'Atlantique au Pacifique et des Grands Lacs à la baie d'Hudson.

Nous avons pour mission d'offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires.

Notre vision est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada.

Nous remplissons notre mission — et nous réalisons notre vision — en réduisant et en contrôlant nos coûts, en maximisant nos revenus, en offrant des services exceptionnels à nos clients et en misant sur le point fort du rail voyageurs, c'est-à-dire son avantage d'être le mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable qui soit.

Nous exploitons plus de 460 trains par semaine, qui circulent sur 14 000 kilomètres de voies pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif de plus de 2 900 employés, VIA a transporté en 2000 près de 4 millions de voyageurs sur plus de 942 millions de milles.

Dans l'Ouest canadien, nos légendaires trains transcontinentaux desservent principalement les marchés touristiques canadiens et étrangers. Récemment, le magazine *National Geographic* décrivait le *Canadien*^{MC}, qui assure trois fois par semaine la liaison Toronto-Vancouver, comme l'un des cinq plus merveilleux voyages au monde, tandis que le *International Railway Traveler* disait qu'il faisait vivre aux voyageurs l'une des plus agréables expériences ferroviaires au monde. Son service raffiné en classe *Bleu d'Argent*^{MC} est très apprécié des voyageurs et se qualifie parmi les vacances les plus recherchées.

Dans le corridor Québec-Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables de centre-ville à centre-ville entre les principaux grands centres d'affaires du Canada central. En classe *VIA 1*^{MC}, nos clients jouissent de tous les avantages de la première classe, notamment un cadre spacieux et accueillant dans lequel les gens d'affaires peuvent travailler ou se détendre.

Dans les provinces de l'Atlantique, l'*Océan*^{MC} relie six fois par semaine Montréal et Halifax et offre aux voyageurs en classe *Alizé*^{MC} des services de première classe. En outre, le *Chaleur*^{MC} assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les régions éloignées, VIA assure les liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transports régionaux.

L'année en chiffres

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de la corporation alors que 1990 représente la première année d'opération du présent réseau.

	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
Indicateurs financiers clés (en millions de dollars)											
Produits d'exploitation	240,7	220,6	200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8
Charges en trésorerie*	404,7	389,1	382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3
Dépenses en immobilisation	45,9	10,9	18,3	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
Financement de l'État :											
Exploitation	164,4	170,0	178,4	196,0	205,3	222,3	262,1	321,0	331,3	328,0	350,3
Frais de réorganisation	5,9	—	—	16,3	19,2	33,5	30,8	15,3	12,9	24,7	59,7
	170,3	170,0	178,4	212,3	224,5	255,8	292,9	336,3	344,2	352,7	410,0
Immobilisations	45,9	—	—	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
Total du financement de l'État**	216,2	170,0	178,4	228,7	245,2	295,4	318,2	348,1	388,9	392,8	441,5
Statistiques d'exploitation clés											
Ratio des produits aux charges											
en trésorerie (%)*	59,5	56,7	52,3	49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4	28,9
Voyageurs (en milliers)	3 957	3 757	3 646	3 765	3 666	3 597	3 586	3 570	3 601	3 633	3 536
Voyageurs-milles (en millions)	942	931	856	884	892	859	834	820	817	820	785
Financement public											
de l'exploitation par											
voyageur-mille (en cents)	18,1	18,3	20,8	24,0	25,2	29,8	35,1	41,0	42,1	43,0	52,2
Trains-milles parcourus											
(en milliers)	6 621	6 448	6 325	6 482	6 472	6 219	6 524	6 515	6 483	6 247	6 365
Voitures-milles parcourus											
(en milliers)	45 121	43 168	42 068	41 242	40 491	37 100	36 351	35 861	35 993	35 890	35 767
Coefficient d'occupation											
moyen (%)	58	59	56	58	59	61	60	59	57	58	57
Nombre moyen											
de voyageurs-milles	142	144	135	136	138	138	128	126	126	131	123
Ponctualité (%)	83	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Nombre d'employés											
à la fin de l'exercice	2 958	2 909	2 952	2 969	3 000	3 178	3 718	4 131	4 478	4 402	4 525

* Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations, les frais de réorganisation, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.

** Exclu le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 16,5 millions de dollars en 1999 et 33,6 millions de dollars en 1998.

une année exceptionnelle

la performance

les gens

le service

Message de la direction

Tout au long de l'an 2000, VIA a continué sur sa lancée extraordinaire, se dirigeant avec confiance vers un nouvel avenir, un avenir dans lequel un service de rail voyageurs fort et revitalisé répondra aux besoins futurs du Canada en matière de transport.



Marc LeFrançois,
président du Conseil

« Pendant plus de dix ans, les employés de VIA ont travaillé d'arrache-pied pour rendre possible cette renaissance du rail voyageurs. L'aventure a été longue et ardue, mais ce sont les gens de VIA Rail, c'est-à-dire les gens qui entretiennent les trains, qui assurent les services de qualité supérieure à bord des trains et dans les gares ou qui relèvent quotidiennement les milliers de petits défis faisant partie de l'exploitation d'un chemin de fer, qui en ont fait un succès inconditionnel. »

La performance de VIA a été exceptionnelle en 2000. Qui plus est, nous avons défini un nouvel avenir pour le rail voyageurs au Canada.

En fait, l'an 2000 aura été — une fois encore — la meilleure année de toute l'histoire de VIA, couronnant plus de dix années d'améliorations constantes au chapitre de la performance, du service et de la gestion des coûts. Pour la deuxième année consécutive, nous avons réalisé une augmentation de revenus de 20 millions de dollars, tout en augmentant considérablement notre achalandage, ce qui représente une étape importante vers une croissance soutenue du rail voyageurs. Nous avons aussi exercé un contrôle très strict des coûts, atteignant ou dépassant même toutes nos cibles financières clés pour l'année. Nous avons connu un succès indubitable, que nous devons à une gestion solide et à des employés dévoués.

Cependant, ce qui s'est passé au cours de l'an 2000 va bien au-delà des chiffres. En effet, nous avons assisté à la naissance d'une nouvelle société VIA Rail et à la propulsion du rail voyageurs dans l'avenir.

En avril, le gouvernement du Canada a annoncé son appui au rail voyageurs et s'est engagé à nous verser le financement en capital dont nous avons besoin pour continuer sur notre lancée. Cet engagement ne confirme pas seulement que VIA Rail est devenue une société exceptionnelle sur le plan de la gestion des coûts, de l'innovation en matière de produits, du marketing et de la prestation de services. Il démontre aussi une vision commune de l'avenir, un avenir dans lequel un service de rail voyageurs fort et revitalisé sera essentiel pour répondre aux besoins futurs du Canada en matière de transport.

VIA a réagi rapidement pour concrétiser cette vision commune. En effet, nous avons déjà entrepris la modernisation de nos gares et de nos infrastructures. Nous avons fait l'acquisition de matériel roulant de pointe qui entrera en service en 2001. Bref, nous avons mis en branle une véritable renaissance du rail voyageurs qui nous permettra d'offrir à notre clientèle partout au pays de nouveaux trains, des départs plus fréquents et des services plus rapides.

L'histoire de cette renaissance a de profondes racines. Pendant plus de dix ans, les employés de VIA ont travaillé d'arrache-pied — sans jamais ménager leur peine — pour rendre possible cette renaissance du rail voyageurs. L'aventure a été longue et parfois difficile, mais nous avons fait de notre mieux pour offrir les meilleurs services possible à nos clients, tout en réduisant nos coûts, en rationalisant notre fonctionnement et en composant avec des installations et de l'équipement désuets. Et ce sont nos employés, c'est-à-dire les gens qui

l'avenir

la vision
l'engagement
la croissance

entretiennent les trains, qui assurent les services de qualité supérieure à bord des trains et dans les gares ou qui relèvent quotidiennement les milliers de petits défis faisant partie de l'exploitation d'un chemin de fer, qui en ont fait un succès inconditionnel.

La renaissance du rail voyageurs — et le présent rapport annuel — sont à de nombreux égards un hommage aux efforts des employés de VIA. À cet hommage, j'ajoute ma sincère gratitude et je les remercie de leur compétence, de leur patience et de leur dévouement absolu à leur travail.

Maintenant que nous entrons dans cette nouvelle ère de croissance du rail voyageurs, nous avons besoin plus que jamais de la compétence et du dévouement de nos gens. Nous devons continuer à offrir aux voyageurs les meilleurs services possible, à contrôler les coûts et à améliorer sans cesse nos résultats d'exploitation. En même temps, nous devons nous tourner vers l'avenir et tirer les meilleurs avantages possible de l'investissement en capital que nous a versé le gouvernement du Canada. La seule façon d'y parvenir est de mettre à profit les connaissances et les compétences de tous nos gens, à tous les échelons de la société.

Au cours de l'an 2000, nous avons consulté des employés de tous les services pour voir comment nous pourrions atteindre ces objectifs de manière plus efficace. Cette consultation a donné lieu à une nouvelle approche de gestion de la société, une approche qui élimine tout vestige de la vieille compartimentation et qui place un véritable pouvoir décisionnel et une responsabilité aux gens en contact direct avec la clientèle. Il ne s'agit pas d'un changement théorique, mais d'un changement très réel qui porte déjà fruit et qui est absolument vital si nous voulons relever les nouveaux défis associés à la croissance et à l'expansion du service national de rail voyageurs du Canada.

Nous procédons avec diligence et avec confiance pour relever ces défis. Le présent rapport annuel décrit certains des résultats concrets que nous avons déjà obtenus et nous nous attendons à des résultats spectaculaires en 2001.

La renaissance a déjà commencé.

Le président du Conseil,

Marc LeFrançois



	Une équipe engagée	1
	La compétence et le dévouement des employés de VIA Rail ont contribué à sa renaissance.	
	Service à votre siège, classe économique	2
	Alain Houle, préposé principal aux services.	
	En avant!	3
	Claude Parent à la barre.	

des hausses

de revenus
d'achalandage
d'efficacité

Faits saillants de l'an 2000

Grâce à un accroissement de notre achalandage et à une hausse de 20 millions de dollars de nos produits d'exploitation, nous avons enregistré un ratio d'exploitation sans précédent de 59,5 % et un recouvrement direct des coûts de 100 % dans le Corridor. Bref, une performance exceptionnelle, des innovations et des compétences éprouvées en gestion nous donnent les moyens d'investir dans l'avenir.



1

Une performance exceptionnelle

La performance de l'ensemble du réseau a continué sur la lancée de la dernière décennie. Pour la deuxième année consécutive, nos produits d'exploitation ont augmenté de 20 millions de dollars, ce qui représente une hausse de près de 100 millions de dollars depuis 1990. Nous avons transporté 200 000 voyageurs de plus que l'année dernière, soit une augmentation de 5 %, et une augmentation de 12 % par rapport à 1990. En outre, notre ratio d'exploitation a atteint le niveau sans précédent de 59,5 %, tandis que le financement public de l'exploitation a été ramené à 18,1 cents par voyageur-mille, comparativement à plus de 52 cents en 1990.



2

Dans l'est du Canada, malgré la forte concurrence des transporteurs aériens offrant des rabais, les recettes ont augmenté de 5 % par rapport à l'année précédente. Dans le corridor Québec-Windsor, où nous avons ajouté des liaisons additionnelles pour satisfaire la demande de liaisons de distances moyennes et de services intervilles, le recouvrement direct des coûts a atteint 100 %.



3

Dans l'Ouest canadien, malheureusement, la demande a continué d'excéder la capacité, tandis que les problèmes d'infrastructure et d'horaires partagés avec les transporteurs de marchandises ont entraîné une baisse de la ponctualité. Le matériel que nous avons acquis en 2000 nous permettra cependant de déployer du matériel roulant dans l'Ouest pour augmenter notre capacité et satisfaire ainsi la demande sans cesse croissante.

Malgré l'augmentation marquée du prix du carburant et les dépenses plus élevées engagées pour accroître les services, nous avons exercé un contrôle très strict des coûts. En 2000, le financement public de l'exploitation a totalisé 164,4 millions de dollars, ce qui représente une baisse par rapport à 1999 et une diminution de plus de 350 millions de dollars depuis 1990, même si nous exploitons maintenant plus de trains et transportons un plus grand nombre de voyageurs, tout en offrant des services de meilleure qualité.

Innovation et croissance

Dans le Corridor, VIA a lancé de nouveaux services et des liaisons plus fréquentes pour répondre à la demande de services de transport de qualité dans ce marché très achalandé. L'Entreprise^{MC}, un train de nuit assurant la liaison entre Montréal et Toronto du dimanche au vendredi, propose aux voyageurs des chambres confortables et des douches. Nous avons étendu le corridor Montréal-Toronto pour inclure Oakville, offrant ainsi aux résidents de la

1	Christena Keon Sirsly Le chef de la stratégie de l'entreprise assure le leadership et veille à ce que le programme d'immobilisations de VIA produise le rendement maximal.
2	Paul Côté Le chef de l'exploitation s'assure que les clients de VIA bénéficient d'un haut niveau de service à tous les jours.
3	J. Roger Paquette Le chef des services financiers porte une attention déterminante au contrôle des coûts.

des innovations

les produits

les services

les compétences

grande région de Oakville–Burlington–Hamilton un service direct vers Montréal et Ottawa. Enfin, nous avons ajouté des départs en semaine entre Ottawa et Toronto et entre Montréal et Québec pour assurer des services plus constants entre ces villes.

De plus, nous avons créé un nouveau type de service à l'intention des gens d'affaires — le service Priva^{MC}. Conçu spécialement pour les réunions d'affaires, le service Priva propose aux sociétés et aux gens d'affaires une salle de réunion privée sur rail, ce qui rend leurs déplacements plus productifs.

Dans les Maritimes, VIA a introduit le Bras d'Or^{MC}, un train saisonnier qui offre aux touristes un voyage spectaculaire jusqu'au cœur de l'île du Cap Breton, en Nouvelle-Écosse. Nous avons aussi ajouté les voitures-lits Esprit du Nord^{MC} sur le train Baie d'Hudson^{MC}, qui assure la liaison entre Winnipeg, The Pas, Thompson et Churchill.

De plus, VIA a lancé dans tout le corridor Québec–Windsor le service VIAPAQ Courrier^{MC}, un tout nouveau service interurbain de messagerie d'urgence qui garantit la livraison le même jour ou le lendemain à des prix très compétitifs.

Enfin, nous avons mis au point l'horaire VIA eSbedule^{MC}, la première application à offrir des horaires de voyage électroniques pouvant être consultés à l'aide d'un ordinateur personnel, portable ou de poche. Ce service s'ajoute au service de réservations sur Internet que VIA a lancé en 1997 — alors une première dans le monde du transport ferroviaire.

Les compétences de VIA en matière de maintenance demeurent très en demande. Nous avons renouvelé des contrats de service et de maintenance de plusieurs millions de dollars avec West Coast Express, en Colombie-Britannique, et avec l'Agence métropolitaine de transport, à Montréal.

La sécurité sans compromis

Notre engagement en ce qui concerne la sécurité de nos clients et de nos employés est demeuré une priorité claire et visible à tous les échelons de la société. En fait, Transports Canada considère notre système de gestion de la sécurité, le premier en son genre au sein d'une société ferroviaire canadienne, comme la base d'une vérification-pilote de sécurité qui contribuera à établir des lignes directrices en matière de sécurité dans toute l'industrie ferroviaire.

Nous avons entrepris un projet exhaustif pour améliorer et moderniser notre signalisation et nos systèmes de contrôle sur toutes les voies qui nous appartiennent et nous travaillons en étroite collaboration avec le CN sur des questions de sécurité sur leur infrastructure. Nous avons adopté de nouvelles méthodes d'évaluation des risques visant tous nos projets d'exploitation, ainsi que de nouvelles normes qui tiennent les directeurs responsables de la coordination des mesures de préparation aux situations d'urgence. D'ailleurs, les ateliers de réparation de matériel électronique et de composantes du Centre de maintenance de Montréal ont reçu une réaccréditation ISO 9002, ce qui confirme leur conformité à des normes de qualité internationale dans le lieu de travail.

Grâce à ces mesures et projets, la sécurité au travail a augmenté en 2000 et le nombre de journées perdues des employés a diminué de 7 %.



Un service courtois et efficace Teresa Beaulieu, agente de ventes par téléphone	1
Nouveau service VIAPAQ Courrier (g. à d.) Yvon Amazan, Nicole Allard, Normand Richer.	2
Mise en service des voitures Esprit du Nord Des voitures-lits pour usage exclusif sur le train Baie d'Hudson faisant la liaison entre Winnipeg et Churchill.	3

la vision

les immobilisations
le nouveau matériel
les installations

Une nouvelle vision

Grâce à un investissement en capital de 401,9 millions de dollars sur cinq ans, VIA a maintenant une nouvelle vision du rail voyageurs au Canada — un réseau moderne et efficace de trains à la fine pointe de la technologie qui assurera à ses clients des services rapides et de grande qualité à travers le pays.



1 2

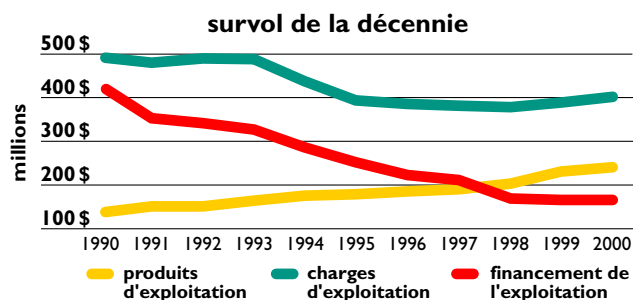
3 4

VIA Rail s'est taillée une place enviable sur le marché du transport. Non seulement connaissons-nous le rail voyageurs, mais nous comprenons le marché et saisissons bien tout le potentiel de croissance des services de rail voyageurs.

Le 12 avril 2000, le gouvernement fédéral nous a aidé à développer ce potentiel grâce à une nouvelle vision de l'avenir. En plus d'assurer le financement annuel stable de nos activités d'exploitation, il a annoncé un investissement en capital de 401,9 millions de dollars sur cinq ans pour stabiliser et moderniser le réseau de rail voyageurs du Canada. L'honorable David Collenette, ministre des Transports, a souligné que le rail voyageurs jouerait un rôle crucial pour combler les besoins futurs de notre pays en services de transport, tout en atténuant des problèmes majeurs, comme l'engorgement de la circulation et la pollution dans les centres à forte densité de population.

Cet investissement nous permettra de répondre à la demande très réelle de services de rail voyageurs modernes et efficaces d'un océan à l'autre, une demande qui a toujours excédé notre capacité d'offrir à nos clients les nouveaux services de qualité auxquels ils s'attendent. Nous pourrions ainsi moderniser notre matériel, nos voies et notre infrastructure, réaménager nos gares, améliorer nos pratiques en matière de sécurité et d'environnement et offrir un réseau véritablement moderne de services reliant les collectivités d'un bout à l'autre du pays.

1	Steve Del Bosco Vice-président, Marketing
2	Michael Gushue Vice-président, Soutien à l'exploitation
3	John Marginson Vice-président, Programme d'immobilisations et Développement commercial
4	Mike Greenberg Vice-président, Approvisionnement et Immeubles



des améliorations

sécurité

vitesse

fiabilité

Le plan d'immobilisations

Réagissant rapidement à l'annonce du gouvernement, nous avons préparé un programme détaillé et concret d'amélioration des immobilisations qui nous assurera le meilleur rendement possible du capital investi. Le gouvernement a approuvé en principe notre plan quinquennal et nous a encouragés à rapidement mettre en œuvre les projets prévus pour la première année.

De nouveaux trains plus efficaces

Le plan d'immobilisations comprend l'acquisition de nouvelles voitures et locomotives, la réparation de voitures voyageurs retirées de la circulation, qui pourront ainsi être réutilisées, et la remise en état complète des autorails utilisés dans l'île de Vancouver et dans le nord de l'Ontario.

Une signalisation et des voies plus efficaces

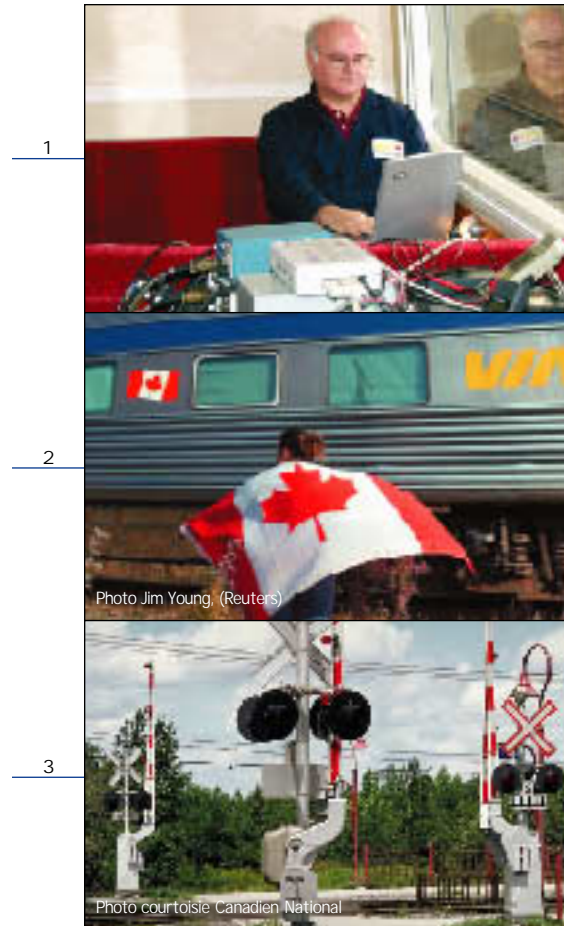
Les investissements pour moderniser et améliorer l'infrastructure, c'est-à-dire les voies sur lesquelles nos trains circulent, nous permettront d'accroître la circulation de trains de plus en plus rapides dans le corridor Québec-Windsor. Les principales améliorations incluront le prolongement des voies d'évitement, ainsi que la mise en œuvre d'autres mesures pour réduire les restrictions de vitesse. En outre, nous investirons pour améliorer la signalisation et les systèmes de contrôle de la circulation ferroviaire dans l'infrastructure appartenant à VIA, y compris les systèmes centralisés de contrôle de la circulation ferroviaire.

Des gares mieux aménagées

Afin de combler les attentes des voyageurs canadiens, nous moderniserons les installations dans nos gares dans l'ensemble du pays.

Des pratiques plus respectueuses de l'environnement

Nous investirons pour adopter de nouvelles méthodes et modifier notre matériel en vue d'assurer une gestion et une élimination sûres et écologiquement sensées des eaux-vannes à bord de tous les trains de VIA.



1	Vérification rigoureuse Alexandru Popistas vérifie le rendement du nouveau matériel.	1
2	Fierté nationale Une Canadienne salue au passage un train de VIA.	2
3	Une signalisation et des voies plus efficaces L'amélioration de l'infrastructure permettra la circulation de plus de trains, et à plus grande vitesse.	3

plus

de trains
de services
de choix

L'impact sur les services

Nos meilleures installations, notre infrastructure plus efficace et notre matériel neuf auront un impact très appréciable sur tout le réseau de VIA. Notre objectif immédiat est de procéder aux améliorations qui s'imposent d'urgence et qui garantiront l'exploitation sûre, fiable et rentable du système de rail voyageurs. Notre objectif à long terme est de jeter les bases qui nous permettront d'offrir de nouveaux services améliorés et d'assurer la croissance du rail voyageurs dans les années à venir. À mesure que nous réaliserons notre plan d'immobilisations au cours des prochaines années, les Canadiens pourront profiter non seulement d'un meilleur accès aux trains dans tout le réseau, mais aussi de liaisons plus fréquentes et plus rapides, de gares plus attrayantes et de matériel plus moderne.

Un parc d'une plus grande capacité nous permettra plus spécialement d'apporter d'importantes améliorations à nos services dans toutes les régions du pays. Il nous procurera notamment la souplesse voulue pour déployer notre matériel là où il est nécessaire pour répondre aux fluctuations dans la demande. Cela est particulièrement important dans l'Ouest canadien, où une pénurie de matériel roulant a restreint notre capacité de répondre à la demande de services de qualité.

Le nouveau matériel rehaussera la qualité des services dans les populaires trains de nuit du corridor Québec-Windsor et de l'est du Canada, tout en accroissant la disponibilité du matériel roulant pour assurer les services entre Toronto et Vancouver. Par ailleurs, les autorails remis en état nous permettront d'offrir des services beaucoup plus fiables et plus confortables à notre clientèle de l'île de Vancouver et du nord de l'Ontario. Dans le Corridor, où il y a une forte densité de population comptant pour 85 % de notre achalandage, du matériel et une infrastructure plus efficaces se traduiront par de meilleurs trains, des services plus fréquents et des liaisons plus rapides. Par exemple, nous comptons offrir :

- 30 % plus de trains par jour entre Montréal et Toronto et une durée de voyage réduite jusqu'à 10 minutes ;
- 40 % plus de trains par jour entre Ottawa et Toronto et une durée de voyage réduite jusqu'à 20 minutes ;
- 40 % plus de trains par jour entre Montréal et Ottawa et une durée de voyage réduite jusqu'à 25 minutes.

Au cours des prochaines années, d'autres améliorations très intéressantes sont prévues sur ces parcours et sur d'autres parcours, notamment des améliorations qui feront gagner du temps aux voyageurs, tout en leur offrant de nouvelles liaisons. Nous en publierons tous les détails dès qu'ils seront connus.



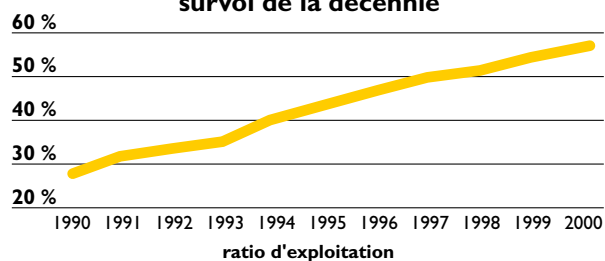
1



2

1	À votre service! Carlos da Silva, agent de ventes au comptoir
2	Bienvenue à bord! Sylvain Dottin, directeur des services

survol de la décennie



des gares

plus attrayantes
plus confortables
plus commodes

La réalisation de notre vision

VIA Rail s'est résolument tournée vers l'avenir et agit avec diligence pour mettre en œuvre son plan d'immobilisations — nous mettons de nouveaux trains en service, et des trains plus rapides, nous modernisons nos installations et nous améliorons nos services pour donner plus de choix aux Canadiens, tout en leur assurant un mode de transport sûr, confortable et fiable.

Le plan d'immobilisations vise la stabilité et la croissance à long terme de la nouvelle société VIA, mais nous pouvons affirmer que nous étions prêts et en mesure d'en amorcer la mise en œuvre dès qu'il a été officiellement approuvé en juillet dernier. Nous avons pris des mesures sur-le-champ pour entreprendre la modernisation de nos gares et l'amélioration de notre infrastructure et faire l'acquisition de nouveau matériel.

Les gares

Nous avons lancé un programme à l'échelle de notre réseau pour moderniser nos gares et les installations destinées à nos clients, y compris une nouvelle signalisation, un meilleur éclairage, des sièges plus confortables, des billetteries plus commodes et une manutention plus efficace des bagages. Le programme visait, pour commencer, les gares dans le corridor Québec-Windsor, mais il sera étendu au cours des quatre prochaines années pour inclure de nombreuses gares à travers le pays. Toutes ces améliorations aux installations à l'intention des voyageurs donneront une image conforme à la nouvelle société VIA Rail, une société de transport efficace et moderne qui se soucie avant tout de sa clientèle.

À cette fin, nous avons lancé d'importants projets d'immobilisations pour réaménager nos gares à London, Kingston, Oakville et Oshawa. Les gares de London et de Kingston, deux de nos gares les plus occupées, recevront une attention particulière. À London, les services de VIA ont été relogés en décembre dans un immeuble temporaire, car nous prévoyons démolir l'ancienne gare au début de 2001 pour en construire une nouvelle. À Kingston, des travaux de rénovation majeurs sont prévus pour répondre aux besoins d'une circulation accrue, particulièrement en périodes de pointe, et pour offrir aux personnes handicapées un accès plus facile aux trains.

Selon les prévisions, les travaux de rénovation des gares de Oakville, de Oshawa et de Kingston devraient être terminés vers la fin de l'automne 2001, tandis que la nouvelle gare de London pourra ouvrir ses portes en septembre. Nous avons conclu récemment un partenariat avec les traversiers de la Colombie-Britannique pour mettre en place une gare intermodale à Prince Rupert. Nous avons aussi travaillé en étroite collaboration avec Parcs Canada en vue de la rénovation complète de la gare historique du parc national Jasper.



1	Le nouveau visage de VIA dans le sud-ouest de l'Ontario	1
2	La gare de London, dont l'ouverture est prévue pour septembre 2001.	2
	Des gares modernisées pour mieux servir	2
	London : Améliorations aux sièges et à la billetterie ; meilleur accès aux quais.	

des voies

plus sûres
plus modernes
plus efficaces

La gare Union de Toronto, qui appartenait autrefois au CN et au CP, a été vendue à la ville de Toronto en juin 2000. La ville compte réaménager la gare et en faire un complexe commercial et intermodal. VIA fera d'importants investissements pour déménager et moderniser les aires réservées à la manutention des bagages, aux comptoirs de billetterie et aux services aux passagers. La partie du réaménagement de la gare dont VIA est responsable sera terminée d'ici l'automne 2001.

Enfin, nous avons entrepris des travaux de rénovation et de réaménagement de la gare de Smith Falls et les gares de Churchill, de Brockville et de Cornwall seront modernisées en 2001. D'autres gares un peu partout au Canada profiteront du programme de rénovation au cours des prochaines années.

L'infrastructure

Une infrastructure ferroviaire efficace et moderne — voies, aiguillages, signalisation, systèmes de contrôle et ponts — est cruciale pour une exploitation sûre de trains voyageurs et l'introduction de services à plus grande vitesse. Les améliorations à l'infrastructure représentent donc une composante majeure de notre plan d'immobilisations.

Nous avons commencé par la voie reliant Montréal et Ottawa, la subdivision Alexandria, l'une des rares voies ferroviaires qui appartiennent à VIA Rail. Au cours des trois prochaines années, cet investissement de 25 millions de dollars nous permettra d'installer de nouveaux systèmes de signalisation et d'améliorer les rails pour permettre la circulation de trains à plus grande vitesse. Nous pourrions ainsi réduire la durée du voyage jusqu'à 25 minutes et offrir un plus grand nombre de liaisons entre les deux villes.

Au cours des cinq prochaines années, nous comptons aussi faire des travaux d'amélioration sur d'autres parcours utilisant l'infrastructure du Canadien National dans le corridor Québec-Windsor.

VIA a déterminé les solutions qu'elle mettra en œuvre pour abandonner les anciennes pratiques d'évacuation des eaux-vannes directement sur les voies dans le Corridor, et ce, rapidement et de manière rentable. De plus, tous les nouveaux trains seront équipés de réservoirs de rétention. Les améliorations aux pratiques de gestion des déchets seront étendues à tout le réseau national de rail voyageurs dès qu'il sera techniquement possible de le faire.



1

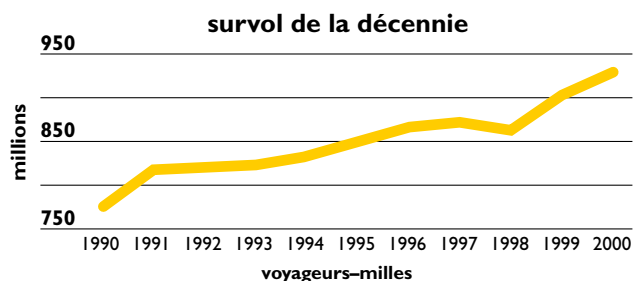


2



3

1, 2, 3 Un jour historique pour le rail voyageurs canadien
Le 15 décembre 2000 a marqué le début d'une nouvelle ère pour VIA, alors que l'honorable David Collette a annoncé l'achat de 139 voitures.



des trains

neufs
plus rapides
plus fiables

Des locomotives plus rapides

À la fin de l'année, nous en étions aux dernières étapes du choix du fournisseur à qui nous confierons une commande d'un maximum de 21 locomotives à grande vitesse, ce qui représente un investissement de 80 millions de dollars. Les nouvelles locomotives ultra-modernes ont une vitesse moyenne de 175 km/h (ou 110 m/h) et de très efficaces vitesses d'accélération et de décélération. Nous aurons ainsi la capacité dont nous avons tant besoin pour raccourcir la durée des voyages sur nos parcours les plus occupés.

Les nouvelles locomotives seront aussi équipées de systèmes de sécurité à la fine pointe de la technologie qui vérifient le bon fonctionnement du train, enregistrent les données d'exploitation et facilitent les diagnostics de matériel. Les conducteurs se trouveront dans une cabine à température contrôlée qui minimise la fatigue causée par le bruit et les vibrations.

Les nouveaux trains

L'achat de 139 voitures voyageurs en décembre est peut-être la mesure la plus spectaculaire que nous ayons prise pour concrétiser la revitalisation de VIA Rail, car il s'agit du premier achat important de voitures neuves en vingt ans. Notre parc total de voitures augmentera donc du tiers, ce qui nous permettra d'ajouter des départs et d'accroître nos services en voitures-lits de nuit dans le Corridor, d'améliorer le service de nuit entre Montréal et Halifax/Gaspé et de libérer du matériel pouvant être utilisé dans l'ouest du Canada. VIA a entrepris en juin dernier des évaluations préliminaires et des essais de ce matériel au Canada.

Cette acquisition représente une valeur exceptionnelle pour les Canadiens. À l'origine, les voitures avaient été commandées par un consortium d'entreprises européennes en vue de la mise en place de services ferroviaires qui ont été annulés. Nous avons pu les acheter de la société Alstom, un fabricant britannique, à une fraction du prix de voitures voyageurs de pointe semblables. Nous avons éliminé le délai d'approvisionnement de trois à cinq ans qui accompagne généralement l'achat de nouveau matériel. Les voitures ont commencé à arriver au Canada et nous mettrons les premières en service à la fin de 2001.

Le matériel, conçu pour une exploitation efficace dans toute une gamme de conditions climatiques et géographiques, a été construit sur mesure pour de courts parcours d'affaires et des services d'une nuit en voitures-lits. Idéals pour combler la demande sans cesse croissante du marché dans le centre et l'est du Canada, ces trains peuvent rouler à une vitesse maximale de 200 km/h et comprennent ce qu'il y a de mieux en matière de technologie de pointe et de caractéristiques de sécurité avancées.

Nous avons agi rapidement pour saisir cette rare occasion — une occasion d'améliorer de manière très appréciable notre réseau tout entier de rail voyageurs à un prix jamais vu sur les marchés canadiens ou même mondiaux. Les nouvelles voitures voyageurs sont l'illustration la plus marquante de l'avenir du rail voyageurs au Canada — du matériel moderne, fiable et efficace qui permettra à VIA d'offrir des services d'une qualité supérieure, tout en accroissant son achalandage et en réalisant des revenus plus élevés.



1



2

Elles sont là! Les nouvelles voitures européennes arrivent au Canada.	1
Déballage des trains L'enveloppe protectrice des voitures est enlevée au Centre de maintenance de VIA.	2

des défis

expansion
intégration
stabilité

Les nouveaux défis de la croissance

Les investissements et la croissance réservent de nouveaux défis à VIA Rail. Nous devons retirer le maximum d'avantages du programme d'immobilisations, tout en continuant à nous concentrer sur la tâche immédiate d'offrir les meilleurs services possible à nos clients. Pour relever ces défis, nous avons réinventé la société et misé sur notre capital le plus important, c'est-à-dire les talents, les connaissances et le dévouement de nos gens.



1

La nouvelle société VIA Rail s'est résolument tournée vers l'avenir pour devenir un service de rail voyageurs moderne qui donne plus de choix aux Canadiens, tout en leur assurant un mode de transport sûr, confortable et fiable. Nous ajoutons en service de nouveaux trains, ainsi que des trains plus rapides, et ce, dans presque tout le réseau. Nous construisons un ensemble renouvelé d'installations qui procureront à nos clients plus de confort, plus de commodité et un meilleur accès aux trains. Et nous revoiyons et améliorons l'infrastructure de notre réseau pour assurer une sécurité et une efficacité maximales.

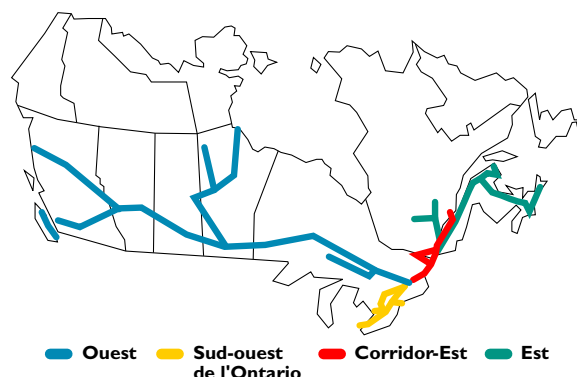
À la demande du ministre des Transports, nous avons aussi commencé à examiner au cours de l'an 2000 un certain nombre de projets spéciaux. Par exemple, de nombreuses collectivités au Canada ont perdu leur service de rail voyageurs lorsque le réseau a été réduit de moitié en 1990. Nous étudions donc la possibilité de rétablir le service dans certaines de ces collectivités et d'étendre le service à encore plus de régions à l'extérieur de notre présent réseau.

Nous avons aussi commencé à examiner diverses possibilités à l'appui des projets du ministre pour réduire la pollution atmosphérique grâce à des partenariats intermodaux et des liens avec des services de banlieue. Ces projets pourraient inclure par exemple l'émission de billets conjoints, des horaires intégrant les services de banlieue dans la grande région métropolitaine de Toronto et de nouveaux services de navette aux aéroports.

En examinant ces projets, notre priorité est très claire: favoriser la croissance lorsque celle-ci est possible, tout en maintenant notre stabilité financière et en exploitant notre réseau dans les limites des contraintes du financement d'exploitation dont nous disposons.

2

Quatre nouvelles équipes de service



- | | |
|---|---|
| 1 | Des standards de très haute qualité
Dale Virdee, électricien,
Centre de maintenance de Montréal |
| 2 | Une option environnementale
Le rail voyageurs intervalles aide à réduire le smog
et les embouteillages. |

la gestion

croissance
changement
performance

La croissance s'accompagne d'une nouvelle série de défis pour VIA Rail.

Au cours des dix dernières années, nous avons mené nos activités en nous attachant principalement à contrôler les coûts et à gérer l'exploitation du rail voyageurs au jour le jour de la manière la plus efficace possible. Même si nous gardions l'avenir en vue, conscients des possibilités du rail voyageurs au Canada, nous n'avons pas vraiment eu l'occasion de nous concentrer sur les défis à long terme et les perspectives de croissance.

Cette occasion se présente maintenant et nous nous trouvons confrontés à deux objectifs cruciaux :

- être la meilleure société de transport au Canada ; et
- retirer le maximum d'avantages du programme d'immobilisations.

En nous penchant sur ces nouveaux défis, nous nous sommes engagés dans un intense processus d'auto-examen. Nous avons compris qu'une nouvelle ère de croissance et de revitalisation devait s'accompagner d'une nouvelle approche de gestion du rail voyageurs.

Cette nouvelle organisation de la société, en vigueur au début de 2001, élimine la compartimentation qu'on observe dans les organisations traditionnelles. Sous la direction du président du Conseil et du président-directeur général, le leadership aux échelons supérieurs est canalisé selon trois axes qui traversent des frontières fonctionnelles transversales et influencent tous les aspects de l'exploitation d'un réseau de rail voyageurs : la stratégie, l'exploitation et le contrôle.

Le chef de la stratégie de l'entreprise assure le leadership en matière d'orientation stratégique et veille à ce que notre programme d'immobilisations à long terme soit géré de manière à produire le rendement maximum. Le chef de l'exploitation voit à ce que VIA offre des services de la meilleure qualité au jour le jour. Le chef des services financiers s'occupe pour sa part de la tâche cruciale de contrôler les coûts pour assurer notre croissance sans compromettre l'exploitation rationalisée et rentable de nos activités.

Contrairement aux postes supérieurs traditionnels, ces chefs ne sont pas responsables d'équipes au sein de services distincts. De concert avec les quatre vice-présidents responsables du marketing, du soutien à l'exploitation, du programme d'immobilisations et développement commercial, ainsi que de l'approvisionnement et immeubles, ils veillent plutôt à l'exploitation d'une véritable matrice d'équipes fonctionnelles transversales. De plus, nous avons créé des équipes de service complètes, qui peuvent toutes intégrer des responsabilités de stratégie, d'exploitation et de contrôle, autour de nos marchés clés, c'est-à-dire l'ouest, le sud-ouest de l'Ontario, le Corridor-Est et l'est du Canada.

1



2



Les membres de la haute direction de VIA (g. à d.) Le chef des services financiers J. Roger Paquette, la chef de la stratégie de l'entreprise Christena Keon Sirsly, le président du Conseil Marc LeFrançois, et le chef de l'exploitation Paul Côté	1
Notre mission: Offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires.	2

les progrès

innovation
imputabilité
occasions à saisir

En créant ce type d'organisation interfonctionnelle et en prenant les mesures voulues pour en maximiser l'efficacité, nous avons pour but de bâtir la nouvelle société VIA Rail en combinant les connaissances et les compétences de notre organisation tout entière.

Lorsque des équipes mettent en commun les compétences et les habiletés de gens qui comprennent les trois priorités de l'entreprise et qui en assument la responsabilité, il y a moins de raisons de reporter les décisions cruciales en les renvoyant à des niveaux supérieurs. Ainsi, la responsabilité réelle, l'imputabilité et le pouvoir décisionnel existent à l'échelon auquel les décisions doivent être prises. Les gens qui prennent ces décisions sont donc les personnes les plus susceptibles de connaître les effets qu'elles auront sur la clientèle.

Il s'agit d'une approche radicalement différente qui vise à habiliter les employés et à assurer la responsabilité dans toute l'organisation. Il s'agit aussi d'une approche sensée et de la façon la plus efficace de tirer profit du capital le plus important de VIA, c'est-à-dire les talents, les connaissances et le dévouement de ses gens.

Voilà le capital qui a rendu possible la création de la nouvelle société VIA Rail et la renaissance du rail voyageurs. C'est pourquoi VIA a confiance en un nouvel avenir pour le rail voyageurs, un avenir qui sera fait d'occasions à saisir, de croissance et d'améliorations constantes du service offert aux voyageurs partout au Canada.



Jim Merrithew

1



Jim Merrithew

2



Jim Merrithew

3

1, 2, 3

Une nation rend hommage

VIA Rail a eu l'honneur de transporter la dépouille du très honorable Pierre Elliott Trudeau lors de son dernier voyage vers Montréal le 2 octobre 2000.

^{MC}: Marque de commerce utilisée et propriété de VIA Rail Canada inc.