

VIA Rail Canada

Annual  
Report

1979

**Head Office**

1801 McGill College St.  
13th floor  
Montréal, Québec

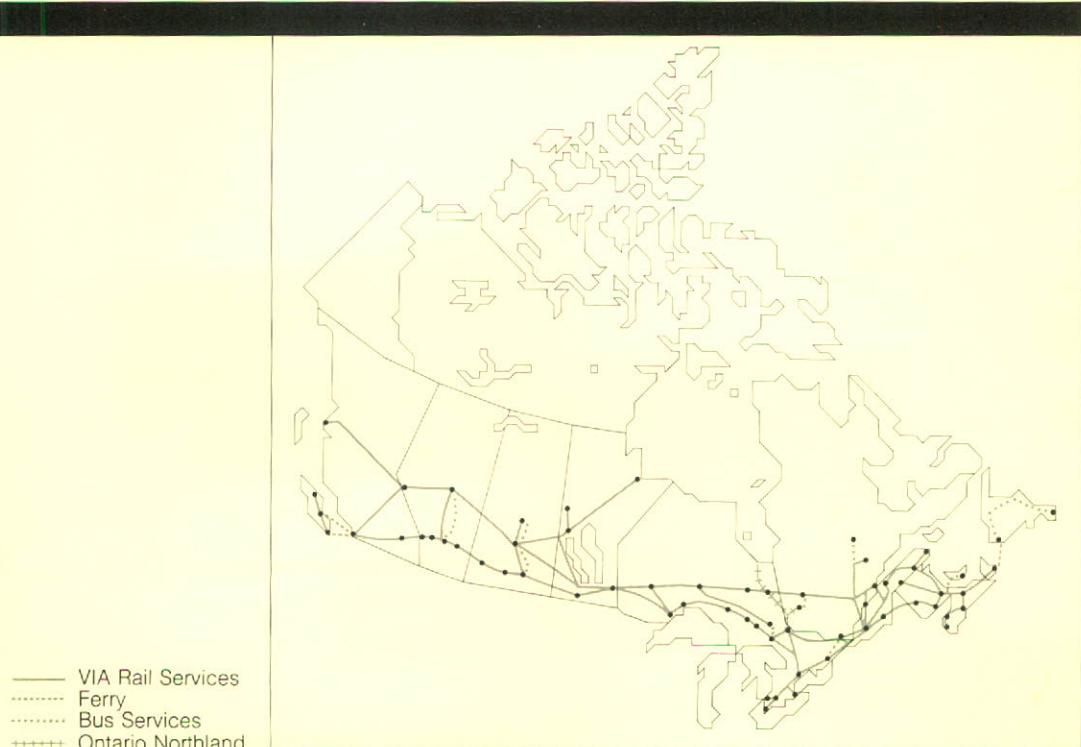
**Postal Address**

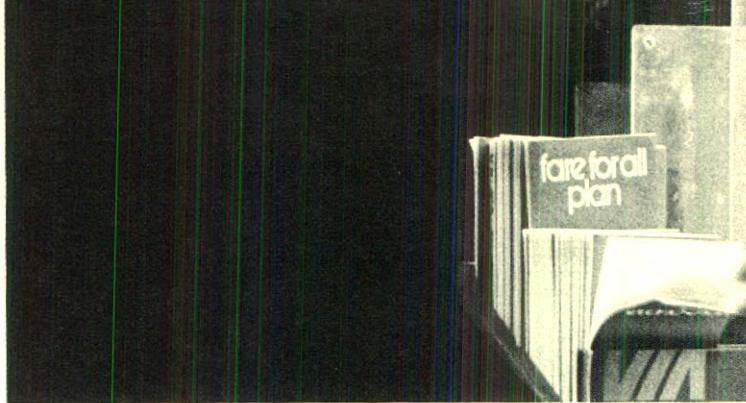
Box 8116  
Montréal, Québec  
H3C 3N3

## Highlights

	\$'000
Passenger revenues	103,203
Total all revenues	335,019
Net surplus	422
Total Capital Expenditures	54,200

Average number of employees	3,878
Average annual wage per employee	\$16,340





J. Frank Roberts



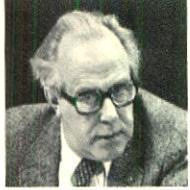
Lorne R. Bolton



Stanley A. Little



Gordon C. Gale



Laurent Picard



William P. Kelly



Stanley D. Cameron

## Board of Directors

### **Paul T. Beauchemin**

Senior Partner  
*Beauchemin, Beaton, Lapointe*

### **Lorne R. Bolton**

Partner  
*Laventhal & Horwath*

### **Stanley D. Cameron**

Senior Assistant Deputy  
Minister, *Transport Canada*

### **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**

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, Operations  
*Transport Canada*

### **Welland Woodruff**

Chairman  
*Kanindo Ltd.*

## Committees of the Board

### **Executive Committee**

Paul T. Beauchemin  
Stanley D. Cameron  
J. Frank Roberts, *Chairman*

### **Audit Committee**

John M. G. Hardenne  
Stanley A. Little  
Laurent Picard  
George A. Scott, *Chairman*

### **Compensation Committee**

Gordon C. Gale  
William P. Kelly, *Chairman*  
Evan S. Lloyd  
Madeleine Saint-Jacques

### **Finance Committee**

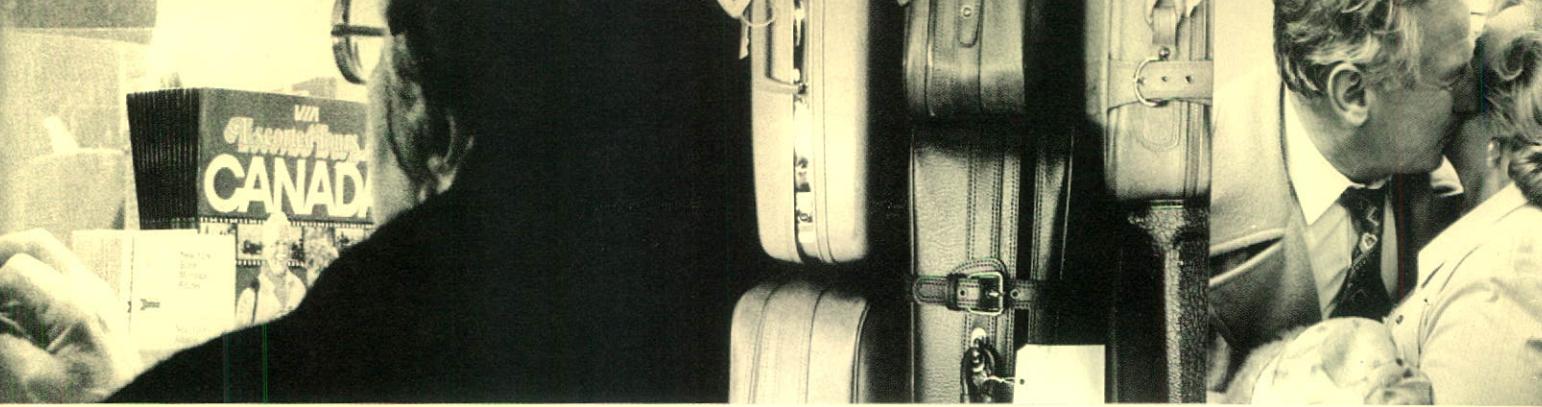
Paul T. Beauchemin  
Lorne R. Bolton, *Chairman*  
Stanley D. Cameron  
Welland Woodruff

### **Investment Committee**

Gordon C. Gale  
William P. Kelly  
J. Frank Roberts, *Chairman*  
Welland Woodruff  
Victor Croft  
Gabriel Fortin  
Jean Pierre Laroche

### **Marketing Committee**

John M. G. Hardenne, *Chairman*  
Evan S. Lloyd  
Madeleine Saint-Jacques  
George A. Scott



Evan S. Lloyd

Madeleine Saint-Jacques

Paul T. Beauchemin

John M. G. Hardenne

George A. Scott

Welland Woodruff

## Officers

**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**  
Vice-President, Law and  
Secretary of the Company

**B. Eldon Horsman**  
Vice-President, Operations

**Jean Pierre Laroche**  
Vice-President, Human Resources

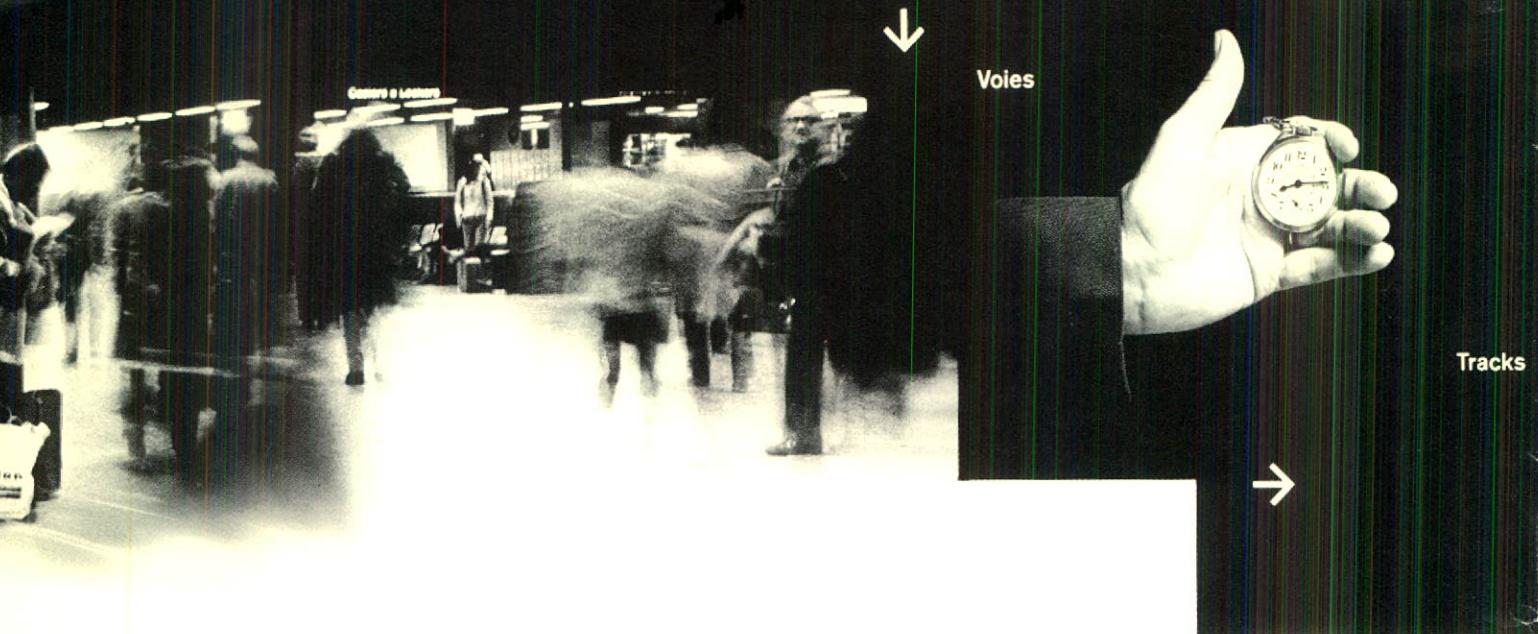
**Emery LeBlanc**  
Director, Public Relations

**J. Léo Moisan**  
Vice-President, VIA Québec

**Harold F. Murray**  
Vice-President, VIA West

**Allan W. Raftus**  
Vice-President, VIA Atlantic

**Edward H. Shute**  
Vice-President, Operations  
Retired September 1979



## Report to the Shareholder

4

1979 was a good year for VIA.

A modest profit was made on the 46 train service contracts with the Government.

One and a half million more people took the train in 1979 than was the case in 1976, the last full year during which CN and CP Rail were totally responsible for intercity passenger train services in Canada.

Total sales revenue increased 11.4 percent in 1979 to a record \$121.1 million while passenger carryings showed a 5.4 percent increase.

Largely because of increased costs of operation, VIA's basic rates were increased by an average of 5 percent on April 12 and 4 to 6 percent on November 19.

Nevertheless, in 1979, passenger handleings increased by a substantial 400,000 over 1978.

The public's growing concern about energy, pollution and land conservation plus the necessity for cost-efficient public transportation mean that VIA can expect increased demands for its services in the foreseeable future.

Since April 1, 1979, VIA has had sole responsibility for managing in one unified system all rail passenger services in Canada formerly operated by CN and CP Rail. Before VIA took them over, these services were subsidized under the provisions of the Railway Act.

VIA owns all passenger equipment used in operating its services and employs all personnel engaged in the rail passenger services except the operating crews of trains. It has contracts with the Minister of Transport whereby it is paid for operating these services and it has contracts with CN and CP Rail for the operation of its trains and the provision of certain other services. New equipment is under construction and a modern reservation system is about to be implemented.

The first two years of VIA's existence have been unavoidably concerned with a multitude of tasks related to negotiations, contracts and organization. These had to be completed before VIA could assume full responsibility for the rail passenger business.

The knowledge gained in the process has enabled VIA to look at the future of the rail passenger business with a better understanding of the job to be done.

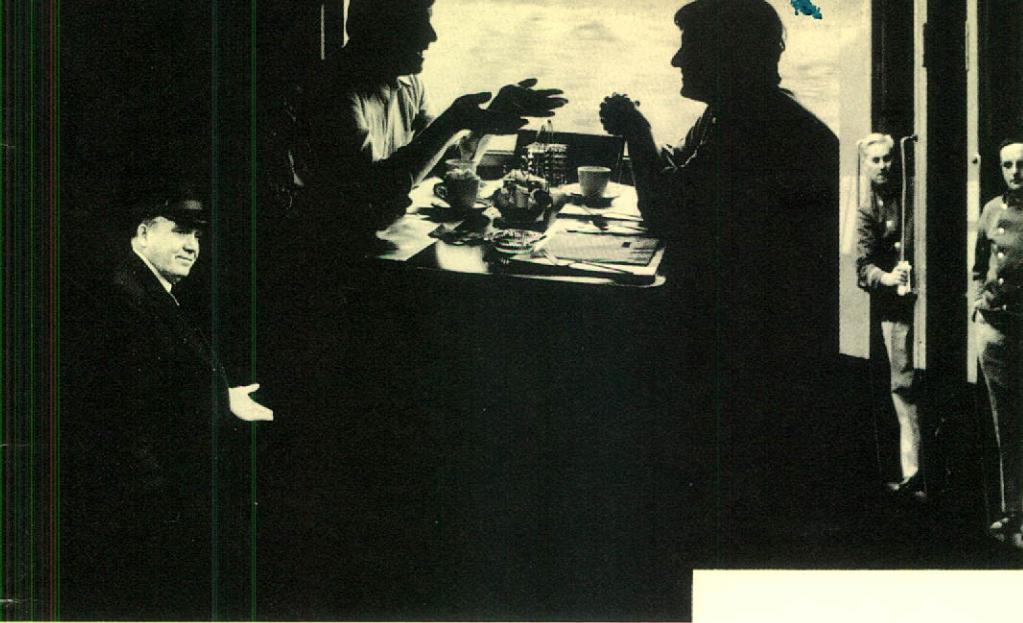
What has become most clear is that the planning of the rail system on a service by service basis in total isolation from other modes is wrong.

To take the existing system - which is already suffering from that process - and to merely concentrate on minimizing rail costs to the exclusion of all other considerations can result only in the eventual elimination of the rail passenger mode.

If Canada is to reduce its dependence on the private automobile, public transport must be made more convenient and attractive.

It follows that the air, bus and rail modes should work together to provide a coordinated service network which would encourage people to leave their cars at home.

VIA is attempting to bring this about.



1979 clearly showed that the legislative and institutional framework within which VIA operates is inhibiting the Corporation's ability to realize its full potential.

VIA's mandate is to provide Canadians with attractive, convenient passenger train services while reducing the cost to Government. This is being interpreted as "serve the public regardless of the cost" at one end of the spectrum, while at the other, it is taken to mean "reduce expenses regardless of the consequences".

It becomes therefore imperative that VIA's mandate and objectives be expressed clearly.

VIA remains the sole passenger transportation company in the country that must justify its existence on the basis of total costs. Other passenger transportation companies have their facilities provided largely at public expense.

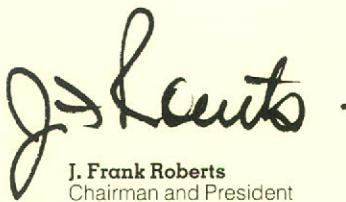
The use of the Canadian Transport Commission Costing Order R-6313 governing the terms under which VIA pays the railways has proven inadequate in terms of allowing VIA to fully monitor and control its expenses. Over 60% of VIA's costs are the result of contracts with the railways and it is imperative that VIA be permitted to gain more information on the charges being made by both railways.

The development of a convenient, cost-effective public transportation system requires changes in thinking and approach. Change has its most profound effects at the personnel level and, for this reason, VIA is

grateful to its employees and their Union in that they too recognize the necessity for change.

Their cooperation is vital to the survival of passenger railway services in Canada and VIA management is thankful for the part played by VIA employees at all levels in the results it has achieved in 1979.

Robert A. Bandeen, to whom VIA is indebted as its first chairman, resigned as a director of VIA on March 31, 1979. Welland Woodruff was appointed on March 28, and on September 26, 1979, J. Maurice LeClair resigned his position as a member of the Board of Directors. Mr. LeClair's contribution to the company in its formative years is very much appreciated.



J. Frank Roberts  
Chairman and President

## Annual Report

The year 1979, VIA's third year of operation, was marked by continued growth and improvement. An increase in the number of passengers, increased sales and revenue, improved costs coupled with improved services and upgraded equipment were the main signs of a highly successful year.

Since VIA became responsible for the marketing of intercity rail services in 1977, the number of train passengers has increased each year, for a total increase of 1½ million or 34%.

Last year, 400,000 more people travelled by train than in 1978. Total carryings were close to 6,000,000.

VIA's concentrated marketing efforts in 1978 to reacquaint Canadians with passenger trains had obvious effects on its 1979 performance. The positive response by the travelling public indicates that there is a need for a good quality rail passenger service.

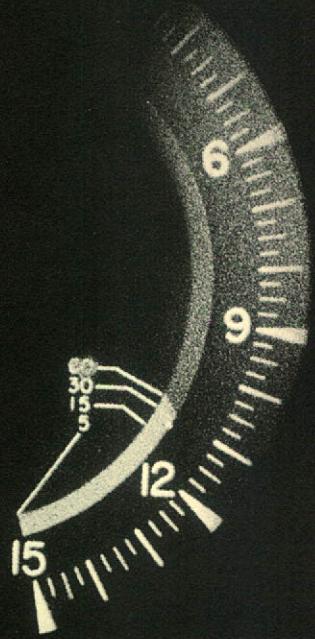
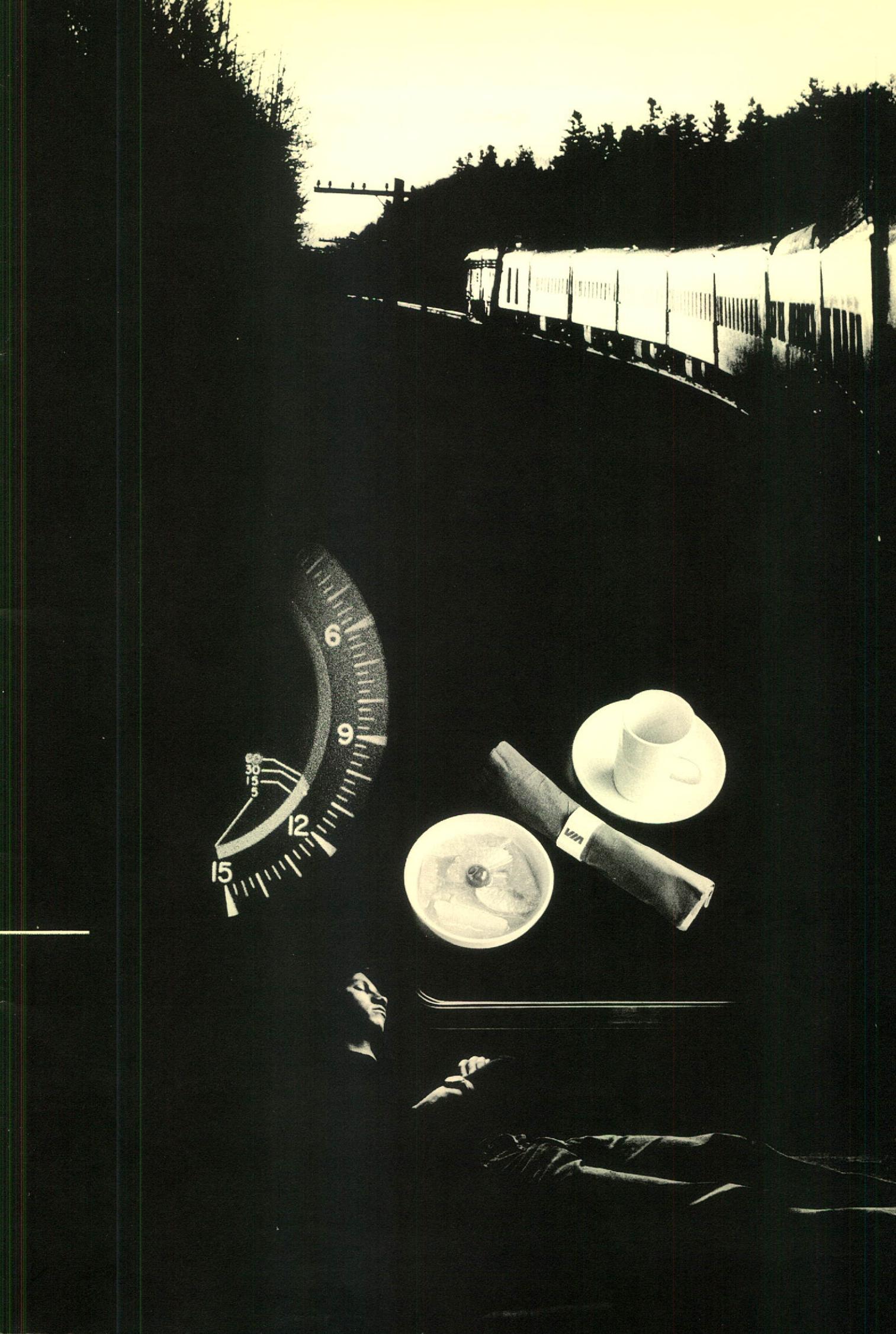
The Corporation is aware, of course, that given public concern about energy problems, VIA forms the cornerstone of an increasingly important public transportation sector.

In 1979, the entire VIA system concentrated its drive towards increased efficiency and cost reduction. But neither was achieved without due consideration for Canada's future public transportation needs.

### Intermodal Service

The most efficient and economical public transportation system of the future will be intermodal - that is, one which integrates all modes of public transport: train, plane, bus and ferry. In 1979, VIA took a number of important steps to bring about such a system. For example:

- Following CTC decisions to retain services such as Prince Albert/Regina, Yarmouth/Halifax, Calgary/Edmonton and Victoria/Courtenay, VIA has been working in cooperation with all the interested parties - CTC, provincial governments, local communities and the other modes - to redesign these services. All aspects of providing these services are being considered, including closer financial cooperation between VIA and governments concerned.
- A new computerized system offering train information, reservations and automatic ticket printing is due to come on stream in March 1980. Called RESERVIA, this system will also provide VIA management with immediate access to passenger traffic and reservation information. At a later stage of its development, the system will enable travellers to purchase interconnecting train, plane, ferry, hotel, motel, rent-a-car and, hopefully, bus services at a single source.
- VIA has initiated - and in some cases completed - plans for intermodal transportation centres in Vancouver, Calgary, Regina, Moose Jaw, Melville, Quebec City, Lévis and Moncton. These centres are intended to accommodate trains, intercity buses, transportation to airports, municipal transit services, taxis and ferries where appropriate.
- Conventional stations are also being appraised. Standards are being prepared and



they are expected to be applied in the same major centres, as well as several smaller centres, in all four VIA regions. How far VIA will proceed with this in 1980 will depend upon the outcome of VIA's negotiations with the railways to acquire the stations it needs.

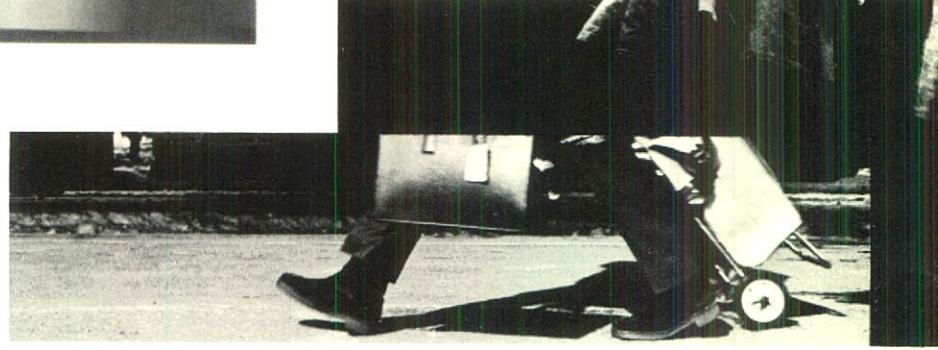
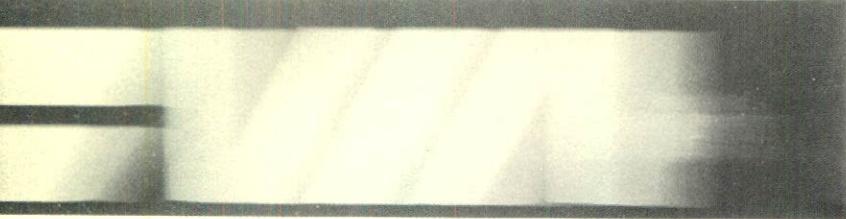
- As part of its drive to coordinate station development with federal, provincial and municipal authorities, VIA
  - initiated the creation of a committee by the Department of Supply and Services to investigate the use of signage standards by the public transportation industry.
  - discussed with British Columbia and Alberta the possibility of a joint station upgrading program.
  - discussed with the City of Quebec the development of a downtown intermodal transportation centre.
- Station duplication was eliminated by consolidating services in Vancouver, Winnipeg, Quebec and Saint John (Saint John is the site of the first station built by VIA; it became operational in October 1979).

### **Improvements**

While VIA has been consistently improving the level of service it offers, it has been doing so within the framework of an inherited passenger rail system suffering from obsolete equipment and years of neglect. Numerous moves were made last year to improve current service. For example:

- In October 1979, VIA took the final steps to integrate passenger rail service from coast to coast. Now, for the first time, passengers can travel between any two points on the transcontinental system in an integrated schedule.
- While most of the equipment it operates is outdated, VIA is making a concerted effort to bring comfort, service and interior design levels up to today's standards.
  - During 1979, 108 passenger cars, 36 locomotives and nine steam generator units were completely overhauled, and four surplus sleeping cars were converted to modern Daynitors.
  - By the end of 1979, 30% of passenger-carrying equipment had undergone major interior upgrading. Included were 42 stainless steel cars which received complete interior refurbishing, generating extremely favorable response from passengers.
  - During the same period, VIA began to upgrade its fleet of 90 rail diesel cars (RDCs). Prototypes should be available for testing in the autumn of 1980.
  - New equipment is under production. However, delivery of these have been delayed by labour disruptions and first deliveries of these LRC units is now forecast for late 1981.

- With an eye to improving service in the future, VIA launched a number of studies of various components of the system. Subject to study are:
  - The quality of intercity passenger train services, including train speeds, in the Quebec City/Windsor corridor. Improvements here may involve consolidating station services in some major centres.
  - The possibility of improving ventilation of the Mount Royal tunnel. The results will determine if all VIA's remaining intercity train operations can be transferred from Windsor Station, thus consolidating station services and equipment maintenance facilities in Montreal. The results will also govern the plans being made for improved train service between Montreal and Quebec City via Trois-Rivières, and connecting with Ottawa, Toronto and Windsor/Detroit.
  - The feasibility and cost of creating new connecting lines and improving existing tracks to permit corridor trains to serve both Ottawa and Kingston on the same route.
  - The costs and methods of increasing the speed and improving the quality of intercity passenger train service west of Toronto.
  - The possibility of routing VIA trains through the rail tunnel to the station in Detroit where connections can be made with Amtrak trains.
- Concerned about its ability to handle passengers with special needs, VIA commissionned a task force to develop plans to improve access to train travel for the handicapped. A tie-down device for wheelchairs on certain cars has been tested, and studies related to the use of lift-systems are under way.
- Four Regional Advisory Councils were established in 1979. Their mandate is to advise regional administration on ways and means of improving service, to promote VIA, and to facilitate the integration of rail services into the transportation system of the region. The councils are composed of representatives of provincial governments, business, labor and consumers. Reaction to the establishment of these councils has been extremely positive.
- Numerous moves have been made to decentralize VIA's base of operations, granting each region a greater and more effective degree of autonomy.



## Marketing

10

Marketing innovations were the key to VIA's success in its attempt to bring Canadians back to the train.

- The multimedia advertising program that VIA carried out last year had three major objectives: to develop public awareness of the Corporation and its objectives and services; to motivate and influence the public to use rail services through promotion of fares, schedules, services and packaged tours; and to inform the public and travel agencies of important changes in services and schedules.
- VIA took part in joint advertising campaigns with business firms, governmental organisations and social clubs in order to promote tourism and train travel.
- VIA's innovative travel agency commission package came into effect at the beginning of 1979 with a resultant increase in interest and sales from travel agency sources.
- Cooperation with the Canadian Government Office of Tourism contributed significantly to increase packaged tour sales both in Canada and abroad.

In fact, VIA's most spectacular marketing achievement in 1979 was the phenomenal growth of packaged tour sales. Forecast to

grow by 50%, tour sales in fact jumped by almost 200%. Total sales were approximately 50,000 tours. VIA has thus become by far the largest wholesaler of Canada tour packages, and there have been attendant benefits to the tourism industry at large.

- To evaluate the needs of travellers and the potential for high speed intercity rail service in the Prairies, VIA initiated a major market survey which was conducted in Winnipeg, Calgary, Edmonton, Regina and Saskatoon.

## Communications

- Because of the important part VIA personnel can play in shaping the public image of the Corporation, an employee communications program was established in 1979. Its aim is to ensure that all employees understand VIA's objectives and the programs designed to achieve them, so that all may communicate a positive view of the Corporation to our customers.
- Careful monitoring of VIA's media coverage during 1979 revealed a growing awareness of VIA's role, but there are still those who confuse VIA with CN and CP Rail, unaware that VIA is a separate Crown Corporation with no legal ties to either. Another finding was that the public has little appreciation of the challenges facing VIA if it is to provide good train service in Canada. To rectify this situation, the media are being provided with improved access to information.



- VIA made a concerted effort in 1979 to improve its communications in Canada's official languages with the public and with its employees. VIA is now able to communicate in both languages throughout its network.
- VIA appeared before the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications in November 1979. Its message was strong and to the point: Canada needs a cost-effective transportation plan which clearly states the role of passenger trains. Only when such a plan is developed will VIA be able to take the steps necessary to achieve its full potential.

#### **Personnel**

VIA employs approximately 3,800 people on its permanent staff.

- In February 1979, a three-year labor contract was concluded with the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers projecting wage increases of 10% in 1979, 8% in 1980 and 8% in 1981. Fringe benefits were also augmented including the introduction of a dental insurance plan in December 1979.
- On July 6, 1979, approximately 1,250 off-train employees were affected when former CN and CP Rail rates and classifications were dis-

continued and the number of classifications was reduced from 140 to 60.

- Throughout 1979, efforts were made to improve staff performance and to give employees a sense of belonging to their new organization. For example, comprehensive training programs were developed for first-line supervisors as well as for ticket and reservations employees. A number of successful experiments were conducted with small groups of employees identifying and solving various performance and service problems.
- A good start was made last year in establishing a management information system and other management tools that were lacking in the past.

To sum up, the challenges facing VIA are major and they place high demands on the performance of all who are associated with the Corporation. VIA's progress in 1979 came as a result of the strengthening of the management team, the support and attitude of a dedicated personnel, and the cooperation of all partners - excellent auspices for the decade ahead.

## Significant Statistics-1979

Number of passengers carried	(in thousands)	<b>5,954</b>
Revenue passenger miles	(in thousands)	<b>1,593,785</b>
Total passenger miles	(in thousands)	<b>1,841,268</b>
Average revenue per revenue passenger mile	¢	<b>5.892</b>
Train miles operated	(in thousands)	<b>15,522</b>
Car miles operated	(in thousands)	<b>110,712</b>
Average occupancy rate	%	<b>43.9</b>
Average passenger per train		<b>103</b>
Average number of trains operated per day		<b>163</b>

To the Honourable The Minister of Transport  
Ottawa, Canada.

Auditors' Report

We have examined the balance sheet of Via Rail Canada Inc. as at December 31, 1979 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, 1979 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,  
March 7, 1980

**Statement of Income  
and Retained Earnings**  
For the Year ended  
December 31, 1979

<b>Income</b>			
Passenger revenue	<b>\$121,107,000</b>		
Less: Allocation to railroads for non-rationalized services (Note 1 (b))	<b>17,904,000</b>	<b>\$103,203,000</b>	
Payments from the Government of Canada (Note 1 (a))		<b>231,816,000</b>	
Other income		<b>605,000</b>	
		<b>335,624,000</b>	
<b>Expenses</b>			
General and administrative	<b>113,431,000</b>		
Operating	<b>225,178,000</b>		
Depreciation and amortization	<b>4,876,000</b>		
Interest on long-term debt	<b>5,584,000</b>		
	<b>349,069,000</b>		
Less: Recoveries from railroads for costs related to non- rationalized services (Note 1 (b))	<b>14,256,000</b>	<b>334,813,000</b>	
<b>Income from operations</b>			
Provision for deferred income taxes		<b>811,000</b>	
		<b>389,000</b>	
		<b>422,000</b>	
<b>Net income</b>			
<b>Retained earnings:</b>			
Balance at beginning of year		<b>102,000</b>	
Balance at end of year		<b>\$ 524,000</b>	

**Statement of Changes  
in Financial Position**  
for the year ended  
December 31

<b>Source of Funds</b>		<b>1979</b>	<b>1978</b>
Operations			
Net income for the year	<b>\$ 422,000</b>		\$ 102,000
Items not affecting current funds -			
• Depreciation and amortization	<b>4,876,000</b>		4,931,000
• Deferred income taxes	<b>389,000</b>		94,000
	<b>5,687,000</b>		5,127,000
Issue of common shares	<b>9,200,000</b>		—
Advances from Government of Canada	<b>64,387,000</b>		—
Proceeds from long-term debt net of current portion repayable			49,349,000
		<b>79,274,000</b>	54,476,000
<b>Application of Funds</b>			
Repayment of long-term debt	<b>21,170,000</b>		—
Acquisition of property and equipment	<b>47,379,000</b>		72,649,000
Deferred charges	<b>6,280,000</b>		4,562,000
	<b>74,829,000</b>		77,211,000
Increase (decrease) in working capital	<b>4,445,000</b>	(22,735,000)	
Working capital (deficiency) at beginning of year	<b>(22,635,000)</b>	100,000	
Working capital deficiency at end of year	<b>\$ (18,190,000)</b>		\$ (22,635,000)

**Balance Sheet**  
as at December 31

	<b>1979</b>	1978
<b>Assets</b>		
Current		
Cash	\$ 26,016,000	\$ 246,000
Accounts receivable	1,896,000	1,243,000
Materials and supplies, at cost	1,196,000	1,361,000
Prepaid expenses	404,000	214,000
	<hr/> <b>29,512,000</b>	3,064,000
Property and equipment (Note 4)	110,221,000	67,718,000
Deferred charges	10,842,000	4,562,000
	<hr/> <b>\$150,575,000</b>	\$75,344,000
<b>Liabilities</b>		
Current		
Bank indebtedness	\$ —	\$ 804,000
Accounts payable and accrued liabilities	37,203,000	12,571,000
Advance payments from the Government of Canada	725,000	1,413,000
Advance ticket sales	1,104,000	183,000
Current portion of long-term debt	8,670,000	10,728,000
	<hr/> <b>47,702,000</b>	25,699,000
Long-term debt (Note 5)	28,179,000	49,349,000
Advances from Government of Canada	64,387,000	—
Deferred income taxes	483,000	94,000
<b>Shareholder's Equity</b>		
Share capital (Note 6)	9,300,000	100,000
Retained earnings	524,000	102,000
	<hr/> <b>\$150,575,000</b>	\$75,344,000

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, 1979

## 1. Operating Agreements

### a Railway Passenger Services Contract

As from April 1, 1978 the Corporation 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 provided for the reimbursement of management and advertising expenses to March 31, 1979 and for certain special study expenditures up to June 30, 1980 to a specified maximum.

The agreement also provides that the Minister of Transport and the Corporation shall enter into Subsidiary Service Request agreements with respect to specified inter-city rail passenger services (rationalized services). The first such service request to provide a Western Transcontinental Railway Passenger Service became effective for the period from October 29, 1978 to October 27, 1979. On April 1, 1979 agreements were entered into for most inter-city rail passenger services presently being provided in Canada. Seven of the agreements expired on October 27, 1979 (since renewed for a further period of one year) and the remainder expire on March 31, 1980.

Amounts included in income in respect of the above during 1979 were as follows:

For Management, advertising and special studies	\$ 4,728,000
For inter-city rail passenger services	<u>227,088,000</u>
	<u><b>\$231,816,000</b></u>

### b Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited

The Corporation has entered into operating agreements with the railroads 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 has allocated to the railroads the revenues collected and only those expenses incurred on their behalf.

## 2. Summary of Significant Accounting Policies

### a Revenue Recognition

Net income from contracts with the Government of Canada for inter-city 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 railroads in respect to the operating and refurbishing agreements and amounts recoverable from the railroads for costs incurred by the Corporation on behalf of the railroads during the period from January 1 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 which is designed to improve the standards required and to extend the useful lives of the assets concerned.

The cost 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 amortization 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 subsequent to April 1, 1978 for the development of

an automated reservations and ticketing system. Amortization of these costs will commence following completion of the project.

**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. Presentation of Statement of Income**

During 1978 the Corporation provided the Western Transcontinental Railway Passenger Service for the period from October 29 onward whereas during 1979 service was provided for most inter-city lines from April

1 onward. For this reason comparative figures for 1978 have been omitted as they would provide no meaningful comparison.

**4. Property and Equipment-at Cost**

Passenger cars and locomotives	<b>\$102,279,000</b>
Stations	639,000
Office furniture and equipment	727,000
Leasehold and infrastructure improvements	5,414,000
	109,059,000
Accumulated depreciation and amortization	9,807,000
Progress payments for purchase of equipment	99,252,000
	10,969,000
	<b>\$110,221,000</b>

	1979	1978
	\$102,279,000	\$70,345,000
	639,000	—
	727,000	247,000
	5,414,000	1,316,000
	109,059,000	71,908,000
	9,807,000	4,931,000
	99,252,000	66,977,000
	10,969,000	741,000
	<b>\$110,221,000</b>	\$67,718,000

The purchase price of \$52,023,000 recorded for passenger cars and locomotives acquired from the Canadian National Railway Company under a conditional sales agreement may be subject to adjustment

following review by the Canadian Transport Commission or such other person as may be agreed upon by the parties concerned.

**5. Long Term Debt**

Canadian National Railway Company  
Promissory notes

Deduct amount payable within one year  
transferred to current liabilities

	<b>1979</b>	1978
\$36,849,000	\$45,520,000	
—	14,557,000	
<b>36,849,000</b>	<b>60,077,000</b>	
<b>8,670,000</b>	<b>10,728,000</b>	
<b>\$28,179,000</b>	<b>\$49,349,000</b>	

Balance of purchase price 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. Share Capital**

Common shares of no par value	
Issued and fully paid	1,000 shares
Balance at beginning of year	92,000 shares
Issued during year	93,000 shares

	<b>1979</b>	1978
\$ 100,000	\$100,000	
9,200,000	—	
<b>\$ 9,300,000</b>	<b>\$100,000</b>	

All outstanding shares of the Corporation are owned by the Government of Canada.

**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 in as far as their pension benefits accrued under the Pension Plans of their former employers.

As from January 1, 1979 the Corporation has established its own Pension Plan and during 1979 made the necessary contributions on behalf of its employees to this plan. Negotiations are continuing with the railroads to determine the amount of funds to be transferred to the Corporation to provide for pensions earned to December 31, 1978.

**8. Commitments**

As at December 31, 1979 the Corporation had outstanding commitments for the purchase of fixed assets, infrastructure improvements and the development

of an automated reservations and ticketing system amounting to approximately \$90,000,000.

**9. Leases**

The Corporation has certain lease commitments for the rental of buildings and equipment with aggregate

net rentals of approximately \$1,220,000 per annum expiring at various dates to 1989.



VIA



1979



VIA Rail Canada

Rapport  
annuel

**Siège social**  
1801, rue McGill College  
13<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec)

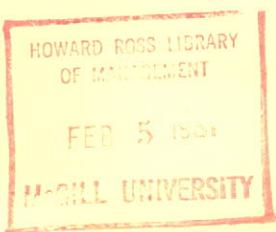
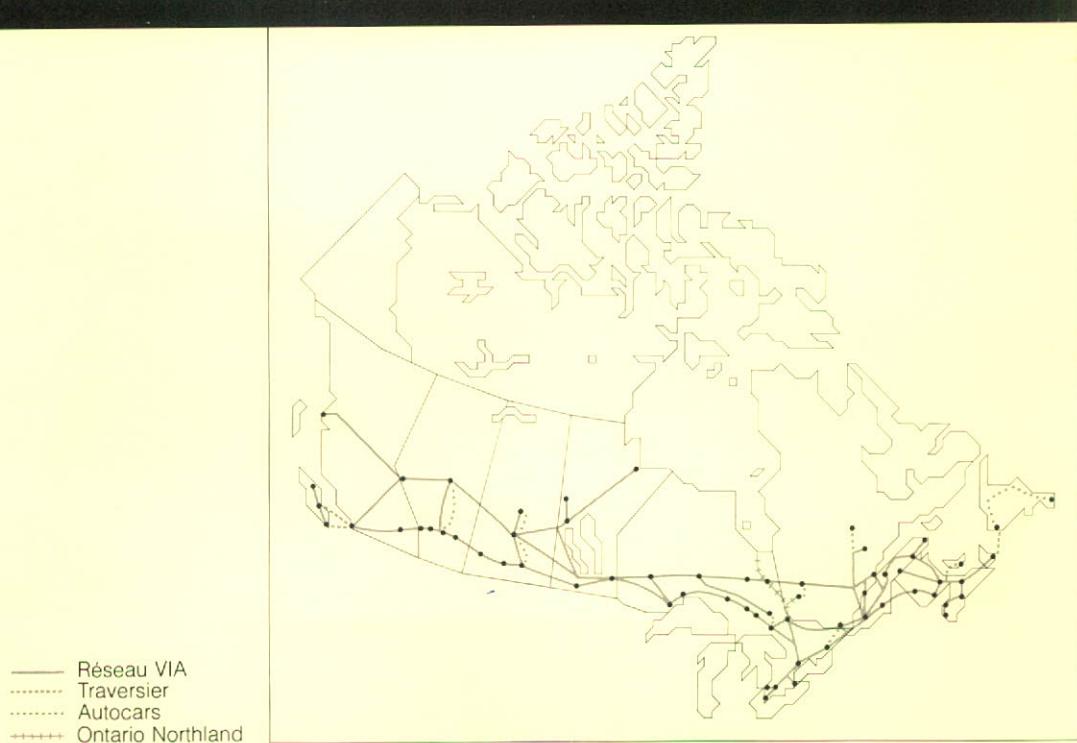
**Adresse postale**  
C.P. 8116  
Montréal (Québec)  
H3C 3N3

## Points saillants

	en milliers de dollars
Recettes voyageurs	<b>103 203</b>
Recettes totales	<b>335 019</b>
Excédent net	<b>422</b>
Immobilisations totales	<b>54 200</b>

Nombre moyen d'employés	<b>3 878</b>
Salaire annuel moyen par employé	<b>\$16 340</b>



7 681



J. Frank Roberts



Lorne R. Bolton



Stanley A. Little



Gordon C. Gale



Laurent Picard



William P. Kelly



Stanley D. Cameron

## Conseil d'administration

### **Paul T. Beauchemin**

Associé principal  
*Beauchemin, Beaton, Lapointe*

### **Lorne R. Bolton**

Associé  
*Laventhal & Horwarth*

### **Stanley D. Cameron**

Sous-ministre adjoint principal  
*Transports Canada*

### **Gordon C. Gale**

Vice-président international des  
*Travaillers unis des transports*, à la  
retraite

### **John M. G. Hardenne**

Président-directeur général  
*Sinfonia Tours Ltd.*

### **William P. Kelly**

Sous-ministre adjoint  
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-président et directeur général  
*Young & Rubicam Ltée*

### **George A. Scott**

Premier sous-ministre adjoint,  
Opérations, *Transport Canada*,  
à la retraite

### **Welland Woodruff**

Président du conseil  
*Kanindo Ltd.*

## Comités du conseil

### **Comité exécutif**

Paul T. Beauchemin  
Stanley D. Cameron  
J. Frank Roberts, Président

### **Comité des finances**

Paul T. Beauchemin  
Lorne R. Bolton, Président  
Stanley D. Cameron  
Welland Woodruff

### **Comité du marketing**

John M. G. Hardenne, Président  
Evan S. Lloyd  
Madeleine Saint-Jacques  
George A. Scott

### **Comité des placements**

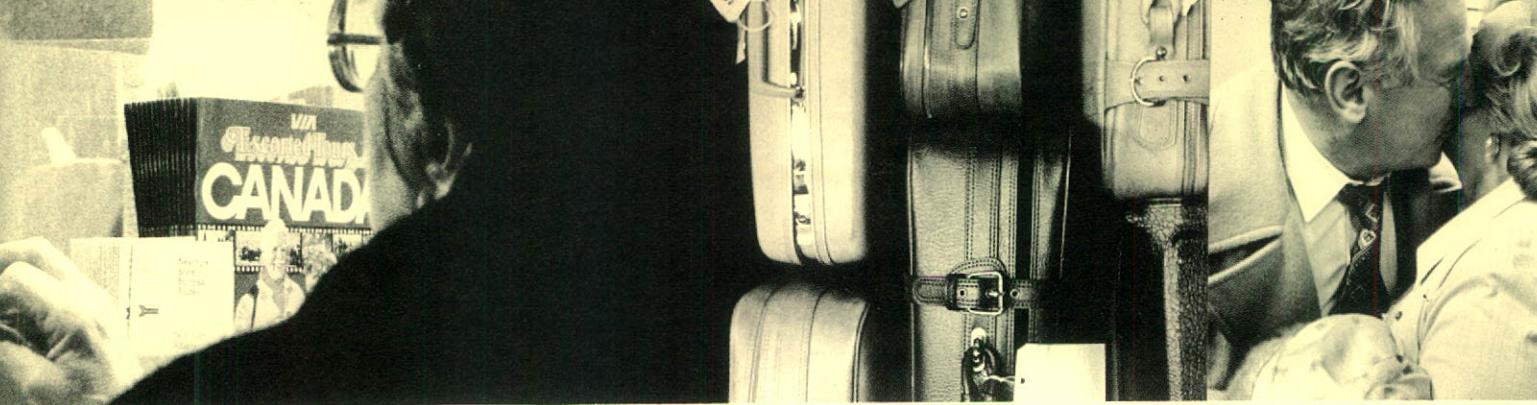
Gordon C. Gale  
William P. Kelly  
J. Frank Roberts, Président  
Welland Woodruff  
Victor Croft  
Gabriel Fortin  
Jean Pierre Laroche

### **Comité de rémunération**

Gordon C. Gale  
William P. Kelly, Président  
Evan S. Lloyd  
Madeleine Saint-Jacques

### **Comité de vérification**

John M. G. Hardenne  
Stanley A. Little  
Laurent Picard  
George A. Scott, Président



Evan S. Lloyd

Madeleine Saint-Jacques

Paul T. Beauchemin

John M. G. Hardenne

George A. Scott

Welland Woodruff

## 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**

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 H. Murray**

Vice-président, VIA Ouest

### **Allan W. Raftus**

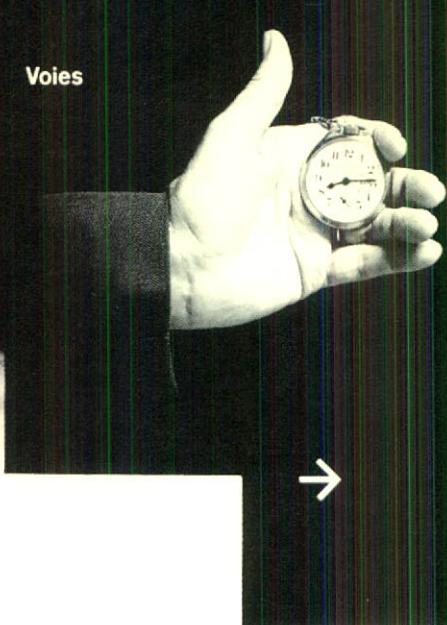
Vice-président, VIA Atlantique

### **Edward H. Shute**

Vice-président de l'exploitation, à la retraite, septembre 1979



↓  
Voies



→  
Tracks

## Rapport à l'actionnaire

4

1979 a été une bonne année pour VIA.

Nous avons réalisé un modeste profit dans l'exécution des 46 contrats de service ferroviaire passés avec le gouvernement. Les trains de voyageurs ont transporté en 1979 un million et demi de personnes de plus qu'en 1976, dernière année complète où CN et CP Rail assuraient la totalité des liaisons interurbaines par chemin de fer au Canada.

Les recettes totales de nos ventes ont augmenté de 11,4 pour cent en 1979, pour atteindre le chiffre record de \$121,1 millions, tandis que le trafic voyageurs a augmenté de 5,4 pour cent.

En raison, en grande partie, de l'augmentation des frais d'exploitation, VIA a dû hausser ses tarifs de base de 5 pour cent en moyenne le 12 avril, et de 4 à 6 pour cent le 19 novembre. Nous avons transporté, en 1979, 400 000 voyageurs de plus qu'en 1978.

La préoccupation croissante du public pour l'énergie, la pollution et la protection des terres arables ainsi que la nécessité, pour le Canada, de se donner des transports publics rentables, devraient entraîner à court terme une demande accrue des services de VIA.

Avant le 1er avril 1979, les services ferroviaires voyageurs au Canada étaient exploités par CN et CP Rail. Ils étaient subventionnés en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Depuis, VIA assume l'entièr responsabilité de la gestion de ces services.

VIA possède maintenant tout le matériel relié aux services voyageurs et emploie tout le personnel affecté à ces services, à l'exception des équipes de train. VIA a

passé avec le ministre des Transports des contrats en vertu desquels elle est payée pour l'exploitation des services voyageurs. Par ailleurs, VIA a engagé contractuellement CN et CP Rail pour la manœuvre et l'entretien de ses trains ainsi que pour le louage de certains autres services. Parallèlement, VIA a commandé du matériel roulant neuf et son nouveau système automatisé de réservations est sur le point d'être mis en oeuvre.

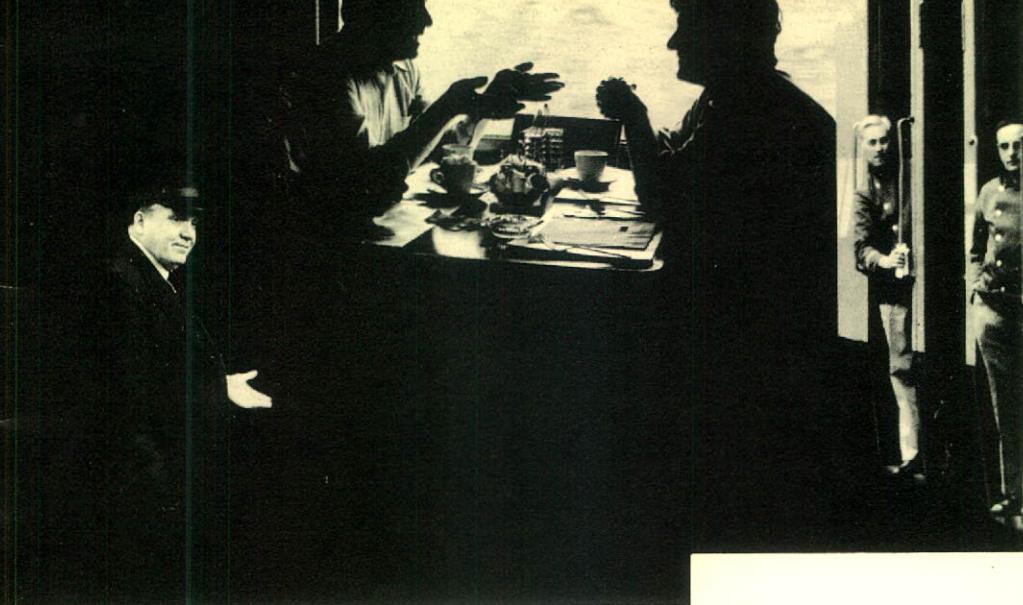
Il était inévitable que les deux premières années d'existence de VIA aient été occupées à une multitude de travaux se rapportant aux négociations, aux contrats et à l'organisation de l'entreprise. Il fallait que ces choses se fassent avant que VIA ne puisse assumer pleinement l'exploitation des services voyageurs.

L'expérience acquise au cours de cette période a permis à la direction de VIA de mieux mesurer l'ampleur du travail à accomplir dans le domaine du transport des voyageurs par chemin de fer.

Cette expérience a notamment permis de constater qu'il est erroné de vouloir examiner le transport ferroviaire service par service, en faisant totalement abstraction des autres modes de transport.

Étudier le système actuel, qui souffre déjà de cette erreur de perception, et se concentrer sur la seule réduction des dépenses, à l'exclusion de toute autre considération, ne peut se traduire, à plus ou moins court terme, que par la disparition du transport ferroviaire des voyageurs.

Si le Canada veut s'affranchir un tant soit peu de sa dépendance envers l'auto-



mobile, il faudra que ses transports publics deviennent plus commodes et plus attrayants.

Il s'ensuit que les divers modes de transport public, c'est-à-dire l'avion, l'autocar et le train, doivent collaborer à la création d'un réseau coordonné de services qui inciteraient les voyageurs à moins utiliser leur automobile.

C'est cette attitude que VIA tente de faire adopter.

L'année 1979 a démontré sans équivoque que le cadre législatif et institutionnel au sein duquel VIA évolue l'empêche de donner sa pleine mesure.

Son mandat est d'offrir aux Canadiens des services commodes et attrayants tout en réduisant les dépenses du gouvernement. Ce mandat est ambigu: certains entendent "servir le public sans égard aux coûts"; d'autres "réduire les dépenses sans égard aux conséquences".

Il est donc de toute première importance que le mandat et les objectifs de VIA soient clairement définis.

VIA demeure la seule entreprise de transport de voyageurs au Canada qui doit justifier son existence sur la base de son coût de revient total. L'infrastructure des autres sociétés de transport est en effet financée en grande partie par les fonds publics.

L'ordonnance R-6313 de la Commission canadienne des transports qui régit les conditions suivant lesquelles VIA paie les chemins de fer s'est avérée inadéquate et empêche VIA de contrôler ses coûts d'exploitation. Comme plus de 60% des dépenses de VIA sont engagées par contrat avec les chemins de fer, il est de la plus haute

importance de pouvoir obtenir plus d'information sur les états de frais présentés par les deux chemins de fer.

L'édification d'un système de transport public commode et rentable exige donc un changement profond de philosophie et d'approche de la question.

VIA tient à exprimer sa gratitude envers ses employés et le syndicat qui les représente pour leur ouverture d'esprit devant la nécessité du changement car, tout changement demande un effort d'adaptation particulier.

La coopération du personnel est vitale pour la survie des services ferroviaires voyageurs au Canada. La direction de VIA félicite tous ses employés pour leur contribution aux résultats enregistrés par la Société en 1979.

M. Robert A. Bandeen, envers qui VIA a une dette de reconnaissance pour avoir assumé le premier la présidence, a démissionné de son poste de membre du conseil d'administration le 31 mars 1979. M. Welland Woodruff a été nommé membre du conseil le 28 mars et, le 26 septembre 1979, M. J. Maurice LeClair a démissionné de son poste de membre du conseil d'administration. Nous tenons à souligner l'apport remarquable de M. LeClair à la Société durant les premières années de son établissement.

Le président du conseil et directeur général

J. Frank Roberts

## Rapport d'activités

L'année 1979, troisième année d'existence de VIA, a été marquée par une croissance et un progrès soutenus: l'accroissement du trafic voyageurs, l'augmentation des ventes et des recettes, la réduction des dépenses, l'amélioration des services et la modernisation du matériel sont autant de signes d'une année des plus réussies.

Depuis que VIA a pris en charge la commercialisation des services ferroviaires interurbains en 1977, le trafic voyageurs a augmenté tous les ans, soit une progression globale de 34% (1½ million de voyageurs).

L'an dernier, nos trains ont transporté 400 000 personnes de plus qu'en 1978. Au total, près de 6 000 000 de voyageurs ont utilisé nos services.

Les efforts de commercialisation de 1978 pour réconcilier les Canadiens avec les voyages en train ont indéniablement favorisé notre rendement de 1979. L'encouragement du public démontre qu'il existe un besoin réel au Canada pour des services ferroviaires de bonne qualité.

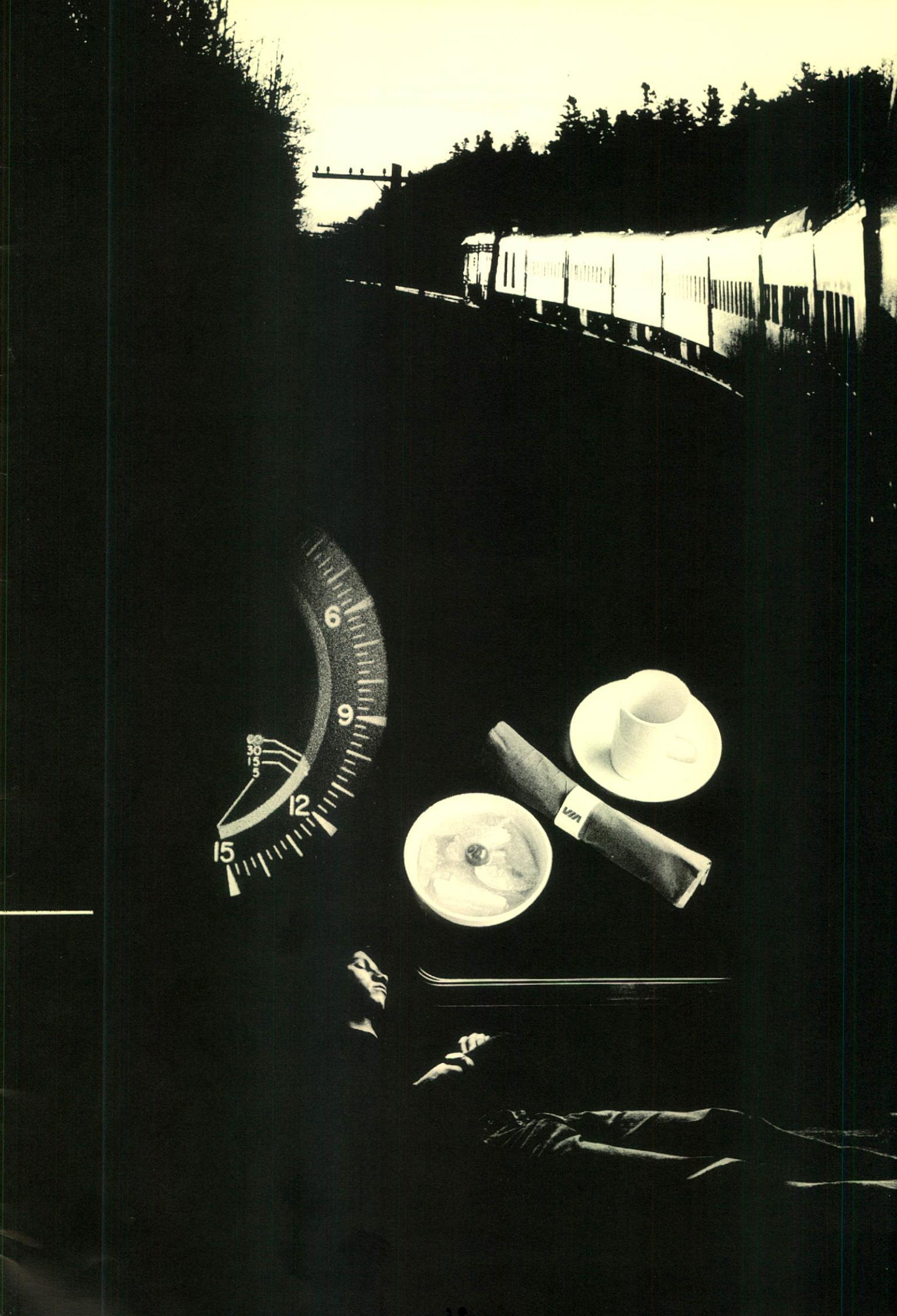
Étant donné l'intérêt marqué du public pour les problèmes d'énergie, la direction est bien consciente que VIA constitue la pierre angulaire d'un secteur des transports publics qui ne cesse de grandir.

En 1979, sur l'ensemble du réseau, nous nous sommes efforcés d'accroître l'efficacité et de réduire les coûts. Toutefois, tous ces gestes ont été posés en ayant toujours à l'esprit les besoins futurs du Canada en matière de transport public.

### **Service intermodal**

L'intégration de tous les modes de transport public – le train, l'avion, l'autocar et le traversier – est la solution de l'avenir parce que plus efficace et plus économique. En 1979, VIA a pris un certain nombre de mesures importantes devant conduire à l'adoption d'un système intermodal, notamment:

- La CCT ayant décidé de maintenir les liaisons Prince Albert/Régina, Yarmouth/Halifax, Calgary/Edmonton et Victoria/Courtenay, VIA a entrepris la redéfinition de ces services en coopération avec toutes les parties: la CCT, les gouvernements provinciaux, les collectivités locales et les autres modes de transport. Tous les éléments de ces services sont à l'étude, y compris une collaboration financière plus étroite entre VIA et les gouvernements intéressés.
- Un nouveau système informatisé de réservations et d'impression automatique des billets, qui sera mis en oeuvre en mars 1980, fournira également des renseignements sur les trains. Dans une prochaine étape, le système permettra au public de se procurer, en un seul point, toutes les correspondances entre trains, avions, traversiers, hôtels, motels, automobiles de louage et, nous l'espérons, autocars.



- VIA a préparé les plans de centres de transport intermodaux de Vancouver, Calgary, Régina, Moose Jaw, Melville, Québec, Lévis et Moncton. Ces centres sont appelés à desservir les trains, les autocars, les liaisons avec les aéroports, les transports publics municipaux, les taxis et les traversiers s'il y a lieu. Certains de ces projets sont en train de se concrétiser.
  - Par ailleurs, nous procédons à l'évaluation des gares de type classique. Nous essayons de définir les normes à appliquer non seulement dans les grands centres nommés ci-dessus, mais aussi dans plusieurs centres de moindre importance à travers le Canada. Les progrès que nous ferons à ce chapitre en 1980 dépendront des négociations entreprises avec les chemins de fer pour acquérir les gares dont nous avons besoin.
  - Pour la coordination du développement des gares, VIA, en collaboration avec les autorités fédérales, provinciales et municipales a:
    - lancé l'idée d'un comité d'étude sur l'adoption d'une signalisation normalisée. Le ministère des Approvisionnements et Services a créé ce comité auquel participent des représentants des transports publics;
    - abordé avec les gouvernements de la Colombie-Britannique et de l'Alberta la possibilité de mettre en oeuvre un programme mixte de modernisation des gares;
    - discuté avec les autorités municipales de Québec du développement d'un centre intermodal de transport dans la basse ville.
  - On a coordonné les services et supprimé certaines gares qui faisaient double emploi: Vancouver, Winnipeg, Québec et Saint-Jean (N.-B.). C'est à Saint-Jean (N.-B.) que VIA a construit sa première gare, en service depuis octobre 1979.
- ### **Améliorations**
- VIA a réussi à améliorer constamment la qualité de ses services bien qu'elle ne disposait que de matériel désuet et, dans certains cas, mal entretenu pendant des années. Par exemple:
- En octobre 1979, pour la première fois, les voyageurs ont pu effectuer n'importe quel trajet sur le réseau transcontinental dans le cadre d'un horaire intégré.
  - Bien que la plus grande partie de son matériel roulant appartienne à une autre époque, VIA a visé des normes modernes de confort, de service et de décoration intérieure.
    - Au cours de l'année 1979, 108 voitures, 36 locomotives et 9 générateurs de vapeur ont été entièrement remis en état, et quatre voitures-lits excédentaires ont été converties en superconfort modernes.
    - À la fin de 1979, grâce à d'importants travaux de décoration intérieure, nous avons modernisé 30% du matériel voyageurs, dont 42 voitures en acier inoxydable, entièrement réaménagées; le public leur a réservé un accueil enthousiaste.

- Au cours de la même période, VIA a entrepris la modernisation de son parc de 90 autorails. Les prototypes doivent être mis à l'essai à l'automne 1980.
- La construction de matériel neuf est en cours. Toutefois, à cause de conflits de travail, la livraison des LRC a dû être retardée; elle est maintenant prévue pour la fin de 1981.
- Afin de poursuivre plus loin ses améliorations, VIA a entrepris un certain nombre d'études en diverses parties du réseau:
  - Qualité des services interurbains, notamment la vitesse des trains du corridor Québec/Windsor. Ces améliorations pourraient entraîner l'intégration des services dans les gares dans certains grands centres.
  - Possibilité d'améliorer la ventilation dans le tunnel Mont-Royal. Les conclusions de cette étude nous permettront de déterminer s'il y a lieu de transférer toutes les liaisons interurbaines de la gare Windsor à la gare Centrale intégrant ainsi tous nos services de gare et nos installations d'entretien du matériel à Montréal. En outre, nous serons mieux éclairés quant à la réalisation de nos projets d'amélioration des services entre Montréal et Québec via Trois-Rivières, avec correspondance pour Ottawa, Toronto et Windsor/Détroit.
  - Viabilité et prix de revient de nouvelles correspondances et modernisation des voies ferrées actuelles de manière à permettre aux trains du corridor de desservir Ottawa et Kingston sur le même parcours.
  - Coûts et moyens pour améliorer la vitesse et la qualité des services interurbains à l'ouest de Toronto.
  - Assurer la correspondance avec les trains d'Amtrak en empruntant le tunnel conduisant à la gare de Détroit.
- Pour servir les voyageurs qui ont des besoins particuliers, un comité spécial étudie comment faciliter l'accès aux trains aux personnes handicapées. Un dispositif d'ancre pour fauteuils roulants a été mis à l'essai dans certaines voitures et des travaux portant sur l'utilisation de systèmes de levage sont en cours.
- En 1979, nous avons mis sur pied quatre conseils consultatifs régionaux. Ils doivent conseiller les directions régionales sur les divers moyens d'améliorer le service, ils favorisent les intérêts de VIA et facilitent l'intégration des services ferroviaires au système de transport de chaque région. Ils sont formés de représentants des gouvernements provinciaux, du monde des affaires et des syndicats, ainsi que des consommateurs. Leur création a reçu un accueil très favorable.
- De nombreuses décisions ont été prises pour décentraliser les opérations de VIA, chaque région jouissant d'un degré d'autonomie plus élevé et plus réel.

## **Commercialisation**

Les innovations de la commercialisation ont été la clé du succès remporté par VIA dans son effort pour inciter les Canadiens à voyager en train.

- Le programme de publicité multimédia lancé l'an dernier avait trois buts principaux: faire connaître la Société, ses objectifs et ses services; motiver et amener le public à prendre le train par la promotion des tarifs, des horaires, des services et des voyages organisés; et informer le public et les agences de voyages des principales modifications apportées aux services et aux horaires.
- VIA a participé à des campagnes publicitaires conjointes avec des sociétés commerciales, des organismes gouvernementaux et des clubs sociaux dans le but de stimuler le tourisme et les voyages par train.
- Une formule originale de commissions pour les agences de voyages a été appliquée au début de 1979 entraînant un intérêt accru et une augmentation du volume des ventes.
- Notre collaboration avec l'Office de tourisme du Canada a permis d'augmenter sensiblement nos ventes de voyages organisés au Canada et à l'étranger.

Mais la réalisation la plus spectaculaire du point de vue de la commercialisation a été la croissance phénoménale des ventes de voyages organisés. L'augmentation est passée de 50% prévu à près de 200%. Nous avons ainsi vendu au total environ 50 000 excursions. VIA est devenue du même coup, et de loin, le plus important grossiste de voyages organisés au Canada, réussite qui a rejailli sur l'ensemble de l'industrie touristique.

VIA a lancé une vaste étude de marché à Winnipeg, Calgary, Edmonton, Régina et Saskatoon pour évaluer les besoins des voyageurs et la possibilité d'une desserte interurbaine rapide dans les Prairies.

## **Communications**

- Reconnaissant le rôle primordial de tout le personnel dans l'image que projette la Société auprès du public, nous avons institué un programme de communications avec les employés. Ce programme devrait faire connaître à tous les employés les objectifs et les stratégies de VIA et leur permettre de maintenir une communication positive avec la clientèle.
- Une analyse systématique des média d'information a permis de constater que le rôle de VIA est de mieux en mieux connu, mais certaines personnes confondent encore VIA avec CN ou CP Rail et ignorent que VIA est une société de la Couronne distincte, sans liens juridiques avec l'un ou l'autre des deux chemins de fer. Nous avons aussi constaté que le public ne sait pas très bien quels défis VIA doit relever





ver pour fournir de bons services ferroviaires aux Canadiens. Pour corriger cette situation, nous facilitons aux média l'accès à l'information sur VIA.

- VIA a fait un effort délibéré pour améliorer ses communications dans les deux langues officielles du Canada avec ses employés et le public. VIA est actuellement en mesure de communiquer dans les deux langues partout à travers le réseau.
- En novembre 1979, VIA a comparu devant le comité permanent de la Chambre des Communes sur les transports et les communications. Son message était clair et net: le Canada a besoin d'un programme de transport rentable qui définisse sans équivoque le rôle des trains de voyageurs. C'est à cette seule condition que VIA pourra prendre les mesures nécessaires pour se réaliser pleinement.

### Personnel

Le personnel permanent de VIA compte environ 3 800 personnes.

- En février 1979, VIA a signé un contrat de travail de trois ans avec la Fraternité canadienne des cheminots, des transports et autres ouvriers. Cette convention prévoit des hausses de salaire de 10% en 1979, de 8% en 1980 et de 8% en 1981. Le programme d'avantages sociaux a été amélioré; il comprend notamment un nouveau régime d'assurance dentaire, entré en vigueur en décembre 1979.

■ Le 6 juillet 1979, la modification des barèmes de salaire et la diminution du nombre de catégories de 140 à 60 ont affecté environ 1 250 employés des services dans les gares et de marketing.

- Au cours de l'année, nous nous sommes efforcés d'améliorer le rendement du personnel et d'inculquer à tous les employés un sentiment d'appartenance à leur nouvelle organisation. Des programmes de formation ont ainsi été élaborés pour les superviseurs de première ligne, comme pour le personnel affecté à la vente des billets et aux réservations. Un certain nombre d'expériences auprès de petits groupes d'employés ont permis d'identifier et de résoudre divers problèmes touchant le service et le rendement du personnel. Ces expériences ont très bien réussi.
- Nous avons bien commencé l'année 1979 en développant un système intégré de gestion et certains autres outils de gestion qui faisaient défaut.

En résumé, les défis que VIA doit relever sont de taille. Ils exigent beaucoup de la part de tout le personnel de la Société. Le renforcement de l'équipe de gestionnaires, l'appui et l'attitude loyale d'un personnel dévoué et la coopération de tous nos partenaires ont permis de réaliser les progrès de 1979 et augurent bien de la prochaine décennie.

## Statistiques importantes – 1979

Nombre de voyageurs transportés	(en millions)	<b>5 954</b>
Recettes voyageurs/mille	(en milliers)	<b>1 593 785</b>
Recettes totales voyageurs/mille	(en milliers)	<b>1 841 268</b>
Recette moyenne voyageurs/mille	¢	<b>5,892</b>
Distance parcourue par les trains	(en milles)	<b>15 522</b>
Distance parcourue par les voitures	(en milles)	<b>110 712</b>
Coefficient d'occupation moyen	%	<b>43,9</b>
Nombre moyen de voyageurs par train		<b>103</b>
Nombre moyen de trains exploités par jour		<b>163</b>

À l'Honorable Ministre des Transports  
Ottawa, Canada

Rapport des vérificateurs

Nous avons vérifié le bilan de Via Rail Canada Inc. au 31 décembre 1979 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 1979 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 & Cie*

Comptables agréés

Montréal, Canada  
le 7 mars 1980

**État des résultats et des bénéfices non répartis**  
de l'exercice terminé  
le 31 décembre 1979

**Produits**

Revenu des services voyageurs  
Moins: somme virée aux compagnies de chemin de fer  
au titre des services non rationalisés (note 1 (b))  
Paiements du gouvernement du  
Canada (note 1 (a))  
Autres revenus

<b>\$121 107 000</b>	
<b>17 904 000</b>	<b>\$103 203 000</b>
	231 816,000
	605 000
	<b>335 624 000</b>

**Charges**

Frais généraux et d'administration  
Frais d'exploitation  
Amortissements  
Intérêts sur la dette à long terme

<b>113 431 000</b>	
<b>225 178 000</b>	<b>4 876 000</b>
<b>5 584 000</b>	
<b>349 069 000</b>	

Moins: somme recouvrée des compagnies de chemin  
de fer au titre des coûts relatifs aux services  
non rationalisés (note 1 (b))

<b>14 256 000</b>	<b>334 813 000</b>
-------------------	--------------------

**Bénéfice d'exploitation**

Provision pour impôts sur le revenu reportés

811 000	
389 000	
	<b>422 000</b>

**Bénéfice net****Bénéfices non répartis:**

Solde au début de l'exercice  
Solde à la fin de l'exercice

<b>102 000</b>	
<b>\$ 524 000</b>	

**Etat de l'évolution de  
la situation financière**  
de l'exercice terminé  
le 31 décembre

**Provenance des fonds**

## Exploitation

Bénéfice net de l'exercice  
Éléments n'exigeant aucun mouvement de fonds–  
• Amortissements  
• Impôts sur le revenu reportés

	<b>1979</b>		1978
\$ 422 000		\$ 102 000	
<b>4 876 000</b>		4 931 000	
<b>389 000</b>		94 000	
<b>5 687 000</b>			5 127 000

Émission d'actions ordinaires  
Avances du gouvernement du Canada  
Produit de la dette à long terme, déduction  
faite de la partie remboursable à court terme

—		49 349 000
<b>9 200 000</b>		—
<b>64 387 000</b>		—
—		54 476 000
<b>79 274 000</b>		

**Utilisation des fonds**

Remboursement de la dette à long terme  
Acquisition d'installations et matériel  
Frais reportés

<b>21 170 000</b>		—
<b>47 379 000</b>		72 649 000
<b>6 280 000</b>		4 562 000
<b>74 829 000</b>		77 211 000

Augmentation (diminution) du fonds de roulement  
Fonds de roulement (négatif) au début de l'exercice  
Fonds de roulement négatif à la fin de l'exercice

<b>4 445 000</b>		(22 735 000)
<b>(22 635 000)</b>		100 000
<b>\$ (18 190 000)</b>		\$(22 635 000)

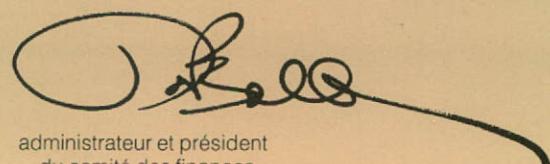
Bilan  
au 31 décembre

	1979	1978
<b>Actif</b>		
À court terme		
Encaisse	\$ 26 016 000	\$ 246 000
Débiteurs	1 896 000	1 243,000
Matériaux et fournitures, au prix coûtant	1 196 000	1 361 000
Frais payés d'avance	404 000	214 000
	<hr/> <b>29 512 000</b>	<hr/> 3 064 000
Installations et matériel (note 4)	110 221 000	67 718 000
Frais reportés	<hr/> <b>10 842 000</b>	<hr/> 4 562 000
	<hr/> <b>\$150 575 000</b>	<hr/> \$75 344 000
<b>Passif</b>		
À court terme		
Dette bancaire	\$ —	\$ 804 000
Créditeurs et frais courus	<b>37 203 000</b>	12 571 000
Paiements reçus d'avance du gouvernement du Canada	725 000	1 413 000
Billets vendus d'avance	1 104 000	183 000
Partie de la dette à long terme échéant à moins d'un an	<b>8 670 000</b>	10 728 000
	<hr/> <b>47 702 000</b>	<hr/> 25 699 000
Dette à long terme (note 5)	28 179 000	49 349 000
Avances du gouvernement du Canada	<b>64 387 000</b>	—
Impôts sur le revenu reportés	483 000	94 000
<b>Avoir de l'actionnaire</b>		
Capital-actions (note 6)	<b>9 300 000</b>	100 000
Bénéfices non répartis	524 000	102 000
	<hr/> <b>\$150 575 000</b>	<hr/> \$75 344 000

Signé au nom du conseil,

George L. Scott

administrateur et président  
du comité de vérification



administrateur et président  
du comité des finances

**Notes complémentaires**  
31 Décembre 1979

### 1. Conventions d'exploitation

**a** Contrat d'exploitation de services ferroviaires pour voyageurs

En date du 1er avril 1978, 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 le remboursement de frais de gestion et de publicité jusqu'au 31 mars 1979 ainsi que de certaines dépenses relatives à des études spéciales jusqu'au 30 juin 1980, jusqu'à concurrence d'un maximum stipulé.

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 voyageurs transcontinental de l'Ouest, a pris effet durant la période du 29 octobre 1978 au 27 octobre 1979. Le 1er avril 1979, des contrats ont été conclus relativement à la plupart des services ferroviaires interurbains pour voyageurs actuellement fournis au Canada. Sur ces contrats, sept ont expiré le 27 octobre 1979 (et ont été renouvelés depuis cette date pour une durée additionnelle d'un an) et les autres expireront le 31 mars 1980.

Les montants imputés aux revenus au cours de 1979 en vertu des contrats précités s'établissent comme suit:

Au titre de la gestion,  
de la publicité et  
des études spéciales  
Au titre des services  
ferroviaires interurbains  
pour voyageurs

**\$ 4 728 000**

**227 088 000**

**\$231 816 000**

**b** Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée

La Société a conclu des conventions d'exploitation avec les compagnies de chemin de fer. Selon ces conventions, les compagnies 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 compagnies de chemin de fer relativement aux services ferroviaires qui ne faisaient pas l'objet d'une demande de service auxiliaire durant la période du 1er janvier au 31 mars 1979. Comme convenu, la Société a attribué aux compagnies de chemin de fer les revenus perçus et les frais engagés en leur nom seulement.

### 2. Énoncé des principales conventions complémentaires

**a** Prise en compte 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 compagnies de chemin de fer contractantes en vertu des conventions d'exploitation et de remise en état, ainsi que les montants à recouvrer des compagnies de chemin de fer à l'égard des coûts engagés par la Société en leur nom durant la période du 1er janvier au 31 mars 1979 sont comptabilisés d'après les frais engagés et estimés déterminés conformément aux conventions et aux règlements de la Commission cana-

dienne des Transports. Les montants estimés pourront être redressés suite à 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 retranchés de l'actif ou 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 dépenses 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.

Capitalisation de l'intérêt sur avances faites 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 après le 1er avril 1978 à l'égard de l'élaboration d'un système automatisé pour la réservation et l'émission de billets. Ces coûts seront amortis à partir du moment où les travaux seront achevés.

**g Impôts 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. Présentation de l'état des résultats**

Au cours de 1978, la Société a assuré le service voyageurs transcontinental de l'Ouest à compter du 29 octobre, tandis qu'au cours de 1979, elle a assuré le service relativement à la plupart des voies interrur-

baines à compter du 1er avril. Pour cette raison, on n'a pas présenté de chiffres correspondants pour 1978 car ils n'auraient pas été utiles à des fins de comparaison.

**4. Installations et matériel – aux prix coûtant**

Voitures de voyageurs et locomotives

Gares

Mobilier et matériel de bureau

Améliorations locatives et à l'infrastructure

Amortissements accumulés

Avances faites pour l'achat de matériel

	1979	1978
<b>\$102 279 000</b>	<b>\$70 345 000</b>	
<b>639 000</b>	<b>—</b>	
<b>727 000</b>	<b>247 000</b>	
<b>5 414 000</b>	<b>1 316 000</b>	
<b>109 059 000</b>	<b>71 908 000</b>	
<b>9 807 000</b>	<b>4 931 000</b>	
<b>99 252 000</b>	<b>66 977 000</b>	
<b>10 969 000</b>	<b>741 000</b>	
<b>\$110 221 000</b>	<b>\$67 718 000</b>	

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 ou par une autre personne nommée par les parties intéressées.

**5. Dette à long terme**

Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada

Billets à ordre

Déduire montant payable à moins d'un an inclus dans le passif à court terme

	1979	1978
<b>\$ 36 849 000</b>	<b>\$45 520 000</b>	
<b>—</b>	<b>14 557 000</b>	
<b>36 849 000</b>	<b>60 077 000</b>	
<b>8 670 000</b>	<b>10 728 000</b>	
<b>\$ 28 179 000</b>	<b>\$49 349 000</b>	

Le solde du prix d'achat, portant intérêt à 10%, est remboursable par versements mensuels de \$723 000 jusqu'au 1er avril 1984 inclusivement. Le vendeur

garde les droits de propriété du matériel jusqu'à ce que le prix soit entièrement réglé.

**6. Capital-Actions**

Actions ordinaires sans valeur au pair  
Émises et entièrement libérées

Solde au début de l'exercice	1 000 actions
Emises au cours de l'exercice	92 000 actions
	<u>93 000 actions</u>

**1979**

1978

\$ 100 000	\$100 000
<b>9 200 000</b>	—
<b>\$9 300 000</b>	\$100 000

Toutes les actions en circulation de la Société sont détenues par le gouvernement du Canada.

**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.

En date du 1er janvier 1979, la Société a établi son propre régime de retraite et a versé au régime, au cours de 1979, les contributions requises au nom de ses employés. Des négociations sont en cours avec les compagnies de chemin de fer en vue de déterminer le montant qui doit être viré à la Société afin qu'elle puisse faire face aux pensions gagnées jusqu'au 31 décembre 1978.

**8. Engagements**

Au 31 décembre 1979, la Société avait des engagements d'environ \$90 000 000 à l'égard de l'achat

d'immobilisations, d'améliorations à l'infrastructure et de l'élaboration d'un système automatisé pour la réservation et l'émission de billets.

**9. Baux**

La Société a certains engagements relativement à la location de bâtiments et matériel dont les loyers glo-

baux nets s'élèvent à environ \$1 220 000 par an, en vertu de baux qui s'échelonnent jusqu'en 1989.