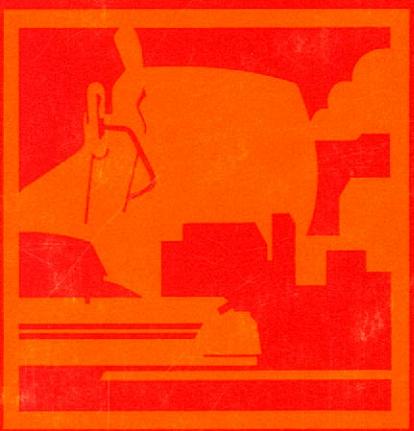


VIA Rail Canada · Annual Report 1980

VIA

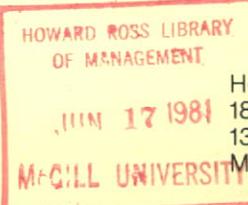


Highlights

	\$000
Passenger Revenues	136,704
Total all Revenues	457,209
Net Surplus	745
Total Capital Expenditures	90,238
Average Number of Employees	4,200
Average Annual Wage per Employee	17,565



- VIA Rail Services
- Ferry
- Bus Service
- +++++ Ontario Northland



Head Office
1801 McGill College Ave.
13th floor
Montreal, Quebec

Postal Address
Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Board of Directors

Paul T. Beauchemin
Senior Associate
Beauchemin, Beaton,
Lapointe Inc.

Lorne R. Bolton
Partner
Laventhal & Horwath

Stanley D. Cameron
Chairman
Northern Transportation
Company Limited

Gordon C. Gale
Retired International
Vice-President of the
United Transportation
Union

John M.G. Hardenne
President & General
Manager
Sinfonia Tours Ltd.

William P. Kelly
Senior Assistant
Deputy Minister
Federal Mediation and
Conciliation Service
Labour Canada

Stanley A. Little
Retired General
Vice-President of the
Canadian Labour Congress

Retired President
Canadian Union of
Public Service Employees

Evan S. Lloyd
Travel Industry
Consultant

Laurent Picard
Dean of the Management
Faculty
McGill University

J. Frank Roberts
Chairman and President
VIA Rail Canada Inc.

Madeleine Saint-Jacques
Vice-President
and Managing Director
Young & Rubicam Ltd.

George A. Scott*
Retired Senior Assistant
Deputy Minister
Transport Canada

Welland Woodruff
Chairman
Kanindo Ltd.

Jaffray Wilkins**
Senior Assistant
Deputy Minister
Transport Canada

Committees of the Board

Executive Committee
Paul T. Beauchemin
Stanley D. Cameron
J. Frank Roberts, Chairman
Gabriel Fortin, Q.C.
Secretary

Audit Committee
John M.G. Hardenne
Stanley A. Little, Chairman
Laurent Picard
Jaffray Wilkins
Michel Huart, Secretary

Human Resources
Committee
Gordon C. Gale
William P. Kelly, Chairman
Evan S. Lloyd
Madeleine Saint-Jacques
Jaffray Wilkins
J. P. Laroche, Secretary

Finance Committee
Paul T. Beauchemin
Lorne R. Bolton, Chairman
Stanley D. Cameron
Welland Woodruff
Andy Cave, Secretary

Investment Committee
Gordon C. Gale
William P. Kelly
J. Frank Roberts, Chairman
Welland Woodruff
Victor Croft
Gabriel Fortin, Q.C.
J. P. Laroche
E. A. Norman, Secretary

Marketing Committee
John M.G. Hardenne,
Chairman
Evan S. Lloyd
Madeleine Saint-Jacques
Jaffray Wilkins
G.C. Campbell, Secretary

J. Frank Roberts
Chairman and
President

Réjean Béchamp
Vice-President,
Development and
Planning

Angus R. Campbell
Vice-President,
VIA Ontario

Garth C. Campbell
Vice-President,
Marketing

Andrew R. Cave
Comptroller/Treasurer

Victor Croft
Vice-President,
Finance and
Administration

Gilles Dufault
Assistant
to the President

Gabriel Fortin, Q.C.
Vice-President,
Law and Secretary
of the Company

B. Eldon Horsman
Vice-President, Operations

Jean Pierre Laroche
Vice-President,
Human Resources

Emery LeBlanc
Director,
Public Relations

J. Léo Moisan
Vice-President,
VIA Québec

Harold F. Murray
Vice-President,
VIA West

Allan W. Raftus
Vice-President,
VIA Atlantic

* until March 1980
** appointed in March 1980



From left to right:
Gordon C. Gale
Stanley D. Cameron
John M.G. Hardenne
William P. Kelly
Paul T. Beauchemin
J. Frank Roberts
Jaffray Wilkins
Madeleine Saint-Jacques
Evan S. Lloyd
Welland Woodruff
Stanley A. Little

Absent:
Lorne R. Bolton
Laurent Picard

**Report
to the
shareholder**

It is with a great deal of pleasure that I am able to advise that the fiscal year ending December 31, 1980 was a successful one for VIA Rail Canada Inc. due to the sustained effort of all VIA people.



The number of revenue passengers travelling on-board VIA trains in 1980 reached 6.8 million, which is an increase of 41% over the number of revenue passengers carried on CN and CP trains combined in 1976. The declining year-over-year passenger carrying trend, prior to 1977, has been broken. This was achieved while reducing expenses to the Government by \$87 million of the projected costs had CN and CP continued operating separate passenger systems.

This success is of particular significance since this is the first year that VIA has been responsible for all train services for a full fiscal year. 1980 will become the base year from which VIA's future performance is measured.

The corporation's total income in 1980 was \$457 million. Of this amount, \$137 million was derived from sales to customers and the remainder through contracts with the Government. Net income from operations for 1980 was \$1.4 million, which after provision for income tax, amounted to a net surplus of \$745,000.

These figures reflect VIA's commitment to the future and the corporation's determination to establish passenger rail services which will satisfy the needs of the travelling public. For that matter, the public has responded favourably to various improvements already introduced by VIA.

RESERVIA, a modern reservation system that provides access to complete train information, was inaugurated in March 1980. On October 20, 1980, the new VIA 1 first class service between Montreal and Toronto was introduced, upgrading first class travel between these two cities. In order to encourage the use of public transport, and thus conserve energy resources, VIA revised its rate structure in 1980, resulting in an improved "Fare For All" plan that includes special one-day return fares.

Furthermore, the rescheduling of western transcontinental service now enables passengers to travel through the Rockies by day, when their scenic beauty can best be appreciated.

An important step was also taken when the Board of Directors approved the transaction leading to the acquisition of Regina's Union Station. This station will eventually be converted into an intermodal transportation centre.

On April 28, 1980, an agreement was reached on the transfer of pension monies from CN and CP to the VIA pension fund in respect to employees formerly employed by these two railways. This has enabled the corporation to assume complete control of its own pension fund.

Nevertheless, there still remains much to be done. While the achievements of 1980 bear witness to VIA's commitment to the future, they are also an invitation to concerned organizations and individuals to participate in the development of Canada's public transportation system.

Problems associated with the current use of Costing Order R-6313 issued before the creation of VIA continue to exist. The terms of the Order should now be reviewed to recognize VIA's need for more information concerning the charges made by the railways.

VIA has further defined its mandate as a rail passenger corporation, but until a clear mandate is approved by Government, progress will be difficult. Additionally, a Crown corporation Act could well reduce the corporation's possible development, should new restrictions be placed on the use of its corporate powers within the framework of a competitive environment. The Government could exercise adequate control and still preserve the attributes which make Crown corporations flexible and effective instruments of management.

At the annual meeting held on March 26, 1980, Mr. Jaffray Wilkins was appointed to the Board of Directors following the retirement of Mr. George A. Scott. Mr. Scott's contribution to VIA's development is very much appreciated.

VIA is entering 1981 with confidence. The development of existing markets and the creation of new ones are well underway. In 1981, new operational agreements will be negotiated and the delivery of LRC trains will begin. Our confidence in the future rests in our employees, who have always shown themselves willing to broaden their knowledge and experience. Through them we are sure of bringing both present and future projects to fruition.

The directors express their sincere appreciation to all our customers for their support and to all our employees for their hard work and dedication which resulted in a successful 1980.

**On behalf
of the Board
of Directors,**



J.F. Roberts
Chairman and President

Annual report

**VIA Rail Canada, to borrow a
phrase, will not be built in a day.**

Nonetheless, in a short period of time it has made some very impressive advances in revitalizing rail passenger service in Canada.

The past year has been particularly significant, highlighted as it has been by the introduction of VIA's modern computerized reservations, ticketing and information system, RESERVIA.

The implementation of this new system has been a mammoth project that has permeated every aspect of VIA's operations in 1980 and will continue to have far-reaching effects on the organization's development in the years to come.

Since its creation in 1977, VIA has been emphasizing the key role rail must play in any future public transportation system in Canada. Now with RESERVIA in place, the Canadian public has tangible evidence of VIA's commitment to that future.

RESERVIA

VIA Rail Canada introduced its new computerized reservations and automated ticketing system, RESERVIA, on March 1, 1980.



Through its four central reservations offices located in Moncton, Montreal, Toronto and Winnipeg, the system provides up-to-the-minute information on train schedules, fares and seat availability to customers in either official language nation-wide. Eventually it will also be interconnected with Air Canada's reservation system to provide travel agents and the general public with an even greater range of travel information.

As with any new system of its scale, there were start-up problems as enquiries exceeded estimates by 20% or more, and reservations and ticket agents were still familiarizing themselves with the workings of the system. Nevertheless, by the end of the year, RESERVIA was functioning at anticipated levels and daily becoming more efficient.

Apart from its capacity as a sophisticated reservations system, RESERVIA is becoming increasingly important as an information system for VIA management.

Because the system is capable of predicting traffic volumes, passenger movements and seasonal travel trends, equipment is now being used more efficiently where and how it is needed.

The system also permits closer monitoring of advance sales and special promotional programs, allowing VIA to plan accordingly.

Furthermore, VIA's tour section will be able to plan its tour packages more effectively in terms of hotel and train space required.

Through the RESERVIA system, VIA will also be able to gauge more quickly how passengers react to a new service or to changes in schedules.

Equipment



VIA is also looking to the future in many other areas of its operations. Particularly important are the improvements being made to the existing rolling stock and the development of new equipment.

Towards the end of 1980, VIA's first LRC (light, rapid and comfortable) locomotive and coach came off the production line and will be undergoing extensive testing prior to the delivery of the first complete train set in the summer of 1981.

As the delivery date draws nearer, plans for the introduction into service of the new LRC equipment are also being finalized. Initially, LRC equipment will be assigned to Montreal where it will be used in intercity service, while remaining within close range of manufacturing facilities and large maintenance plants skilled in its technology. Once VIA is satisfied that the LRC is operating up to expectations, its range will be extended to other parts of Canada.

The refurbishing of VIA's existing fleet of cars, locomotives and steam generator units purchased from CN and CP is progressing on schedule. By the end of 1980, 60% of the active fleet had been upgraded to contemporary standards.



During 1980, VIA continued to upgrade its fleet of rail diesel cars. In addition, technical specifications were developed and extensive testing carried out, so that early in 1981, tenders will be requested for the modernization of the existing fleet and for the manufacture of as many as 60 new units. Delivery of the modernized cars is expected to begin at the end of 1982.

To improve the reliability and efficiency of its equipment, VIA launched a major study in 1980 of maintenance facilities for the LRC and conventional equipment. A final report is expected for the summer of 1981.

VIA's regional and headquarters operations centres began working on a 24-hour a day basis in 1980, resulting in better control of equipment system-wide. The centres are now able to respond to passenger requirements as they occur by taking an active role in deciding when and how train consists should be altered and when schedules should be adjusted to accommodate connecting passengers.

With the advent of new high speed equipment, VIA is giving greater emphasis to its plans to develop high performance rail corridors. VIA maintains that the best means of developing modern intercity rail passenger services is by concentrating on specific corridors, wherever population levels and high demand for travel will ensure a service's success.

Over the past year, VIA's corridor development project continued its studies to determine where existing track could be improved

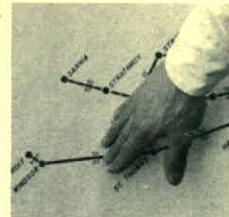
Corridor development

or new rail links built to handle high-speed trains in the Quebec-Windsor and Calgary-Edmonton corridors. With improved track, minimal interference by freight trains and new high-speed equipment, VIA believes that within the next decade it will provide in these corridors a very attractive alternative to the private automobile.

An extensive intercity market study of the Prairie provinces was completed in 1980, and this information is now being analyzed to determine possible improvements in service.

Innovations in 1980

VIA introduced a number of innovations in 1980 to better



serve the travelling public. With the fall timetable, VIA concentrated on improving its transcontinental service by making important schedule changes that ensured better arrival and departure times at most major centres, as well as daylight viewing of the Rockies. These changes came in response to widespread popular demand.

The new VIA 1 first class service between Toronto and Montreal went into effect in October, with the aim of attracting a larger segment of the business travel market between these two cities. The new service offers upgraded on-board service, and special early boarding and ticketing privileges. An extensive promotional campaign, including print advertising and direct mailing to several thousand potential business travellers in the Montreal-Toronto area, accompanied the introduction of VIA 1 service.

Service managers were introduced on an experimental basis on western transcontinental trains in June and on some Montreal-Toronto trains in October. The service manager is the senior VIA employee on board, responsible for coordinating all the activities of on-board services staff and for ensuring passenger comfort. The service manager also provides passengers with an easily identifiable VIA representative to whom they can go should they have any questions or encounter any difficulties.

In accordance with Canadian Transport Commission orders, VIA began operating two experimental services in 1980, the first between Halifax and Yarmouth and the second between Prince Albert, Saskatoon and Regina. Both services feature improved schedules, new track-side shelters and refurbished RDC equipment. VIA representatives have been meeting with the public in the areas concerned to promote the experimental services, which are to be evaluated for their effectiveness at the end of a one-year trial period.

VIA focused considerable attention on the travel-related problems of the handicapped and other transportation-disadvantaged groups during 1980. A program was developed for all major stations that will ensure that 80% of all train services are accessible to all members of the travelling public within the next 5 years.

In keeping with the United Nations' designation of 1981 as the International Year of Disabled Persons, VIA will continue to make every effort to respond to the travel needs of this particular segment of the population.

During 1980 VIA accepted the responsibility for manually lifting passengers in wheelchairs onto VIA trains at 13 major stations

across the country. Employees in each of these stations were given special training in the needs of the handicapped and similar training is planned in the future for all VIA employees dealing with the public. Tenders will be awarded early in 1981 for the design of automatic lifting devices as well as wheelchair tie-downs to be introduced in new VIA trains.

A brochure describing VIA services for special needs was widely distributed, with additional copies available in extra large type and in Braille.

A new Management Information Systems function was created early in the year to administer the vast amount of information that will be available to VIA management through the RESERVIA data base and other information systems. Accounting and market information systems are already in effect, and more systems are planned for the future, including an operations management system. The requirements of other areas of the company are also being studied to determine how their information needs can be met.

Corporate image



While VIA continues to encounter a certain amount of public confusion as to its status as a separate Crown corporation responsible for passenger rail service, it has implemented a number of programs over 1980 and continued to develop others that will significantly contribute to increased public understanding of its role.

In November, VIA retained Canadian designer Michel Robichaud to create a new line of uniforms for on-board, station and sales staff. Prototype uniforms are expected early in 1981 and the first new uniforms will be available in time for introduction of the LRC trains in the fall of 1981.

The corporate identity program progressed in its efforts to provide VIA with a unified and harmonious corporate image. Some of the areas studied in 1980 included signs and interior and exterior train colours.

VIA's internal communications program has been given added emphasis during 1980 and employees now receive regular information on the company's activities and plans.

An internal translation department was established in March to ensure the quality of all VIA documents in both official languages.

VIA undertook a wide range of promotional activities during 1980 designed to encourage public recognition of the VIA name. Among these, VIA sponsored the fleet of mini-trains that carried visitors around the site of the Floralies international floral exhibition held in Montreal throughout the summer. A new promotional character, Choo-Choo, made his debut at a number of special events in 1980 and will continue to popularize VIA in the future.

Total sales of VIA transportation by travel agents exceeded those of the previous year by approximately 35% and constituted 15% of all VIA sales revenues for 1980. This is over three times the dollar volume achieved in 1977 and is a measure of the growing support VIA is receiving from the retail travel trade in Canada.

Intermodality

In its overall planning for its own development, VIA continues to promote the concept of intermodality.

Intermodality refers to the integration of all forms of public transportation so that the inherent capabilities and benefits of each mode are used to their best advantage and to the benefit of the travelling public.

With the ever-increasing cost of energy, the train, as the most fuel-efficient form of public transportation, will certainly have an important role to play in any intermodal system.

VIA's efforts to establish intermodal transportation centres progressed in 1980 as it prepared to purchase Regina's Union Station from CP Rail. Both VIA and CP have agreed upon a purchase price and the sale has been approved by the Minister of Transport. The actual transfer of property is expected to take place early in 1981.

Ownership of the station will allow VIA to proceed with plans to develop it into a transportation centre. VIA is currently working closely with the Saskatchewan Transportation Company – the provincially-owned intercity bus company – to determine exactly how the intermodal concept should be implemented in Regina.

At the same time, VIA's plan for an intermodal station in Lévis is well advanced, and feasibility studies for intermodal centres in Vancouver, Quebec, Trois-Rivières, Moose Jaw and Melville have been completed with positive results.

Work on the acquisition of stations will continue during 1981 with emphasis on those stations where the intermodal concept would be practical.

To a large extent, however, VIA's plans for station development are still limited by the fact that the vast majority of stations remain properties of CN or CP.

In 1981, VIA will also be proceeding with its plans to interconnect the RESERVIA system with Air Canada's reservations network, creating an important link in the development of an intermodal system. In the future, customers will be able to use RESERVIA for a wide variety of travel planning, including train, plane, hotel, ferry and car rental reservations.

Employee relations



VIA is indebted to its 4 200 employees across Canada for the improved efficiency of its operations in 1980.

Sixty-nine former employees of the Toronto Terminals Railway Company, who were all occupying passenger-related functions, were transferred to VIA on November 1. Negotiations had been underway for several months to arrange the transfer.

VIA continues to promote a cooperative approach in its relationship with the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, which represents all VIA's unionized employees. The union's cooperation was especially valuable in such under-

takings as the introduction of the new position of service manager, the handicapped-sensitivity training given to some station employees and the development of the new uniform program.

In January 1980, VIA opened employment offices in each of its four regions. Through these offices, VIA is making every effort to attract high calibre people specifically qualified to serve the public. In addition, VIA is ensuring that it has bilingual employees wherever they are needed.

Training programs are being developed and implemented in many areas of VIA's operations to enable employees to meet the challenge of rail passenger service in the years to come. VIA has made a priority of giving its employees the knowledge and skills they need to provide the public with superior service.

VIA's largest training program to date was responsible for some 1,000 employees receiving instruction in the use of the RESERVIA system in a six-week period at the beginning of 1980. In a competition that included entries from several large Canadian corporations, the RESERVIA training program won an award for the excellence of its design and its teaching techniques.

VIA's 78 service managers also benefitted from an intensive four-week training program just before assuming their new duties.



Moving towards the future

The past year has

been one of continued



progress for VIA. A concentrated effort to move forward and achieve common goals on the part of all areas of the corporation has been clearly seen in the development and implementation of RESERVIA, with all its potential for the future.

Moreover, with the close of 1980, VIA can look forward to receiving its new LRC equipment and placing it in revenue service before the end of 1981. It is developing the technological expertise necessary to oversee the introduction of this and other new equipment. It is developing new markets and is actively seeking to bring VIA services increasingly before the public eye. It is working towards a unified and unique corporate image; it has cleared the path towards acquiring station properties; it is in the process of developing high speed intercity rail corridors; and its employee development programs are well underway.

VIA now has a better understanding of what is required to bring about a steady revitalization of passenger rail services and it is moving constantly in this direction.

The future will demand much human effort and determination as well as considerable physical and financial resources.

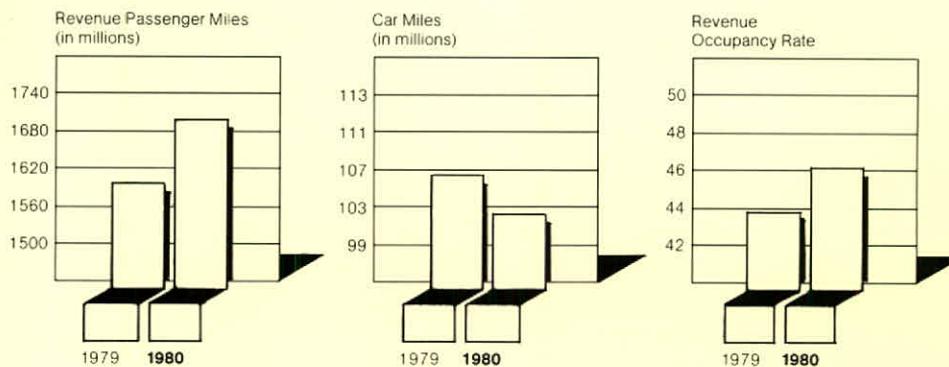
But the advancements made in 1980 have given VIA the confidence and renewed optimism that it can and will achieve its goal.

Significant Statistics

	1980	1979*
Number of Revenue Passengers Carried (In Thousands)	6,836	6,506
Total Passengers Carried (In Thousands)	7,586	N/A
Revenue Passenger Miles (In Thousands)	1,690,214	1,597,981
Total Passenger Miles (In Thousands)	1,928,509	1,845,464
Average Transportation Revenue per Revenue Passenger Mile (¢)	5.805	5.632
All Revenue per Revenue Passenger Mile (¢)	8.037	7.578
Average Length of Trip (Revenue Passengers) (Miles)	247	246
Train Miles Operated (In Thousands)	15,189	15,384
Car Miles Operated (In Thousands)	101,994	105,867
Average Occupancy Rate (Revenue Passengers) (%)	46.0	43.9
Average Occupancy Rate (All Passengers) (%)	52.5	N/A
Average Revenue Passenger per Train	111	104
Average Number of Trains Operated per Day	163	163

*Restated

Higher Traffic Volume with Increasing Efficiency

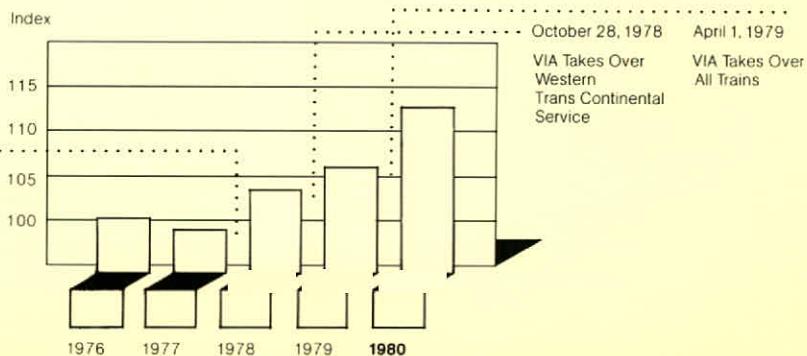


Definitions:

- Revenue Passenger Mile – The movement of a fare paying passenger, a distance of one mile.
- Car Mile – Movement of a unit of car equipment, a distance of one mile.
- Revenue Occupancy Rate – Load factor, occupied seats by revenue passengers per 100 seats.

Growing Traffic Volume in Revenue Passenger Miles After VIA Take Over

June 1, 1977
VIA Takes Over Marketing Responsibility



Auditors' Report

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa, Canada.

We have examined the balance sheet of Via Rail Canada Inc. as at December 31, 1980 and the statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion these financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the Corporation as at December 31, 1980 and the results of its operations and the changes in financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the Corporation, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Corporation.

Touche Ross & Co.

Chartered Accountants

Montreal, Canada,
February 27, 1981

**Statement of Income
and Retained Earnings**

for the Year ended
December 31

Income	1980	1979
Passenger revenue	\$ 136,704,000	\$ 103,203,000
Payments for the Government of Canada (Note 1(a))	320,085,000	231,816,000
Other income	420,000	605,000
	457,209,000	335,624,000
Expenses		
General and administrative	62,047,000	41,226,000
Operating	382,339,000	283,127,000
Depreciation and amortization	8,104,000	4,876,000
Interest on long-term debt	3,296,000	5,584,000
	455,786,000	334,813,000
	1,423,000	811,000
Adjustment of operating costs in respect of 1979 (Note 2(b))	\$ 11,162,000	
Deduct: Reimbursement from the Government of Canada	(11,162,000)	-
Income from operations	1,423,000	811,000
Provision for deferred income taxes	678,000	389,000
Net income	745,000	422,000
Retained earnings:		
Balance at beginning of year	524,000	102,000
Balance at end of year	\$ 1,269,000	\$ 524,000

**Statement of Changes
in Financial Position**

For the Year
ended December 31

Source of Funds	1980	1979
Operations		
Net income for the year	\$ 745,000	\$ 422,000
Items not affecting current funds –		
• Depreciation and amortization	8,104,000	4,876,000
• Deferred income taxes	678,000	389,000
Working capital provided from operations	9,527,000	5,687,000
Issue of common shares	–	9,200,000
Capital advances from Government of Canada	94,563,000	64,387,000
	104,090,000	79,274,000
<hr/>		
Application of Funds		
Repayment of long-term debt	8,670,000	21,170,000
Acquisition of property and equipment	88,185,000	47,379,000
Deferred charges	2,053,000	6,280,000
	98,908,000	74,829,000
Increase in working capital	5,182,000	4,445,000
Working capital deficiency at beginning of year	(18,190,000)	(22,635,000)
Working capital deficiency at end of year	(\$ 13,008,000)	(\$18,190,000)

Balance Sheet
as at December 31

Assets	1980	1979
Current		
Cash	\$ 146,000	\$ 26,016,000
Accounts receivable	2,561,000	1,896,000
Due from the Government of Canada	16,414,000	-
Progress payment (Note 3)	25,000,000	-
Materials and supplies, at cost	1,189,000	1,196,000
Prepaid expenses	66,000	404,000
	45,376,000	29,512,000
Property and equipment (Note 4)	191,684,000	110,221,000
Deferred charges	11,513,000	10,842,000
	\$ 248,573,000	\$ 150,575,000
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	\$ 15,352,000	\$ -
Accounts payable and accrued liabilities	31,483,000	37,203,000
Advance payments from the Government of Canada	-	725,000
Advance ticket sales	2,879,000	1,104,000
Current portion of long-term debt	8,670,000	8,670,000
	58,384,000	47,702,000
Long-term debt (Note 5)	19,509,000	28,179,000
Deferred income taxes	1,161,000	483,000
Shareholder's Equity		
Share capital		
Issued - 93,000 common shares	9,300,000	9,300,000
Contributed surplus (Note 6)	158,950,000	64,387,000
Retained earnings	1,269,000	524,000
	\$ 248,573,000	\$ 150,575,000

Signed
on behalf of
the Board

Director and
Chairman of the Audit
Committee

Director and
Chairman of the Finance
Committee

**Notes to Financial
Statements**

December 31, 1980

1. Operating Agreements

a Railway Passenger Services Contract

The Corporation has entered into an agreement with the Government of Canada whereby the Corporation is to provide services, activities, functions and undertakings relating to the provision, management and operation of railway passenger service in Canada.

The agreement also provides that the Minister of Transport and the Corporation shall enter into Subsidiary Service Request Agreements with respect to specified intercity rail passenger services (rationalized services). The first such service request to provide a Western Transcontinental Railway Passenger Service became effective as from October 29, 1978. On April 1, 1979 agreements were entered into for most intercity rail passenger services presently being provided in Canada. Accordingly, the comparative amounts for 1979 include 9 months of operations for all services except for the Western Transcontinental.

2. Summary of Significant Accounting Policies

a Revenue Recognition

Net income from contracts with the Government of Canada for intercity rail passenger services will be recognized on the completed contract basis. All losses will be recognized when known.

Passenger revenue is determined from gross sales less an estimated amount for advance ticket sales carried forward as a current liability.

b Adjustments of Operating and Refurbishing Costs

Charges from the contracting railways in respect to the operating and refurbishing agreements and amounts recoverable from the railways for costs incurred by the Corporation on behalf of the railways during the period to March 31, 1979 are recorded based on incurred and estimated expenses determined in accordance with the agreements and the regulations of the Canadian Transport Commission. The estimates will be subject to adjustment following submission to and approval by the Canadian Transport Commission of the actual costs incurred each year by the parties concerned.

c Property and Equipment

Property and equipment are accounted for in accordance with the regulations of the Canadian Transport Commission which include the capitalization of the initial costs of refurbishing and rebuilding of rolling stock and locomotives not previously owned and

b Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited

The Corporation has entered into operating agreements with the railways for the use of tracks and facilities, provision of operating train personnel and rolling stock servicing. Agreements have also been entered into for the refurbishing of passenger cars and locomotives. The costs relating to these agreements are to be determined in accordance with the regulations of the Canadian Transport Commission. The Corporation incurred certain management expenses and operating costs on behalf of the railroads for those rail services which were not subject to a subsidiary service request during the period from January 1 to March 31, 1979. By agreement the Corporation allocated to the railways \$17,904,000 of revenues collected and charged the railways \$14,256,000 for expenses incurred on their behalf.

which is designed to improve the standards required and to extend the useful lives of the assets concerned.

The costs of assets retired or disposed of, less salvage, is charged to accumulated depreciation in accordance with the group method of depreciation.

d Depreciation

Depreciation of passenger cars and locomotives is calculated on a straight-line basis in accordance with the group method at rates designed to write off locomotives and other rolling stock over their estimated useful lives.

No depreciation is provided on initial purchase of office furniture and equipment. Cost of replacements will be expensed as incurred.

Leasehold and infrastructure improvements are amortized over the terms of the leases or with reference to the estimated useful life, as appropriate.

No depreciation is provided for projects in progress.

e Capitalized Interest on Progress Payments for Purchase of Equipment

Interest on advances for purchase of equipment is capitalized to properly reflect the total cost thereof. The rates used to calculate interest correspond to the rates paid for capital funds.

f Deferred Charges

Deferred charges relate to the costs incurred for the development of an automated

reservations and ticketing system which are being amortized over a period of 7 years.			
g Income Taxes The tax allocation basis of accounting		for income taxes is followed whereby tax provisions are based on accounting income and taxes relating to timing differences between accounting and taxable income are deferred.	
3. Progress Payment During the year the Corporation made an advance payment of \$25,000,000 on a contract in progress. This advance will bear		interest if certain conditions are not met and in the event of default the repayment is guaranteed by a third party.	
4. Property and Equipment – at Cost		1980	1979
Passenger cars and locomotives	\$143,968,000	\$102,279,000	
Stations	1,330,000	639,000	
Office furniture and equipment	1,908,000	727,000	
Leasehold and infrastructure improvements	8,926,000	5,414,000	
	<hr/> 156,132,000	<hr/> 109,059,000	
Accumulated depreciation and amortization	15,312,000	9,807,000	
	<hr/> 140,820,000	<hr/> 99,252,000	
Progress payments for purchase of equipment	50,864,000	10,969,000	
	<hr/> \$191,684,000	<hr/> \$110,221,000	
The purchase price of \$52,023,000 recorded for the passenger cars and locomotives acquired from the Canadian National Railway Company under a conditional sales agreement.		agreement may be subject to adjustment following review by the Canadian Transport Commission. Determination of the adjustment, if any, has not yet been finalized.	
5. Long-Term Debt The long-term debt consists of the balance of purchase price due to Canadian National Railway Company for equipment acquired, with interest at 10%; repayable		in monthly instalments of \$723,000 to and including April 1, 1984. Title to the equipment purchased remains with the vendor until full payment has been made.	
6. Contributed Surplus Contributed surplus represents advances		received from the Government of Canada for capital expenditures.	
7. Pension Plan A condition precedent to the establishment of the Corporation was that those employees engaged by the Corporation previously employed by either Canadian National Railway Company or Canadian Pacific Limited would be fully protected insofar as their pension benefits accrued under the Pension Plans of their former employers. During 1980 agreement was		reached with the railways and funds were transferred to the Corporation's Pension Plan which was established from January 1, 1979. An actuarial valuation of the pension plan is in the process of completion. For 1980 contributions to the plan in respect of current service and anticipated unfunded liability in respect of past service amounted to \$6,463,000 (1979 – \$7,947,000).	
8. Related Party Transactions VIA Rail Canada Inc. is a Crown Corporation with all of the issued shares owned by the Government of Canada.		In the normal course of business the Corporation contracted for services from other Crown Corporations which in 1980 amounted to \$281,763,000.	
9. Commitments As at December 31, 1980 the Corporation had outstanding commitments for the purchase of fixed assets and infrastructure improvements amounting to approximately \$50,000,000.			
10. Leases The Corporation has certain lease commitments for the rental of buildings and		equipment with aggregate net rentals of approximately \$1,812,000 per annum expiring at various dates to 1989.	

VIA Rail Canada · Rapport annuel 1980

VIA



Points saillants

en milliers de dollars

Recettes voyageurs	136 704
Recettes totales	457 209
Excédent net	745
Immobilisations totales	90 238
Nombre moyen d'employés	4 200
Salaire annuel moyen par employé	17 565



- Réseau VIA
- - - - Traversiers
- Autocars
- +++++ Ontario Northland

Siège social
 1801, avenue McGill-College
 13^e étage
 Montréal (Québec)

Adresse postale
 C.P. 8116, Succursale A
 Montréal (Québec)
 H3C 3N3

Conseil d'administration

Paul T. Beauchemin
Associé principal
Beauchemin, Beaton,
Lapointe Inc.

Lorne R. Bolton
Associé
Laventhal & Horwath

Stanley D. Cameron
Président du Conseil
La Société des Transports
du Nord Limitée

Gordon C. Gale
Vice-président international
des Travailleurs unis
des transports,
à la retraite

John M.G. Hardenne
Président-directeur général
Sinfonia Tours Ltd.

William P. Kelly
Sous-ministre
adjoint principal
Service de médiation
et de conciliation
Travail Canada

Stanley A. Little
Vice-président général
du Congrès du Travail
du Canada
et président du Syndicat
canadien
de la fonction publique,
à la retraite

Evan S. Lloyd
Conseil auprès
de l'industrie du
tourisme

Laurent Picard
Doyen de la faculté
d'administration
Université McGill

J. Frank Roberts
Président du Conseil et
directeur général
VIA Rail Canada Inc.

Madeleine Saint-Jacques
Vice-présidente
et directrice générale
Young & Rubicam Ltée

George A. Scott*
Sous-ministre adjoint
principal
Transports Canada,
à la retraite

Welland Woodruff
Président du Conseil
Kanindo Ltd.

Jaffray Wilkins**
Sous-ministre
adjoint principal
Transports Canada

Comités du conseil

Comité exécutif
Paul T. Beauchemin
Stanley D. Cameron
J. Frank Roberts, Président
Gabriel Fortin, c. r.
Secrétaire

Comité de vérification
John M.G. Hardenne
Stanley A. Little, Président
Laurent Picard
Jaffray Wilkins
Michel Huart, Secrétaire

Comité des ressources
humaines
Gordon C. Gale
William P. Kelly, Président
Evan S. Lloyd
Madeleine Saint-Jacques
Jaffray Wilkins
J. P. Laroche, Secrétaire

Comité des finances
Paul T. Beauchemin
Lorne R. Bolton, Président
Stanley D. Cameron
Welland Woodruff
Andy Cave, Secrétaire

Comité des placements
Gordon C. Gale
William P. Kelly
J. Frank Roberts, Président
Welland Woodruff
Victor Croft
Gabriel Fortin, c. r.
J. P. Laroche
E.A. Norman, Secrétaire

Comité de marketing
John M.G. Hardenne,
Président
Evan S. Lloyd
Madeleine Saint-Jacques
Jaffray Wilkins
G.C. Campbell, Secrétaire

Direction

J. Frank Roberts
Président du Conseil et
directeur général

Réjean Béchamp
Vice-président
au développement et
à la planification

Angus R. Campbell
Vice-président,
VIA Ontario

Garth C. Campbell
Vice-président
du marketing

Andrew R. Cave
Contrôleur/Trésorier

Victor Croft
Vice-président
des finances et
de l'administration

Gilles Dufault
Adjoint au président

Gabriel Fortin, c. r.
Vice-président
du contentieux et
secrétaire général

B. Eldon Horsman
Vice-président
de l'exploitation

Jean Pierre Laroche
Vice-président des
ressources humaines

Emery LeBlanc
Directeur général
des relations publiques

J. Léo Moisan
Vice-président, VIA Québec

Harold F. Murray
Vice-président, VIA Ouest

Allan W. Raftus
Vice-président, VIA Atlantique

* mandat terminé en mars 1980

** nommé en mars 1980



De gauche à droite;
Gordon C. Gale
Stanley D. Cameron
John M.G. Hardenne
William P. Kelly
Paul T. Beauchemin
J. Frank Roberts
Jaffray Wilkins
Madeleine Saint-Jacques
Evan S. Lloyd
Welland Woodruff
Stanley A. Little

Absents:
Lorne R. Bolton
Laurent Picard

Rapport à l'actionnaire

J'ai l'honneur de vous informer que, grâce aux efforts soutenus de tous les employés de VIA, le dernier exercice qui s'est terminé le 31 décembre 1980 a été couronné de succès.



Le nombre de voyageurs payants empruntant les trains de VIA a atteint 6,8 millions, ce qui représente une augmentation de 41% par rapport au nombre total de voyageurs payants transportés par le CN et le CP en 1976. La tendance à la baisse du trafic voyageur qui, avant 1977, semblait irréversible a été finalement freinée. Ces résultats s'accompagnent d'une réduction des dépenses gouvernementales de 87 millions de dollars par rapport aux montants prévus si le CN et le CP avaient continué à exploiter séparément leur réseau.

Ce succès est particulièrement important car, pour la première fois cette année, VIA était responsable des services voyageurs tout au long de l'exercice financier. L'année 1980 servira, à l'avenir, de référence pour évaluer les résultats de VIA.

Les revenus de l'entreprise en 1980 se sont élevés à 457 millions de dollars, dont 137 provenant des ventes à la clientèle et le reste de contrats avec le gouvernement. Les revenus nets d'exploitation pour 1980 se chiffrent à 1,4 million de dollars et, après déduction de l'impôt sur le revenu, le profit net s'établit à 745 000 dollars.

Ces résultats témoignent de la confiance de VIA en l'avenir et de sa détermination à établir des services ferroviaires répondant aux besoins des voyageurs, qui ont d'ailleurs accueilli favorablement les améliorations déjà introduites par la Société.

À ce chapitre, citons notamment l'inauguration en mars 1980 de RESERVIA, système moderne de réservations donnant accès à l'information la plus complète sur les trains; l'amélioration du service première classe entre Montréal et Toronto, avec l'adoption de VIA 1 le 20 octobre 1980; une structure tarifaire révisée permettant d'offrir le service Econo-choix, y compris des tarifs spéciaux aller et retour d'une journée. Ces nouveaux tarifs visent à encourager l'utilisation des transports en commun et à réduire les dépenses énergétiques.

Enfin, une modification à l'horaire du service transcontinental Ouest permet aux voyageurs de traverser de jour les Rocheuses, dont ils peuvent ainsi admirer la splendeur.

Une étape importante a été franchie lorsque le Conseil d'administration a approuvé la transaction conduisant à l'achat de la gare Union de Régina et sa transformation éventuelle en centre de transport intermodal.

Le 28 avril 1980, il a été décidé de transférer les sommes représentant les contributions des anciens employés du CN et du CP, de la caisse de retraite de ces deux compagnies au fonds de pension de VIA. La Société peut maintenant assumer le plein contrôle de son propre fonds de pension.

Il reste cependant beaucoup à faire et si les réalisations de 1980 démontrent l'engagement de VIA envers l'avenir, elles sont aussi une invitation lancée aux organismes et aux personnes intéressées à participer au développement des transports publics au pays.

Les problèmes associés à l'utilisation de l'ordonnance R-6313 sur les coûts, émise avant la formation de VIA, n'ont pas encore été résolus. Les termes de cette ordonnance devraient être revus pour tenir compte de la nécessité de mieux informer VIA au sujet des frais qui lui sont facturés par CN et CP.

VIA a su mieux préciser son mandat d'entreprise de transport de voyageurs par chemin de fer, mais les progrès resteront difficiles tant que le gouvernement n'aura pas approuvé un mandat clair pour la Société. En outre, un projet de loi sur les sociétés de la Couronne pourrait entraver le développement de VIA si de nouvelles restrictions limitaient l'exercice de ses pouvoirs dans un cadre de compétition commerciale. Le gouvernement pourrait exercer un contrôle adéquat tout en maintenant en place les structures qui font des sociétés de la Couronne des instruments de gestion souples et efficaces.

À l'assemblée annuelle du 26 mars 1980, M. Jaffray Wilkins a été nommé au Conseil d'administration, duquel s'est retiré M. George Scott, dont la participation au développement de VIA a été appréciée à sa juste valeur.

En résumé, VIA aborde avec confiance l'année 1981. Les marchés existants se développent et il s'en crée de nouveaux. L'année 1981 verra la négociation de nouvelles ententes d'exploitation et la livraison des premiers trains LRC. Notre confiance en l'avenir repose sur nos employés qui, toujours prêts à approfondir leurs connaissances et étendre leur savoir-faire, sauront mener à bien les programmes d'expansion, qu'ils soient déjà formulés ou encore à l'état de projet.

Les membres du Conseil d'administration désirent exprimer toute leur gratitude aux voyageurs pour le soutien accordé à la Société et à ses employés, dont les efforts et la conscience professionnelle ont permis d'obtenir des résultats si encourageants.

**Au nom
du Conseil
d'administration,**

J.F. Roberts



Le président du Conseil
et directeur général

**Rapport
d'activités**

Pour reprendre un dicton bien connu, VIA Rail Canada ne se fera pas en un jour.

Il n'empêche qu'en peu de temps, la Société a, dans plusieurs secteurs, redonné un élan remarquable au service voyageur ferroviaire canadien.

À cet égard, l'année dernière a été particulièrement heureuse, si l'on en juge notamment par l'adoption de RESERVIA, système informatisé moderne de réservation, de billetterie et de renseignements.

L'implantation de ce nouveau système s'est révélée un travail colossal qui a marqué toutes les activités de VIA en 1980. Dans les années à venir, cette automatisation continuera à avoir des conséquences profondes sur le développement de l'entreprise.

Depuis sa formation, en 1977, la Société n'a cessé d'insister sur le rôle de premier plan que les chemins de fer sont appelés à jouer dans tout réseau futur de transport public au Canada. Avec RESERVIA, les Canadiens ont désormais une preuve concrète que VIA est résolument tournée vers l'avenir.

RESERVIA

Le 1^{er} mars 1980, VIA Rail Canada mettait en place RESERVIA, son nouveau système informatisé de réservation et de billetterie.



Par l'intermédiaire de ses quatre centres de réservation, Moncton, Montréal, Toronto et Winnipeg, ce système fournit aux clients, dans l'une ou l'autre langue officielle, et pour tout le pays, les données les plus récentes sur les horaires des trains, les tarifs et les places libres. RESERVIA sera plus tard relié au système de réservation d'Air Canada, pour offrir aux agents de voyages et au grand public un ensemble de renseignements encore plus complet.

Comme tout nouveau système de cette envergure, RESERVIA a connu certaines difficultés de départ, les demandes ayant dépassé les prévisions de 20 pour cent au moins et les agents de réservation et de billets devant se familiariser avec cette nouvelle technique. Malgré cela, à la fin de l'année, RESERVIA fonctionnait comme prévu et son efficacité s'accroissait de jour en jour.

Système complexe de réservation, RESERVIA prend de plus en plus d'importance aux yeux des gestionnaires de VIA en tant que banque de renseignements.

Ayant la capacité de prévoir l'achalandage et les mouvements des voyageurs, ainsi que les tendances saisonnières des déplacements, ce système permet une meilleure utilisation de notre matériel roulant.

En outre, grâce à RESERVIA, il est possible de contrôler plus étroitement la vente préalable de billets ainsi que les programmes publicitaires spéciaux et de planifier en conséquence. Ce système permettra également au service des Voyages organisés de VIA de mieux prévoir ses forfaits touristiques, notamment les réservations de chambres d'hôtel et de places dans les trains.

Enfin, RESERVIA permettra de connaître plus rapidement les réactions des voyageurs à un nouveau service ou à des changements d'horaires.

Matériel



VIA est également tournée vers l'avenir dans bien d'autres secteurs de son activité. Que l'on pense, par exemple, aux améliorations apportées au matériel roulant actuel ou à la mise au point d'équipements modernes.

Vers la fin de 1980, les premières locomotive et voiture LRC (légèreté, rapidité, confort) sont sorties de la chaîne de production; elles seront soumises à une série d'essais intensifs, et le premier train complet sera livré durant l'été 1981.

À mesure qu'approche la date de livraison, on met la dernière main aux programmes de mise en service du matériel LRC. Au départ, il sera affecté à la région de Montréal pour les liaisons interurbaines; c'est là en effet que se trouvent les usines spécialisées et les grandes installations d'entretien, outillées pour répondre aux techniques de conception du LRC. Lorsque celui-ci donnera complète satisfaction, VIA étendra son utilisation aux autres régions du Canada.

La réfection du parc actuel de voitures, de locomotives et de fourgons-chaudières achetés au CN et au CP se fait selon le calen-



drier prévu. Fin 1980, 60 pour cent de la flotte en service avaient été améliorés pour répondre aux normes actuelles.

Au cours de 1980, la Société a poursuivi la remise à neuf de ses autorails, préparé des spécifications techniques et procédé à des essais systématiques, ce qui lui permettra, début 1981, de lancer des appels d'offres pour la modernisation du parc actuel et la fabrication de quelque 60 autorails. Les voitures modernisées devraient être livrées à partir de la fin de 1982.

Désirant accroître la fiabilité et le rendement de son matériel, VIA a lancé, en 1980, une grande étude sur les ateliers d'entretien du LRC et du matériel classique. Un rapport complet est attendu pour l'été 1981.

Le centre d'exploitation du siège social et ceux des régions ont commencé à travailler à raison de 24 heures par jour en 1980 avec pour conséquence une meilleure gestion de l'ensemble du matériel. Ces centres peuvent maintenant répondre au fur et à mesure aux demandes des voyageurs et jouer un rôle actif en décidant quand et comment modifier la composition des trains ou changer l'horaire pour les voyageurs en correspondance.

Avec l'avènement de nouveaux trains à grande vitesse, VIA donne priorité à ses plans d'aménagement de corridors pour trains ultra-rapides.

La Société est convaincue que, pour créer des services voyageurs interurbains par chemin de fer qui répondent aux besoins d'aujourd'hui, les efforts doivent être concentrés sur des corridors bien déterminés, où la densité de la population et le volume de la

Aménagement de corridors



demande sont des garanties de succès.

Au cours de l'année précédente, l'équipe chargée d'étudier cette question a cherché à déterminer si les voies actuelles pouvaient être perfectionnées, ou s'il fallait de nouvelles voies pour les trains rapides dans les corridors Québec-Windsor et Calgary-Edmonton. Une fois les voies améliorées, l'alternance avec les trains de marchandises réduite au minimum et les nouveaux trains à grande vitesse mis en service, VIA estime que ces corridors seront, durant la prochaine décennie, une avantageuse solution de recharge à l'automobile.

Une étude du marché interurbain des provinces des Prairies, achevée en 1980, fait actuellement l'objet d'une analyse pour déterminer s'il est possible d'accroître la qualité du service.

Innovations en 1980

En 1980, VIA a innové dans plusieurs domaines pour offrir un meilleur service au public

voyageur. L'indicateur d'automne reflète particulièrement les efforts de VIA en vue d'améliorer le service transcontinental; à noter, entre autres, que les heures de départ et d'arrivée des trains dans la plupart des grands centres sont plus commodes et que la traversée des Rocheuses se fait de jour. Ces changements ont été apportés à la demande d'un large public.

Le nouveau service première classe VIA 1, entre Toronto et Montréal, est entré en vigueur en octobre; il devrait intéresser une fraction importante de la clientèle d'affaires appelée à voyager entre ces deux villes. VIA 1 offre à bord un service amélioré, de même que des avantages particuliers pour l'embarquement et l'achat de billets à l'avance. En même temps que commençait ce nouveau service, était lancée une vaste campagne publicitaire, utilisant notamment la presse écrite et le publipostage s'adressant particulièrement à la clientèle d'affaires susceptible d'utiliser le train pour ses déplacements professionnels.

En juin, on a ajouté, à titre expérimental, des directeurs des Services dans les trains transcontinentaux de l'Ouest et, en octobre, dans certains trains de la ligne Montréal-Toronto. Le directeur des Services est chargé de la coordination de tout le personnel des Services dans les trains et du confort des voyageurs. Représentant de la Société, facile à identifier, il est à la disposition des voyageurs, prêt à répondre à leurs questions et à leur fournir l'aide dont ils auraient besoin.

Conformément aux décisions de la Commission canadienne des transports, VIA assure, depuis 1980, deux services expérimentaux: le premier entre Halifax et Yarmouth; le second entre Prince-Albert, Saskatoon et Régina. Tous deux offrent des horaires plus pratiques, des autorails rénovés et de nouveaux abris en bordure des voies ferrées. Des rencontres ont été organisées avec le public des régions concernées pour faire connaître ces services. Une étude de rendement sera faite après un an d'essai.

La Société s'est penchée tout spécialement, en 1980, sur les problèmes de transport que connaissent les personnes handicapées et autres groupes pouvant avoir des difficultés à voyager. Elle a lancé un programme destiné à toutes les grandes gares, dont la réalisation devrait, d'ici cinq ans, permettre à ces diverses catégories de voyageurs d'avoir accès, à 80 pour cent, à l'ensemble des services de chemin de fer.

Dans le cadre de l'Année internationale des personnes handicapées décrétée par les Nations Unies pour 1981, VIA s'efforcera de mieux servir les voyageurs entrant dans cette catégorie.

En 1980, des mesures ont été prises pour faciliter l'accès des trains aux voyageurs en chaise roulante dans treize grandes gares du pays. Les employés de chacune de ces gares ont reçu une formation spéciale pour apprendre à répondre aux besoins des personnes handicapées, formation que tous les employés de VIA en contact avec le public recevront à l'avenir. Début 1981, des contrats seront adjugés pour la mise au point d'appareils éléveurs automatiques et de dispositifs d'attache pour chaises roulettes dont seront équipés les nouveaux trains de VIA.

Une brochure décrivant les services spéciaux offerts par VIA à cet égard a connu une large diffusion; on en a même publié une version en très gros caractères et une autre en braille.

Un service des Systèmes informatisés de gestion a été créé en début d'année pour traiter la masse de renseignements fournis à la direction par RESERVIA et les autres systèmes d'information. Les systèmes relatifs à la comptabilité et au marché fonctionnent déjà; d'autres sont prévus, dont un pour la gestion de l'exploitation. Les besoins des autres secteurs de la Société sont en cours d'étude; on pourra ainsi déterminer la meilleure façon de répondre à leurs exigences.



L'image institutionnelle



La véritable identité de VIA semble encore prêter à confusion. Pour faciliter la compréhension de son rôle de société de la Couronne distincte, responsable du service ferroviaire voyageur, VIA a réalisé, en 1980, un certain nombre de programmes et projette d'en lancer d'autres.

En novembre, VIA a retenu les services du couturier canadien Michel Robichaud, afin de créer une collection d'uniformes pour le personnel des trains, des gares et pour les préposés aux ventes. Les modèles devraient être prêts début 1981 et les premiers uniformes terminés pour la mise en service des trains LRC à l'automne 1981.

Le programme de communications visuelles a contribué à améliorer et uniformiser l'image institutionnelle harmonieuse projetée auprès du public. Les panneaux indicateurs, les couleurs intérieures et extérieures des trains ont fait l'objet d'une étude en 1980.

VIA a accordé l'an dernier une attention spéciale aux communications internes, et les employés sont maintenant tenus régulièrement au courant des activités et des plans de la Société.

En mars a été créé un service de traduction interne pour assurer la qualité de tous les documents que la Société publie dans les deux langues officielles.

Pour mieux se faire connaître du public, VIA a multiplié ses activités de promotion en 1980. Elle a accordé l'été dernier son par-rainage au parc de minitrains qui ont transporté les visiteurs autour du terrain de l'exposition internationale des Floralies, à Montréal. Un nouveau personnage de promotion, "Choo-Choo," a fait ses débuts à diverses manifestations spéciales en 1980 et continuera de symboliser VIA auprès du grand public.

Le total des ventes des agences de voyages a dépassé d'environ 35 pour cent le chiffre atteint l'an dernier; en 1980, il repré-

sente 15 pour cent de l'ensemble des revenus de VIA provenant des ventes. Celles-ci connaissent une telle croissance que les revenus qui en découlent sont trois fois supérieurs à ce qu'ils étaient en 1977. Elles attestent du soutien croissant accordé à VIA par les détaillants de voyages au Canada.

Intermodalité

Dans la planification globale

de son expansion, VIA continue de privilégier la notion d'intermodalité,

c'est-à-dire l'intégration de tous les modes de transport public. Le potentiel et les avantages de chacun d'entre eux sont ainsi utilisés plus efficacement et le public voyageur se trouve mieux servi.

Devant la hausse constante du coût de l'énergie, le train, qui est le mode de transport public le plus économique, aura certainement un rôle important à jouer dans un réseau intermodal.

En 1980, la Société a commencé à réaliser ses projets d'intégration des modes de transport, en préparant l'achat de la gare Union de Régina, propriété de CP Rail. VIA et CP se sont entendus sur un prix et la vente a reçu l'approbation du ministre des Transports. Le transfert réel de propriété doit se faire début 1981.

Devenue propriétaire de la gare, VIA pourra réaliser son projet de centre de transport. À l'heure actuelle, des consultations étroites sont en cours avec la "Saskatchewan Transportation Company", société d'autocars interurbains, propriété de la province, en vue de déterminer avec précision la meilleure façon de matérialiser cette idée à Régina.

Simultanément, VIA a presque achevé son plan de gare intermodale à Lévis et ses études de faisabilité pour la réalisation de centres semblables à Vancouver, Québec, Trois-Rivières, Moose Jaw et Melville, maintenant terminées, ont mené à des conclusions positives.

On poursuivra en 1981 l'étude des achats de gare, surtout de celles où le concept intermodal serait pratique.

Cependant, les projets de transformation des gares sont dans une large mesure limités par le fait que la plupart d'entre elles demeurent la propriété du CN ou du CP.

En 1981, VIA donnera suite à son intention de relier le système RESERVIA à celui des réservations d'Air Canada; ce sera un grand pas de fait vers la mise sur pied d'un réseau de transport intermodal. À l'avenir, nos clients pourront utiliser RESERVIA pour les mille et un aspects de leurs voyages, à savoir, les réservations de train, d'avion, d'hôtel, de traversier et la location de voiture.

Relations avec les employés



VIA doit beaucoup à ses 4 200 employés, répartis dans tout le Canada, qui, en 1980, ont travaillé à l'amélioration de ses services.

Le 1^{er} novembre, 69 anciens employés de la "Toronto Terminals Railway Company", occupant des postes qui les mettaient en contact avec les voyageurs, ont été mutés à VIA après plusieurs mois de négociations.

VIA est bien décidée à poursuivre sa collaboration avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, qui représente tous les employés syndiqués. Ses

rapports avec le syndicat ont été particulièrement fructueux dans plusieurs cas, notamment lors de la création du nouveau poste de directeur des Services, de la formation des employés de gare en vue de l'accueil des personnes handicapées et de la mise au point du programme des uniformes.

En janvier 1980, VIA a ouvert des bureaux de recrutement dans chacune de ses quatre régions, s'efforçant d'attirer des candidats de haut calibre, spécialement aptes à bien servir le public. La Société tient en outre à ce qu'il y ait autant d'employés bilingues que nécessaire.

Dans nombre de ses activités, VIA offre des cours ou stages de formation pour préparer ses employés à relever le défi des services ferroviaires voyageurs des années à venir. La Société a la ferme intention de doter ses employés des connaissances et des compétences voulues pour offrir au public un service de qualité supérieure.

Le plus important programme de formation de VIA a été, au début de 1980, le stage de six semaines sur l'utilisation du système RESERVIA, offert à un millier d'employés. Dans un concours ouvert aux grandes sociétés canadiennes, le programme de formation de RESERVIA a remporté un prix pour la qualité exceptionnelle de sa conception et de ses méthodes pédagogiques.

Quant aux 78 directeurs des Services, ils ont suivi un stage intensif de quatre semaines, juste avant d'assumer leurs nouvelles fonctions.



Un avenir prometteur

L'année dernière a été témoin du développe -



ment continu de VIA. Tous les secteurs de l'entreprise ont uni leurs efforts dans un but commun: la mise au point et l'implantation du système RESERVIA, si riche de possibilités.

En outre, VIA peut désormais se tourner avec confiance vers l'avenir. Le nouveau matériel LRC sera reçu et mis en service avant la fin de 1981 et la Société a commencé à se doter de la compétence technologique voulue pour contrôler l'implantation du LRC et d'autres matériels nouveaux. Elle étend ses marchés, s'efforce de mieux faire connaître au public l'ensemble de ses services et envisage l'aménagement de corridors interurbains pour trains à grande vitesse. Enfin, ses programmes de perfectionnement du personnel sont déjà bien lancés.

Ayant mieux réalisé ce qu'il faut faire pour redonner leur élan aux services ferroviaires voyageurs, VIA s'y consacre pleinement.

Demain exigera de la part du personnel beaucoup d'enthousiasme et de détermination, que devront accompagner des moyens matériels et financiers considérables.

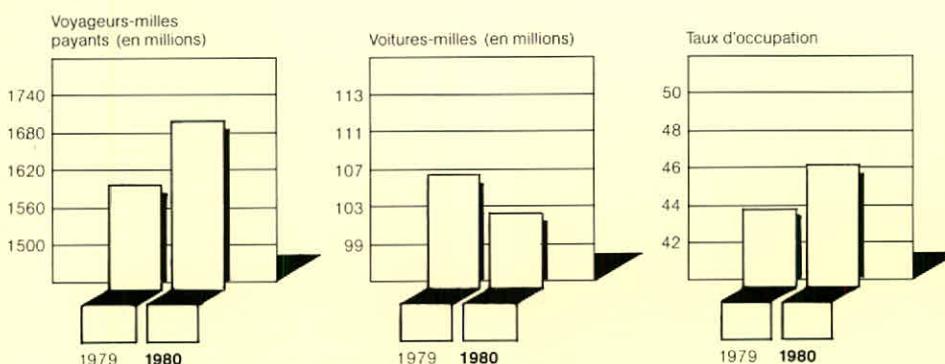
Forte de sa courte mais fructueuse expérience, notamment de ses nombreuses réalisations de 1980, VIA regarde l'avenir avec optimisme, certaine de pouvoir atteindre ses objectifs.

Statistiques importantes

	1980	1979*
Nombre de voyageurs payants transportés (en milliers)	6 836	6 506
Total des voyageurs transportés (en milliers)	7 586	N/A
Voyageurs-milles payants (en milliers)	1 690 214	1 597 981
Nombre total de voyageurs-milles (en milliers)	1 928 509	1 845 464
Revenu de transport moyen sur voyageur-mille payant (¢)	5 805	5 632
Total des revenus sur voyageur-mille payant (¢)	8 037	7 578
Distance moyenne du voyage (voyageurs payants) (milles)	247	246
Trains/milles (en milliers)	15 189	15 384
Voitures/milles (en milliers)	101 994	105 867
Taux d'occupation moyen (voyageurs payants) (%)	46,0	43,9
Taux d'occupation moyen (ensemble des voyageurs)	52,5	N/A
Moyenne de voyageurs payants par train	111	104
Moyenne de trains exploités par jour	163	163

*Chiffres révisés

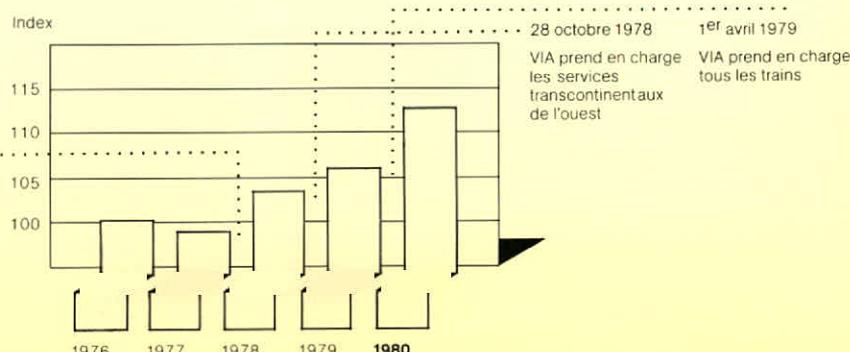
Trafic plus élevé doublé d'une meilleure efficacité



Définitions:
 Voyageur-mille payant:
 - déplacement d'un voyageur ayant payé son billet, sur une distance d'un mille.
 Voiture-mille:
 - déplacement d'une voiture sur une distance d'un mille
 - Taux d'occupation des voyageurs payants:
 facteur d'occupation; sur 100 sièges, nombre de sièges occupés par des voyageurs payants

Augmentation du volume du trafic après la prise en charge par VIA

1er juin 1977
VIA assume la responsabilité du Marketing



Rapport
des vérificateurs

À l'honorable
ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié le bilan de Via Rail Canada Inc. au 31 décembre 1980 ainsi que les états des résultats et des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers sont dressés de manière à donner un aperçu juste et fidèle de l'état des affaires de la Société au 31 décembre 1980 ainsi que des résultats de son exploitation et de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons de plus que, à notre avis, la Société a tenu les livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont en accord avec ces livres et que les opérations de la Société venues à notre connaissance étaient de la compétence de la Société.

Touche Ross & Co.

Comptables agréés

Montréal, Canada
le 27 février 1981

**État des résultats
et des bénéfices
non répartis**

de l'exercice terminé
le 31 décembre

Produits	1980	1979
Revenu des services voyageurs	\$ 136 704 000	\$ 103 203 000
Paiements du gouvernement du Canada (note 1(a))	320 085 000	231 816 000
Autres revenus	420 000	605 000
	457 209 000	335 624 000
Charges		
Frais généraux et d'administration	62 047 000	41 226 000
Frais d'exploitation	382 339 000	283 127 000
Amortissements	8 104 000	4 876 000
Intérêts sur la dette à long terme	3 296 000	5 584 000
	455 786 000	334 813 000
	1 423 000	811 000
Redressement des coûts d'exploitation à l'égard de 1979 (note 2(b))	11 162 000	
Moins: remboursement du gouvernement du Canada	(11 162 000)	-
Bénéfice d'exploitation	1 423 000	811 000
Provision pour impôts sur le revenu reportés	678 000	389 000
Bénéfice net	745 000	422 000
Bénéfices non répartis:		
Solde au début de l'exercice	524 000	102 000
Solde à la fin de l'exercice	\$ 1 269 000	\$ 524 000

**État de l'évolution
de la situation
financière**

de l'exercice terminé
le 31 décembre

Provenance des fonds	1980	1979
Exploitation		
Bénéfice net de l'exercice	\$ 745 000	\$ 422 000
Éléments n'exigeant aucun mouvement de fonds –		
• Amortissements	8 104 000	4 876 000
• Impôts sur le revenu reportés	678 000	389 000
Fonds de roulement provenant de l'exploitation	9 527 000	5 687 000
Émission d'actions ordinaires	–	9 200 000
Avances en capital du gouvernement du Canada	94 563 000	64 387 000
	104 090 000	79 274 000
<hr/>		
Utilisation des fonds		
Remboursement de la dette à long terme	8 670 000	21 170 000
Acquisition d'installations et de matériel	88 185 000	47 379 000
Frais reportés	2 053 000	6 280 000
	98 908 000	74 829 000
Augmentation du fonds de roulement	5 182 000	4 445 000
Fonds de roulement (négatif) au début de l'exercice	(18 190 000)	(22 635 000)
Fonds de roulement (négatif) à la fin de l'exercice	(\\$ 13 008 000)	(\\$ 18 190 000)

Bilan
au 31 décembre

	Actif	1980	1979
À court terme			
En caisse	\$ 146 000	\$ 26 016 000	
Débiteurs	2 561 000	1 896 000	
À recevoir du gouvernement du Canada	16 414 000	-	
Paiement proportionnel (note 3)	25 000 000	-	
Matériaux et fournitures, au prix coûtant	1 189 000	1 196 000	
Frais payés d'avance	66 000	404 000	
	<u>45 376 000</u>	29 512 000	
Installations et matériel (note 4)	191 684 000	110 221 000	
Frais reportés	11 513 000	10 842 000	
	<u>\$ 248 573 000</u>	<u>\$ 150 575 000</u>	
Passif			
À court terme			
Dette bancaire	\$ 15 352 000	\$ -	
Créditeurs et frais courus	31 483 000	37 203 000	
Paiements reçus d'avance du gouvernement du Canada	-	725 000	
Billets vendus d'avance	2 879 000	1 104 000	
Partie de la dette à long terme échéant à moins d'un an	8 670 000	8 670 000	
	<u>58 384 000</u>	47 702 000	
Dette à long terme (note 5)	19 509 000	28 179 000	
Impôts sur le revenu reportés	1 161 000	483 000	
Avoir de l'actionnaire			
Capital-actions			
Émis - 93 000 actions ordinaires	9 300 000	9 300 000	
Surplus d'apport (note 6)	158 950 000	64 387 000	
Bénéfices non répartis	1 269 000	524 000	
	<u>\$ 248 573 000</u>	<u>\$ 150 575 000</u>	

Signé
au nom du
conseil,

administrateur et
président du comité
de vérification

administrateur et
président du comité
des finances

Notes complémentaires

31 décembre 1980

- 1. Conventions d'exploitation**
- a Contrat d'exploitation de services ferroviaires pour voyageurs**
- La Société a passé un contrat avec le gouvernement du Canada en vertu duquel la Société s'engage à fournir les services et exercer les activités, fonctions et entreprises nécessaires pour fournir, gérer et exploiter des services ferroviaires pour voyageurs au Canada.
- Le contrat prévoit également la passation de contrats relatifs aux demandes de service auxiliaire entre le ministre des Transports et la Société à l'égard de certains services ferroviaires interurbains pour voyageurs (services rationalisés). La première de ces demandes de service, visant à assurer un service voyageur transcontinental de l'Ouest, est entrée en vigueur le 29 octobre 1978. Le 1^{er} avril 1979, des contrats ont été conclus relativement à la plupart des services ferroviaires interurbains pour voyageurs actuellement fournis au Canada. Par conséquent, les chiffres correspondants de 1979 incluent les neuf mois d'exploitation de tous les services, sauf le service transcontinental de l'Ouest.
- b Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et Canadian Pacific Limited**
- La Société a conclu des conventions d'exploitation avec les chemins de fer, selon lesquelles les chemins de fer permettent à la Société d'utiliser leurs voies et installations et s'engagent à fournir le personnel nécessaire au fonctionnement des trains et à assurer l'entretien du matériel roulant. Des accords relatifs à la remise en état des voitures de voyageurs et des locomotives ont également été conclus. Les coûts afférents à ces accords seront établis conformément aux règlements de la Commission canadienne des transports. La Société a engagé certains frais de gestion et coûts d'exploitation au nom des chemins de fer relativement aux services ferroviaires qui ne faisaient pas l'objet d'une demande de service auxiliaire durant la période du 1^{er} janvier au 31 mars 1979. Comme convenu, la Société a réparti entre les chemins de fer les revenus de \$17 904 000 perçus et leur a facturé les frais de \$14 256 000 engagés en leur nom.
- 2. Énoncé des principales conventions comptables**
- a Comptabilisation des revenus**
- Le revenu net des contrats passés avec le gouvernement du Canada à l'égard des services ferroviaires interurbains pour voyageurs sera comptabilisé lorsque le contrat aura été exécuté. Toute perte sera comptabilisée au moment où elle deviendra connue.
- Le revenu des services voyageurs est déterminé d'après les ventes brutes moins un montant estimatif à l'égard des billets vendus d'avance qui est reporté à titre d'élément de passif à court terme.
- b Redressement des coûts d'exploitation et de remise en état**
- Les charges des chemins de fer contractants en vertu des conventions d'exploitation et de remise en état, ainsi que les montants à recouvrer des chemins de fer à l'égard des coûts engagés par la Société en leur nom durant la période qui s'est terminée le 31 mars 1979 sont comptabilisés d'après les frais engagés et estimés, déterminés conformément aux conventions et aux règlements de la Commission canadienne des transports. Les montants estimés pourront être redressés à la suite de la soumission des coûts réels engagés chaque année par les parties intéressées à la Commission canadienne des transports et à l'approbation de ces coûts par cette dernière.
- c Installations et matériel**
- Les installations et le matériel sont comptabilisés selon les règlements de la Commission canadienne des transports, ce qui comprend la capitalisation des coûts initiaux de remise en état et de réfection du matériel roulant et des locomotives qui, auparavant, n'étaient pas la propriété de la Société, dans la mesure où ces travaux sont destinés à améliorer la qualité des biens en cause et à prolonger leur durée d'utilisation.
- Le coût des biens aliénés, moins leur valeur de récupération, est imputé à l'amortissement accumulé suivant la méthode de l'amortissement par classes homogènes.
- d Amortissement**
- L'amortissement des voitures de voyageurs et des locomotives est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire par classes homogènes à des taux destinés à radier le coût des locomotives et des autres catégories de matériel roulant sur leur durée probable d'utilisation.
- Les achats initiaux de mobilier et matériel de bureau ne font pas l'objet d'amortissement. Les frais de remplacement seront imputés aux charges au fur et à mesure qu'ils seront engagés.
- Les améliorations locatives et à l'infrastructure sont amorties sur la durée des baux ou d'après la durée probable d'utilisation, selon le cas.
- Les projets en cours ne font pas l'objet d'amortissement.
- e Capitalisation de l'intérêt sur les paiements proportionnels pour l'achat de matériel**
- L'intérêt sur les avances faites pour l'achat de matériel est capitalisé afin de bien rendre compte du coût total du matériel. Les taux utilisés pour calculer l'intérêt sont les taux payés pour le capital emprunté.

f Frais reportés

Les frais reportés représentent les coûts engagés à l'égard de l'élaboration d'un système automatisé pour la réservation et l'émission de billets. Ces coûts sont amortis sur 7 ans.

g Impôt sur le revenu

La Société comptabilise ses impôts sur le

revenu selon la méthode du report d'impôt. Selon cette méthode, les provisions pour impôts sur le revenu sont établies en fonction du revenu comptabilisé dans les états financiers, et les impôts relatifs aux écarts temporaires qui surviennent entre le moment où l'on tient compte des revenus aux fins comptables et aux fins fiscales, sont reportés.

3. Paiement proportionnel

Au cours de l'exercice, la Société a fait un paiement anticipé de \$25 000 000 relativement à un contrat en cours. Cette avance

portera intérêt si certaines conditions ne sont satisfaites et, en cas de défaut de paiement, un tiers en garantit le remboursement.

4. Installations et matériel – au prix coûtant

	1980	1979
Voitures de voyageurs et locomotives	\$143 968 000	\$102 279 000
Gares	1 330 000	639 000
Mobilier et matériel de bureau	1 908 000	727 000
Améliorations locatives et à l'infrastructure	8 926 000	5 414 000
Amortissements accumulés	156 132 000 15 312 000	109 059 000 9 807 000
Paiements proportionnels pour l'achat de matériel	140 820 000 50 864 000	99 252 000 10 969 000
	<hr/> \$191 684 000	<hr/> \$110 221 000

Le prix d'achat comptabilisé à l'égard des voitures de voyageurs et des locomotives acquises de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada en vertu d'un contrat de vente conditionnelle, soit

\$52 023 000, pourrait faire l'objet d'un redressement à la suite d'une revue effectuée par la Commission canadienne des transports. Le montant du redressement, le cas échéant, n'a pas encore été calculé.

5. Dette à long terme

La dette à long terme consiste en le solde du prix d'achat dû à la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada relativement à du matériel acquis. Elle porte intérêt

au taux de 10% et est remboursable en versements mensuels de \$723 000 jusqu'au 1^{er} avril 1984 inclusivement. Le vendeur conserve le droit de propriété du matériel jusqu'à ce que le prix soit entièrement réglé.

6. Surplus d'apport

Le surplus d'apport consiste en des

avances reçues du gouvernement du Canada pour des dépenses en capital.

7. Régime de retraite

La constitution de la Société s'est effectuée à la condition que les employés engagés par la Société qui étaient auparavant au service de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada ou du Canadien Pacifique Limitée soient entièrement protégés en ce qui concerne les avantages de retraite qu'ils avaient accumulés en vertu des régimes de retraite de leur ancien employeur. Au cours de 1980, une entente

est intervenue avec les chemins de fer et des fonds ont été virés au régime de retraite de la Société, établi en date du 1^{er} janvier 1979. Une évaluation actuarielle du régime est presque terminée. Pour 1980, les contributions faites au régime au titre des services courants et la dette non capitalisée prévue au titre des services passés se sont élevées à \$6 463 000 (\$7 947 000 en 1979).

8. Opérations entre apparentés

VIA Rail Canada Inc. est une société de la Couronne dont toutes les actions émises sont détenues par le gouvernement du Canada.

Dans le cours normal des affaires, la Société s'est engagée par contrat à recevoir d'autres sociétés de la Couronne des services qui se sont chiffrés à \$281 763 000 en 1980.

9. Engagements

Au 31 décembre 1980, la Société avait des engagements d'environ \$50 000 000

à l'égard de l'achat d'immobilisations et d'améliorations à l'infrastructure.

10. Baux

La Société a certains engagements relativement à la location de bâtiments et maté-

riel dont les loyers globaux nets s'élèvent à environ \$1 812 000 par an, en vertu de baux qui s'échelonnent jusqu'en 1989.