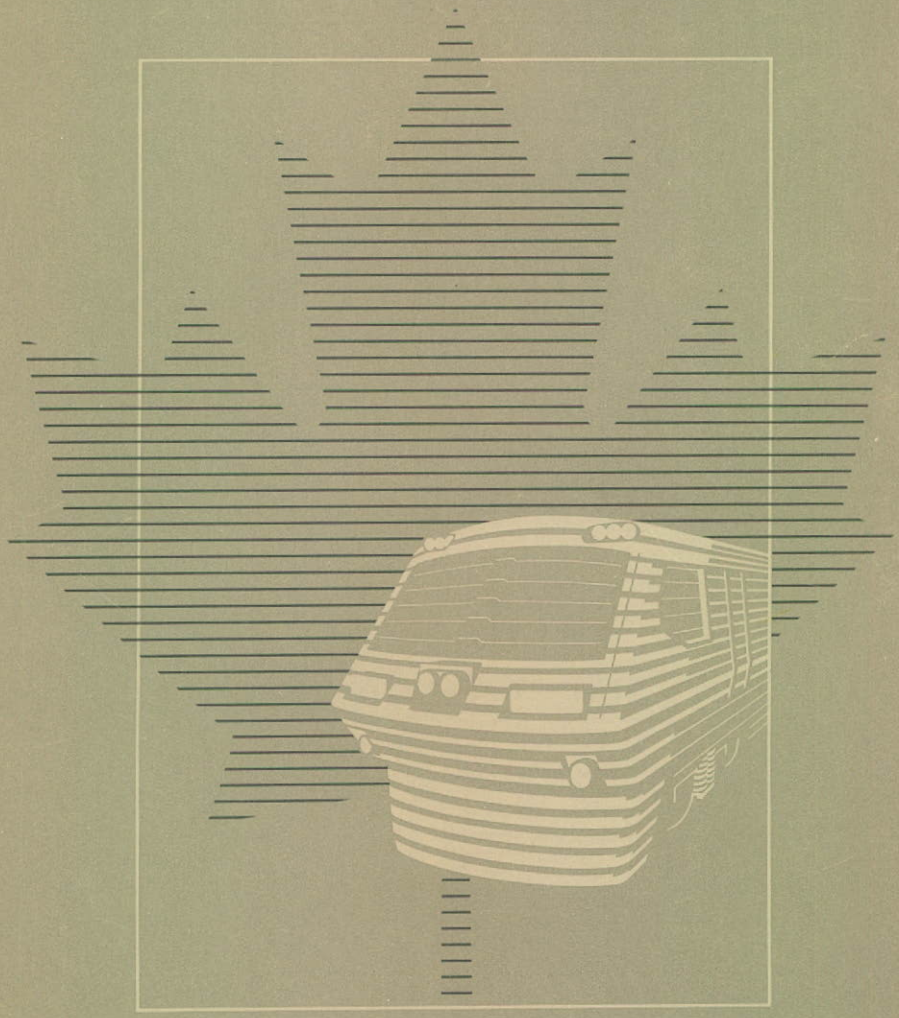
1981 ANNUAL REPORT

VIA Rail Canada



Contents

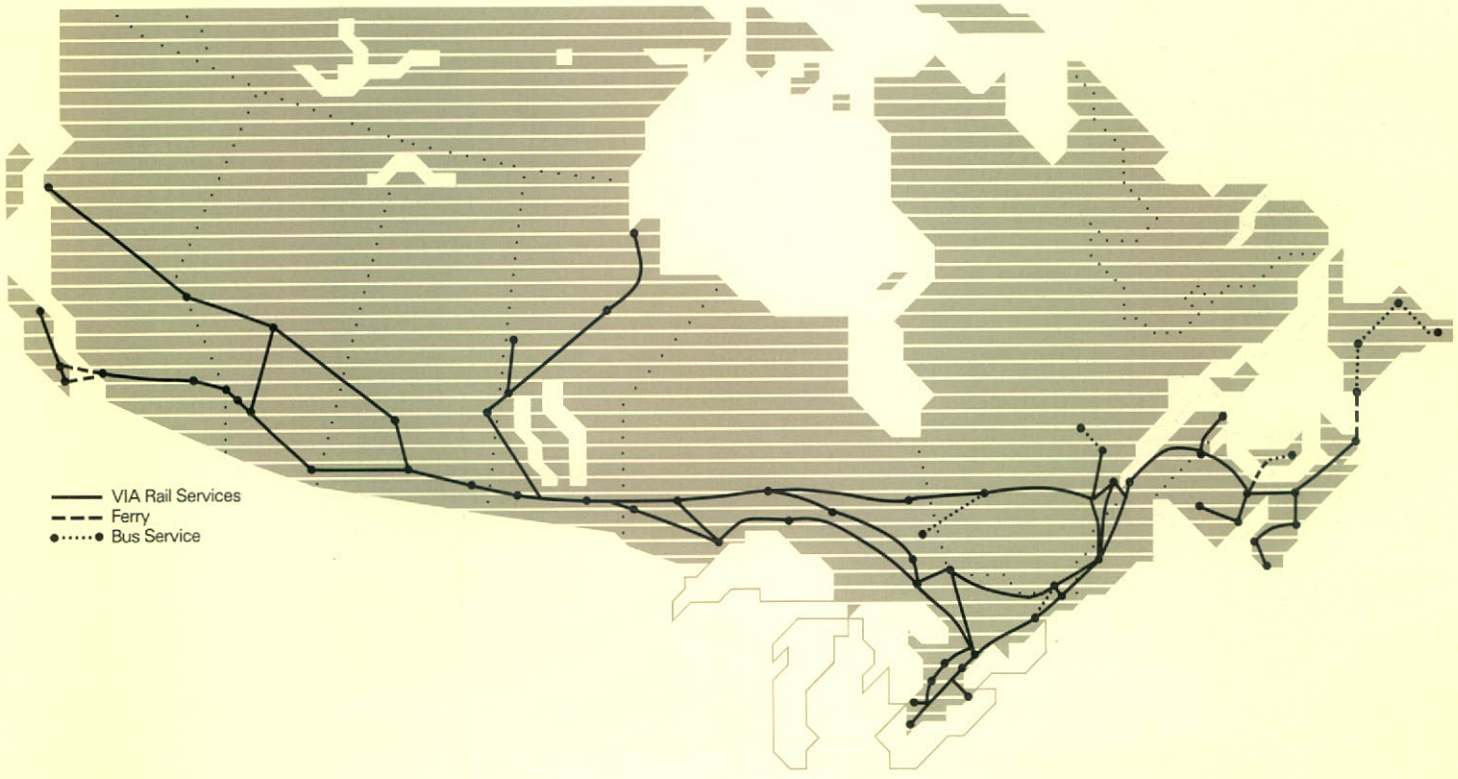
1 Highlights
2 Chairman's Message
4 Review of Operations
10 Management Review
12 Financial Statements and Notes
17 Auditors' Report
18 Corporate Directory

VIA Rail Canada Inc., established in 1977, is a Crown Corporation responsible for managing the rail passenger services network in Canada. VIA owns all passenger equipment used in these services and employs all personnel engaged in the provision of rail passenger services except the maintenance and operating crews of trains, who are contracted for with CN and CP Rail. The VIA rail network extends over 11,600 miles (18,500 km) of track in eight Canadian provinces. At the end of the year, the Company operated over 150 trains daily and carried an average of more than 20,000 passengers per day.

(000's except for employee data)

Highlights	1981	1980
Financial Results		
Passenger revenue	$ **160,841**	$ 136,704
Total revenue	$ **560,661**	$ 467,951*
Net income	$ **1,174**	$ 745
Capital Expenditures (net)	$ **109,447**	$ 90,238
Volume		
Total passengers carried	**8,009**	7,586
Total passenger miles	**1,936,226**	1,928,509
Car miles operated	**100,231**	101,994
Average Number of Employees	**4,135**	4,200

*Restated



Chairman's Message

The year just ended represents an important turning point in the evolution of VIA. A number of decisions were made and constructive actions taken which now provide the Corporation with a realistic base for future operations.

In particular, VIA welcomes the renewed commitment of the Federal Government to improving passenger rail service in this country. As a result of the Minister of Transport's announcement of July, 1981, VIA is assured of the funds necessary to improve service on the major routes in Canada and increase productivity. The Minister specifically announced the allocation of $1.1 billion in operating payments to VIA for the three-year period ending March 31, 1984, a doubling of VIA's annual capital budget during the same period, plans to purchase additional LRC trains and plans to provide more modern and efficient equipment in general. These commitments, coupled with the expected introduction of VIA legislation in the near future, should provide the Corporation with the mandate and capability to achieve its objectives.

Many of VIA's other accomplishments in 1981 reflect its commitment to the future. The Corporation took delivery of the first of its new LRC trains and put them into trial service. Plans were formulated to purchase additional LRC trains to be deployed in various parts of Canada.

The Corporation extended its VIA I first class service to all Rapido trains in the Quebec-Windsor corridor. Wide acceptance of this service resulted in a 20% increase in VIA I traffic over 1980 and an impressive gain in business travel handled by VIA.

A concern for customer comfort lay behind VIA's decision to confirm the use of Service Managers on its Western Transcontinental trains. A similar concern provided the impetus for capital expenditures which will facilitate travel by the handicapped.

During 1981, VIA continued its commitment to the concept of intermodality. An important step was taken when VIA reached agreement in principle with the Government of Saskatchewan to convert the Regina Station into a multi-modal transportation centre.

In spite of difficult economic conditions, passenger revenue increased 18% over 1980 to a record $160.8 million. The passenger revenue increase reflects the combined effect of basic rate increases and an increase in passengers carried of approximately 6% over the 1980 level.

Revenue gains were partly offset by the ever-increasing costs of operations. The increases in rail charges levied by the railways over the years are becoming critical. These rail charges are computed in accordance with a Canadian Transport Commission costing regulation and are assessed after the fact. The contracts with CN and CP account for more than two-thirds of VIA's expenses and since these contracts are variable, there is no incentive for CN or CP to increase productivity. To correct this situation, which could jeopardize VIA's future, it is imperative that fixed price contracts be implemented.

Close scrutiny of existing train services resulted in adjustments to the VIA rail network, effective November 15, 1981. It is anticipated that these adjustments will be more than offset by mid- and long-term benefits to the majority of the travelling public. Despite the service changes, VIA recorded a net income for the year of $1.174 million. Total revenue of $560.7 million included $399.8 in contract revenue received from the Government of Canada for providing railway passenger service in Canada.

During 1981, VIA undertook substantial capital expenditures amounting to $109.4 million. The capital investments

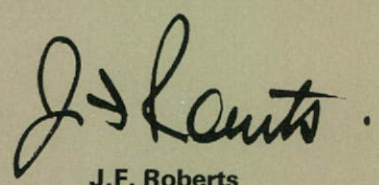
covered the purchase of LRC trains, refurbishing old equipment, development of management information systems and special studies. The Government has committed additional funds for future years to revitalize VIA's equipment and facilities with a view to better serving the travelling public and reducing operating costs.

Major changes to the Board of Directors occurred during the year. Messrs. Michael J. Brogan, Bernard Clayman, Henry Ewasechko, Robert Matteau, Clarence Surette and John Wiebe were named Directors, while Messrs. Paul T. Beauchemin, Stanley D. Cameron, John Hardenne and Stanley A. Little retired from the Board. The contribution of the retiring Board members to VIA's early development is greatly appreciated.

The Board would also like to thank Messrs. Angus R. Campbell and Victor Croft on the occasion of their retirement for their dedication as officers of the Corporation. The Directors express a sincere welcome to Messrs. Raymond Borden and John A. Hanna who succeed them in their respective positions.

On behalf of the Board of Directors, I would like to thank all of our customers and employees for the part they have played in helping VIA become established as part of the national public transportation system.

On behalf of the Board
of Directors



J.F. Roberts
Chairman, President and Chief
Executive Officer

1981 – A Year to Build On

During 1981, its fifth year of operation, VIA continued its positive evolution as a viable transportation company.

During the year, the Corporation made significant strides in offering improved services to the public. On-board services continued to improve. Advances were made in the areas of reservations and ticketing. The tour business flourished as customers responded positively to both long and short-duration tours, packaged by VIA.

These accomplishments are reflected in the fact that passenger carryings have increased by over 45% since the time CN and CP Rail were in charge of inter-city rail passenger services; in addition, the average load factor has improved from 35% to 53%.

The year also featured a number of exciting additions and renovations to the Corporation's base of property and equipment. During 1981, VIA took delivery of the first of its new LRC equipment. A number of station improvements were introduced and plans were formulated, which reflected VIA's commitment to the concept of intermodality.

In July 1981, the Federal Government announced a series of revisions to the VIA rail network, effective November 15, 1981. The savings associated with these service adjustments are intended to provide the Corporation with the capital funding required to meet the future demand for train travel.

During 1981, the Corporation placed an emphasis on strengthening its internal organization and improving employee productivity. After five years of dealing with the problems associated with establishing a large national company, VIA's management is now better prepared to face the challenges of the future.

Indeed, in the short period of its existence, VIA has made enormous progress in terms of re-establishing passenger trains as a vital component in a national public transportation system. It is clear that the developments of 1981 have further served to provide VIA with a solid base upon which it can build for the future.

Train Network Adjustments

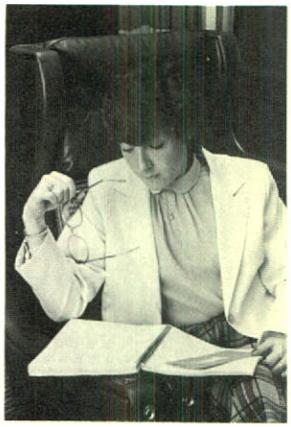
In July 1981, the Federal Government announced plans for reshaping Canada's passenger train services to meet the needs of the coming decade. These changes were intended to permit VIA to accelerate service improvements needed to tap the potential of major urban corridor routes in Canada. In line with the overall policy of fiscal restraint which requires that VIA operate within a fixed financial envelope, it was felt that action must be taken now to provide funds for new equipment and other improvements which VIA needs to guarantee its future as a viable national public transportation system.

The positive elements of the announcement were:

- the allocation of $1.1 billion in operating payments to VIA for the three-year period April 1, 1981, to March 31, 1984;
- a doubling of VIA's capital budget by 1983-84, from $90 million in 1981-82, to $182 million in 1983-84, for a three-year total of $446 million;
- plans to purchase up to 10 additional, new LRC train sets to supplement those already ordered. It is planned that these additional LRC's will serve routes in the Maritimes and Western Canada as well as the Quebec-Windsor corridor;
- plans for rail diesel car modernization, more efficient rolling stock for transcontinental services, additions to the locomotive fleet and improvements for travel by handicapped persons.

VIA's reorientation has not come about without sacrifices in the present level of service. Effective November 15, 1981 passenger service was terminated on one transcontinental route and on some other routes characterized by low passenger use, low revenue/cost ratios, low market potential or high energy consumption per passenger carried. In addition, some services in the Toronto and Montreal areas which cater essentially to commuters will be withdrawn. In the short-term, the service changes precipitated a negative public reaction. In turn, this placed intense pressure upon VIA's employees who simultaneously had to respond to public reaction and cope with uncertainties in their own careers.

From an organizational standpoint, the service reductions presented the Corporation with its biggest challenge in 1981. The Human Resources Department was called upon to ensure that adverse effects on employees and the organization would be minimized. Special agreements, which were previously negotiated in 1978, provided employees who were adversely affected by the service reductions, with benefits and employment alternatives such as additional early retirement benefits, training opportunities and relocation provisions. In spite of the reduction of nearly 400 positions, the number of employees who were ultimately laid off was limited to approximately 270 because of early retirements, retraining, relocation and the movement of employees between jobs. Many of the employees who were affected by the service reductions were eligible for separation benefits under the special agreements.



The loss of personnel resulting from the service cuts seriously affected the Company's ability to serve the public on board some of its trains in both official languages. This unfortunately offset, to a large extent, the efforts made throughout the Corporation to implement the use of both official languages.

During 1981, a number of significant additions to the level of train service helped offset the impact of the November train service cuts.

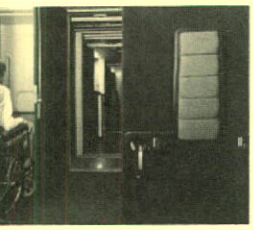
- On June 1, 1981, VIA introduced new trains between Montreal-Quebec, Montreal-Ottawa, Montreal-Toronto and Toronto-Ottawa. These services were billed as "the first expansion of passenger services by VIA" and received considerable media coverage.
- In April 1981, the new VIA/Amtrak Maple Leaf service between Toronto and New York via Niagara Falls was introduced, the first through Toronto-New York train service since 1971.
- On October 25, two additional services from Toronto were added to VIA's Southwestern Ontario pattern, one to Windsor and one to London.
- New daytime intercity services were introduced between Winnipeg, Regina and Saskatoon, between Saskatoon and Edmonton and between Fredericton and Saint John .
- Tri-weekly service between Prince Rupert and Jasper was extended to Edmonton.
- The Halifax-Yarmouth experimental service was judged to be a success and is now being offered as a permanent service to the public.

It is anticipated that the loss of patronage resulting from the November 15 adjustments will be quickly recovered by these and other service adjustments and efficiency improvements throughout the system.

Improved On-Board Services

VIA 1 first class service, which began in 1980, was extended to all Rapido trains in the Quebec-Windsor corridor in 1981. The VIA 1 program, which offers upgraded on-board services and special early boarding and ticketing privileges, has been very successful in capturing a greater share of the business travel market. As the cost of air and automobile travel increases, it is likely that corporate attitudes towards expense account travel will serve to promote the service to an even greater extent.

In June, 1981, Service Managers became permanent on Western Transcontinental trains. The Service Manager is the senior VIA employee on board a train and represents an easily identifiable figure responsible for customer comfort and the co-ordination of all activities of on-board service staff. The personal dedication of



the individuals selected and trained for this position has been a contributing factor to increased passenger satisfaction and improved employee performance. VIA sees a continued and potentially expanded role for this function.

During 1981, the International Year of the Disabled, VIA continued its efforts to serve the handicapped segment of the population. Tenders were awarded early in 1981 for the design of automatic lifting devices as well as wheelchair tie-downs to be introduced in new VIA trains. In recognition of VIA's efforts, the National Design Council presented VIA with an award which symbolized the Company's concern for the handicapped in society.

More Efficient Reservations and Ticketing

VIA's ability to respond to ticketing and reservation needs improved dramatically in 1981 as refinements were made to the RESERVIA computerized system and employees became more proficient at operating the system. This sophisticated reservation and ticketing system, first introduced in 1980, is operated through VIA's four central reservation offices located in Moncton, Montreal, Toronto and Winnipeg. At present, RESERVIA provides information on schedules, fares and seat availability to customers in either official language, nation-wide. VIA handled over 7.6 million telephone calls during 1981 through its reservation system. Further applications of RESERVIA are being explored on an ongoing basis.

In accordance with the new VIA-Amtrak agreement, a number of positions were established in the central reservation offices to better serve those who wish to travel to the United States.

As a further manifestation of its customer-orientation, VIA opened two new sales offices during 1981. These offices, located in Quebec and Ottawa, are both situated in convenient downtown locations.

The Delivery of the LRC

During 1981, VIA took delivery of the first of its new LRC trains from Bombardier. This equipment was operated in limited revenue service during the last quarter of the year on the Montreal-Toronto route, a high density, competitive market where the equipment will be most effective.

During the trial service, public reaction to the LRC was very positive, particularly in the area of ride quality, however some minor defects were found as is normally expected in the introduction phase of new equipment. Modifications have subsequently been carried out which will allow the LRC to be put into full revenue service in 1982.

The LRC was promoted through an extensive program, starting with the official acceptance ceremony at Windsor Station in Montreal, on July 7. This was complemented by VIP runs in Toronto and Montreal in September and standing displays at numerous locations throughout the system. Well over 100,000 people visited the exhibit.

Station Improvements which Promote Intermodality

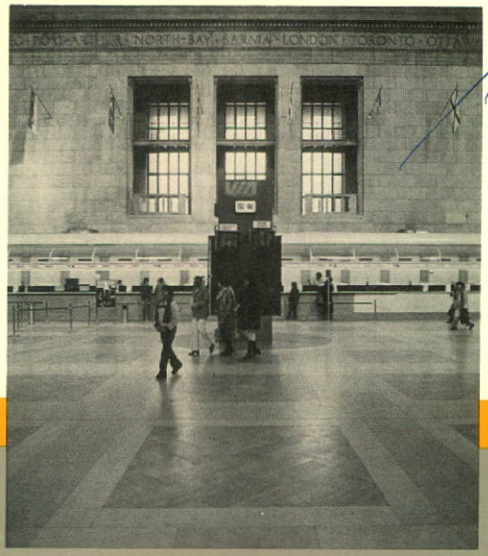
Again in 1981, VIA's accomplishments reflect its commitment to the integration of all forms of public transportation in an effort to maximize efficiency and promote cost-effectiveness in serving the traveller.

During the year, a general upgrading of many stations was undertaken across the system. Major renovations were conducted in Toronto and Windsor, involving both the passenger and office areas of the respective stations. This will not only improve VIA's public image but will provide VIA's out-front employees with significantly better working conditions.

The Regina station was the subject of intense negotiations with the Urban Affairs Department of the Government of Saskatchewan in October, 1981. It is gratifying to report that an agreement in principle was reached on December 30, 1981. It is anticipated that conversion of this facility into a transportation centre will be underway by mid-1982.

In addition to the station improvements which were realized in 1981, the concept of intermodality lies behind many other plans relating to stations which progressed during 1981. Planning of an intermodal station in downtown Quebec continued during the year. VIA, in partnership with the Ville de Sainte-Foy, is formulating plans to build a terminal at Ancienne-Lorette to serve Sainte-Foy. VIA, Voyageur and the City of Trois-Rivières will be partners in a new intermodal station in Trois-Rivières, expected to open in 1982. A new intermodal station will be introduced in Lévis in 1982 and will connect with the ferry which links Lévis to downtown Quebec and the local bus service.

A number of additional studies were undertaken during the year to examine the feasibility of intermodal stations in other locations across Canada.



Energetic Plans for the Future

The July 1981 Federal Government announcement highlighted VIA's commitment to serving the major urban corridor routes in Canada. While the delivery of the LRC represents an important and visible step in fulfilling this objective, VIA is actively pursuing other strategies which are intended to improve service in the Quebec-Windsor and Edmonton-Calgary corridors. In this regard, VIA 1 service, due to its wide acceptance, has been extended across the Quebec-Windsor corridor.

During 1981, a number of studies were completed on the planning of the same corridor. In addition, the Corporation is presently working with the Province of Alberta to plan for the development of the Edmonton-Calgary corridor. Assuming that appropriate approval is received, VIA intends to introduce modern trains between Edmonton and Calgary. VIA will report to the Government on the viability of rail passenger corridors in Canada in the course of 1982.

The results of a feasibility study, undertaken in 1981, indicate a need for more efficient transcontinental equipment which features increased passenger capacity. Delivery of this labour and fuel efficient equipment is expected as early as 1986.

The acquisition of new generation passenger equipment and its use across Canada cannot proceed without the ability to maintain this new equipment.

Based upon this premise, VIA conducted a major study of maintenance facilities throughout the system. This study resulted in a recommendation that new maintenance facilities be constructed at six locations across the country. Clearly, the development efforts of 1981 have indicated that large-scale capital investment is needed to modernize the passenger rail system and that these investments are essential to an economic and energy-efficient public transportation system in Canada.

As VIA management looks back on 1981, it becomes apparent that the year presented Canadians with a crystallization of the shape of future rail passenger service in this country. Some objectives were realized while other plans were altered; but to-day's reality has become VIA's hope for tomorrow. Indeed, the developments of 1981 have served to provide VIA with a year to build on.

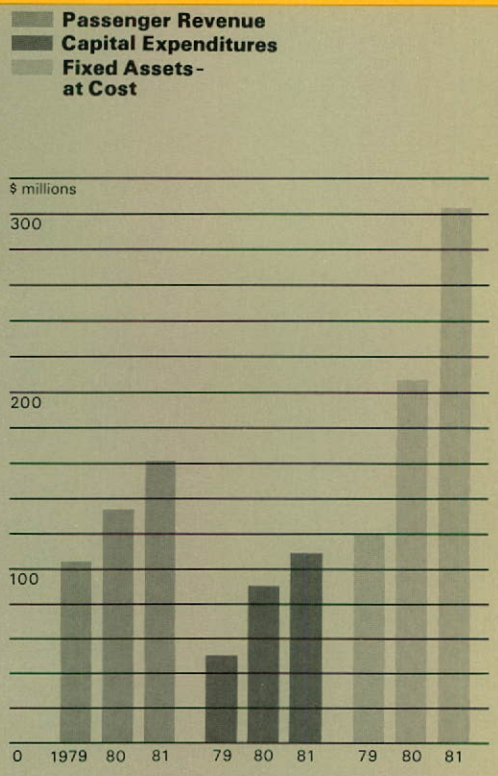
Management Review

The following review includes comments and data regarding the financial condition and results of operations for the years 1981, 1980 and 1979. It should be read in conjunction with the Financial Statements. The key financial and operating indicators, located on this page, explain the performance of the Company over the period under review.

Key Indicators

	1981	1980*	1979*
Financial ($000's)			
Passenger revenue	**160,841**	136,704	103,203
Total revenue	**560,661**	467,951	335,019
Operating expenses	**559,201**	463,652	329,229
Net income	**1,174**	745	422
Capital expenditures (net)	**109,447**	90,238	53,659
Fixed assets - at cost	**303,745**	206,996	120,028
Working Capital	**147**	(13,008)	(18,190)
Operating			
Total passengers carried (000's)	**8,009**	7,586	N/A
Total passenger miles (000's)	**1,936,226**	1,928,509	1,845,464
Revenue per passenger mile (¢)	**8.3**	7.1	5.6
Average length of trip (miles)	**242**	254	N/A
Train miles operated (000's)	**14,724**	15,189	15,384
Car miles operated (000's)	**100,231**	101,994	105,867
Average occupancy rate (%)	**52.9**	52.5	N/A
Average number of passenger miles per train mile	**132**	127	120
Average number of employees	**4,135**	4,200	3,878

N/A - Information not available since VIA did not take over full responsibility for all trains until April 1, 1979.
*Restated



During 1981, VIA experienced a substantial $24.1 million increase in passenger revenue over 1980. Passenger revenue has increased by 56% when compared to 1979. The improvement was attained in spite of difficult economic conditions and the train service adjustments, effective November 15, 1981. The passenger revenue increase was attributable to the extension of VIA I services, the penetration of an increased share of the travel market, increased ridership due to the effect of a bus strike and rate increases.

VIA's accomplishments in 1981 tend to reflect improved productivity by its employees. While the total number of employees and both train and car miles operated decreased, VIA handled more passengers than ever before, improved its average occupancy rate and achieved record passenger revenue and revenue per passenger mile. In general, the Corporation deployed its human resources and fixed assets in a more efficient manner than previously.

VIA recorded a net income for the year of $1.174 million. The net income position was achieved as a result of improved passenger revenue performance, improved employee productivity, restraint in VIA operating expenditures and optimized use of funds. Bottom-line results were also aided by the elimination of certain low-performance train services and improved levels of services on other routes.

Railway operating expenses increased by $58.1 million over 1980. The increased rail charges, which are largely due to inflation, are computed in accordance with a Canadian Transport Commission costing regulation and are beyond the control of VIA management. Government compensation will be received for the increased rail costs.

During 1981, VIA undertook capital expenditures of $109.4 million. This significant commitment to the future of VIA resulted in a 47% increase in the cost of fixed assets when compared to 1980.

Financial Statements

Balance Sheet

as at December 31

(in thousands of dollars)

	1981	1980
Current Assets		
Cash	$ 1 931	$ 146
Short-term securities	54 958	–
Accounts receivable	8 713	2 627
Due from the Government of Canada	13 982	16 414
Progress payment	–	25 000
Materials and supplies, at cost	1 278	1 189
	80 862	45 376
Long-term Assets		
Property and equipment (Note 3)	278 891	191 684
Deferred charges	13 351	11 513
	292 242	203 197
	$ 373 104	$ 248 573
Current Liabilities		
Bank indebtedness	$ –	$ 15 352
Accounts payable and accrued liabilities	69 576	31 483
Advance ticket sales	2 439	2 879
Current portion of long-term debt	8 700	8 670
	80 715	58 384
Long-term Liabilities		
Long-term debt (Note 4)	10 984	19 509
Deferred income taxes	2 142	1 161
	13 126	20 670
Shareholder's Equity		
Share capital		
Issued 93,000 common shares	9 300	9 300
Contributed surplus (Note 5)	267 520	158 950
Retained earnings	2 443	1 269
	279 263	169 519
	$ 373 104	$ 248 573

Signed on behalf of the Board

Director and Chairman of the Audit Committee

Director and Chairman of the Finance Committee

Statement of Income and Retained Earnings

year ended
December 31

(in thousands of dollars)

	1981	1980
Revenue		
Passenger	**$ 160 841**	$ 136 704
Contract (Note 1(a))	**399 820**	331 247
	560 661	467 951
Expenses		
Employee compensation and benefits	**103 103**	88 122
General and administrative	**38 334**	28 269
Railway operating (Note 1(b))	**397 217**	339 157
Depreciation and amortization	**13 925**	8 104
Loss on retirement of assets (Note 6)	**6 622**	
	559 201	463 652
Operating Income	**1 460**	4 299
Net Financial Income (Charges)		
Interest income	**3 114**	420
Interest expenses on long-term debt	**(2 419)**	(3 296)
	695	(2 876)
Income before Income Taxes	**2 155**	1 423
Deferred income taxes	**981**	678
Net Income	**1 174**	745
Retained Earnings		
Balance at beginning of year	**1 269**	524
Balance at end of year	**$ 2 443**	$ 1 269

Statement of Changes in Financial Position

year ended
December 31

(in thousands of dollars)

Source of Funds	1981	1980
Operations		
Net income for the year	**$ 1 174**	$ 745
Items not affecting current funds		
Depreciation and amortization	**13 925**	8 104
Deferred income taxes	**981**	678
Loss on retirement of assets	**6 622**	–
Funds provided from operations	**22 702**	9 527
Capital advances from the Government of Canada	**108 570**	94 563
	131 272	104 090
Application of Funds		
Repayment of long-term debt	**8 670**	8 670
Acquisition of property and equipment	**105 618**	88 185
Deferred charges	**3 829**	2 053
	118 117	98 908
Increase in working capital	**13 155**	5 182
Working capital (deficiency) at beginning of year	**(13 008)**	(18 190)
Working capital (deficiency) at end of year	**$ 147**	$ (13 008)

Notes to Financial Statements

year ended
December 31, 1981

1. Operating Agreements

a *Railway Passenger Service Contract* - The Corporation has entered into an agreement with the Government of Canada whereby the Corporation is to provide services, activities 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.

b *Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited* - The Corporation has entered into operating agreements with the railways for the use of tracks, facilities, train personnel and rolling stock servicing. Agreements have also been entered into for the refurbishing of passenger cars and locomotives.

2. Summary of Significant Accounting Policies

a *Revenue Recognition* - Passenger revenue is recognized when earned. Contract revenue is recognized when realized and when it is capable of being estimated.

b *Adjustment of Operating and Refurbishing Costs* - Charges from the contracting railways in respect to the operating and refurbishing agreements are recorded on an incurred and estimated basis.

The charges are subject to adjustment by the Canadian Transport Commission following a review of the actual costs incurred each year by the parties concerned.

c *Property and Equipment* - Property and equipment includes 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 costs of assets retired or disposed of, less salvage, is charged to accumulated depreciation in accordance with the group method of depreciation unless a significant block of assets is retired or disposed of which then requires adjustment to current year's operations.

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 them off over their estimated useful lives.

Office furniture and equipment is depreciated on a straight-line basis over a ten-year period.

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 the purchase of equipment is capitalized at rates reflecting the cost of capital funds.

f *Deferred Charges* - Deferred charges primarily consist of the costs incurred for the development of an automated reservation and ticketing system which are amortized over a period of seven 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. Property and Equipment

(in thousands of dollars)	1981	1980
Passenger cars and locomotives	**$ 187 158**	$ 143 968
Stations	**4 176**	1 330
Office furniture and equipment	**2 255**	1 908
Leasehold and infrastructure improvements	**11 934**	8 926
	205 523	156 132
Accumulated depreciation and amortization	**24 854**	15 312
	180 669	140 820
Progress payments for purchase of equipment	**98 222**	50 864
	$ 278 891	$ 191 684

Property and Equipment is depreciated as follows:

Passenger cars and locomotives	1-17 years
Stations	5 years
Office furniture and equipment	10 years
Leasehold and infrastructure improvements	10-38 years

4. 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 $725 000 to and including April 1, 1984. Title to the equipment purchased remains with the vendor until full payment has been made.

5. Contributed Surplus

Contributed surplus represents advances received from the Government of Canada for capital expenditures.

6. Loss on Retirement of Assets

As a result of the service cuts ordered by the Government of Canada effective November 15, 1981, certain surplus rolling stock was retired. The Corporation has obtained authorization from both the Canadian Transport Commission and the Government of Canada to treat the retirement as a transaction affecting current operations as opposed to a reduction of accumulated depreciation. The loss represents the undepreciated value of the assets retired net of salvage value.

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 Rail 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 1st, 1979. An actuarial valuation of the pension plan as at December 31, 1981 is presently in process. For 1981, contributions to the plan in respect of current service and anticipated unfunded liability in respect of past service amounted to $6 632 000 (1980-$6 463 000).

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 1981 amounted to $313 333 000 (1980-$281 763 000).

9. Commitments

As at December 31, 1981, the Corporation has outstanding commitments for the purchase of fixed assets and infrastructure improvements amounting to approximately $5 500 000.

10. Leases

The Corporation has certain lease commitments for the rental of buildings, equipment and computer services with aggregate net rentals of approximately $7 800 000 per annum expiring at various dates to 1989.

11. Reclassification

Certain restatements have been made to prior year's figures for purposes of comparison.

12. Comparative Figures

The prior year's figures were audited by another firm of Chartered Accountants.

Auditors' Report

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa, Canada

We have examined the statements of income and retained earnings and changes in financial position of VIA Rail Canada Inc. for the year ended December 31, 1981 and its balance sheet at that date. 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, 1981 and the results of its operations and the changes in its 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.

Shitty wording. Far far behind JSL!

Samson Bélair

Chartered Accountants
Montreal, Canada
February 26, 1982

Corporate Directory

Annuaire de la société

Board of Directors
Conseil d'administration

Lorne R. Bolton
Partner/*Associé,*
Laventhol & Horwath

Michael J. Brogan
Traffic Manager
Directeur du trafic,
Chrysler Canada Limited/*Limitée*

Bernard Clayman
Lende, Clayman & Wortsman,
Barristers, Solicitors, Notaries
Avocats, avoués, notaires

Henry Ewasechko
Manager, Operations
The University of Alberta
Directeur, Exploitation,
Université de l'Alberta

Gordon C. Gale
Retired International
Vice-President
United Transportation Union
Vice-président international,
Travailleurs unis des
transports, à la retraite

William P. Kelly
Senior Assistant Deputy Minister
Federal Mediation and
Conciliation Service,
Labour Canada
Sous-ministre adjoint principal
Service de médiation
et de conciliation,
Travail Canada

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

Robert Matteau
Vice-President/*Vice-président,*
Florido Matteau Inc.

Laurent Picard
Dean of the Management Faculty
McGill University
Doyen de la faculté
d'administration, Université McGill

J. Frank Roberts
Chairman, President and Chief
Executive officer
Président du Conseil et
Président-directeur général,
VIA Rail Canada Inc.

Madeleine Saint-Jacques
Vice-President
and Managing Director
Vice-président
et directeur général,
Young & Rubicam Ltd./*Ltée.*

Clarence Surette
Industrial Commissioner
Grand Falls Region
Development Commission Inc.
Commissaire industriel
Commission de développement de
la région de Grand-Sault Inc.

John Wiebe
President/*Président,*
L & W Feeders Ltd./*Ltée.*

Jaffray Wilkins
Senior Assistant Deputy Minister
Transport Canada
Sous-ministre adjoint principal,
Transport Canada

Welland Woodruff
Chairman/*Président,*
Kanindo Ltd./*Ltée.*

Committees of the Board
Comités du conseil

Executive Committee
Comité exécutif
J. Frank Roberts*
Madeleine Saint-Jacques
Jaffray Wilkins
Welland Woodruff

Finance Committee
Comité des finances
Bernard Clayman
Henry Ewasechko
Robert Matteau
Laurent Picard
John Wiebe
Welland Woodruff*

Marketing Committee
Comité du marketing
Lorne R. Bolton
Michael J. Brogan
Evan S. Lloyd
Madeleine Saint-Jacques*

Investment Committee
Comité des placements
Gabriel Fortin, c.r.
Gordon C. Gale
John. A. Hanna
William P. Kelly
Jean Pierre Laroche
Robert Matteau
J. Frank Roberts*
Welland Woodruff

Human Resources Committee
Comité des ressources humaines
Henry Ewasechko
Gordon C. Gale
William P. Kelly*
Clarence Surette
Jaffray Wilkins

Audit Committee
Comité de vérification
Lorne R. Bolton*
Michael J. Brogan
Madeleine Saint-Jacques
Clarence Surette

Public Policy Committee
Comité des affaires publiques
Bernard Clayman
Gilles Dufault
Emery LeBlanc
Evan S. Lloyd*
Laurent Picard
John Wiebe
Jaffray Wilkins

*Chairman/Président

RAPPORT ANNUEL 1981

VIA Rail Canada

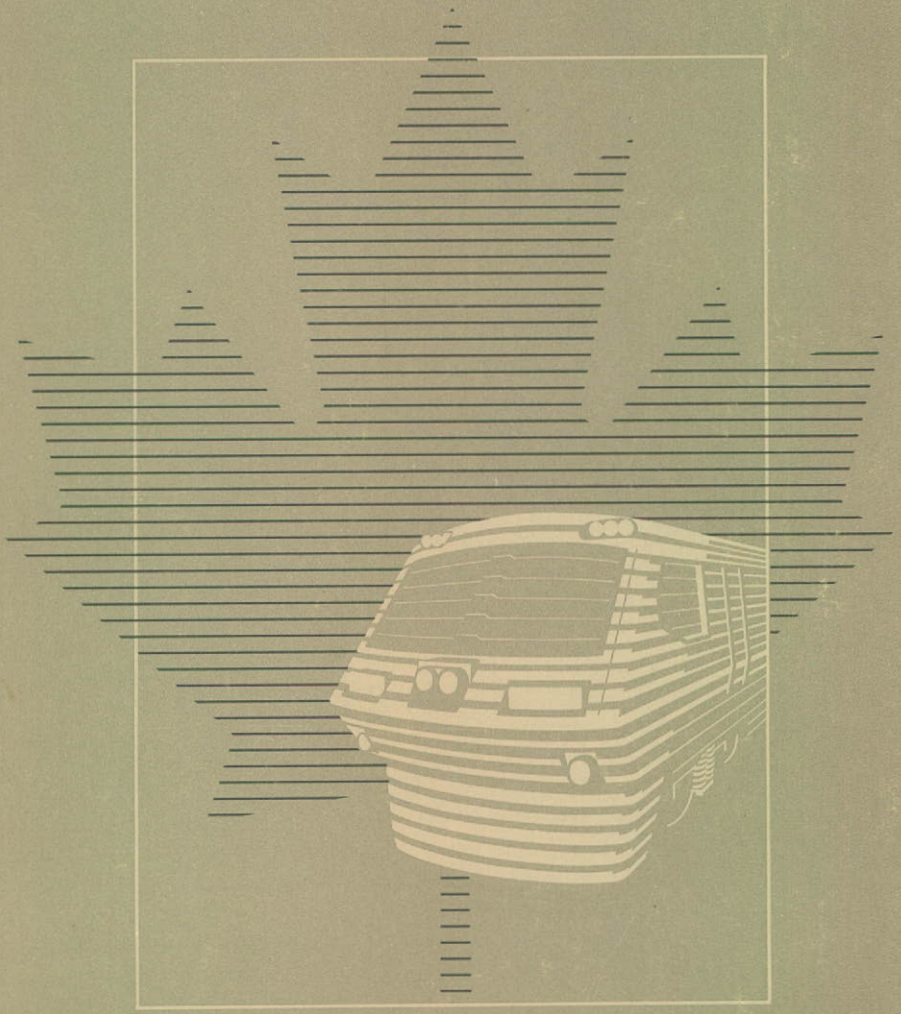


Table des matières

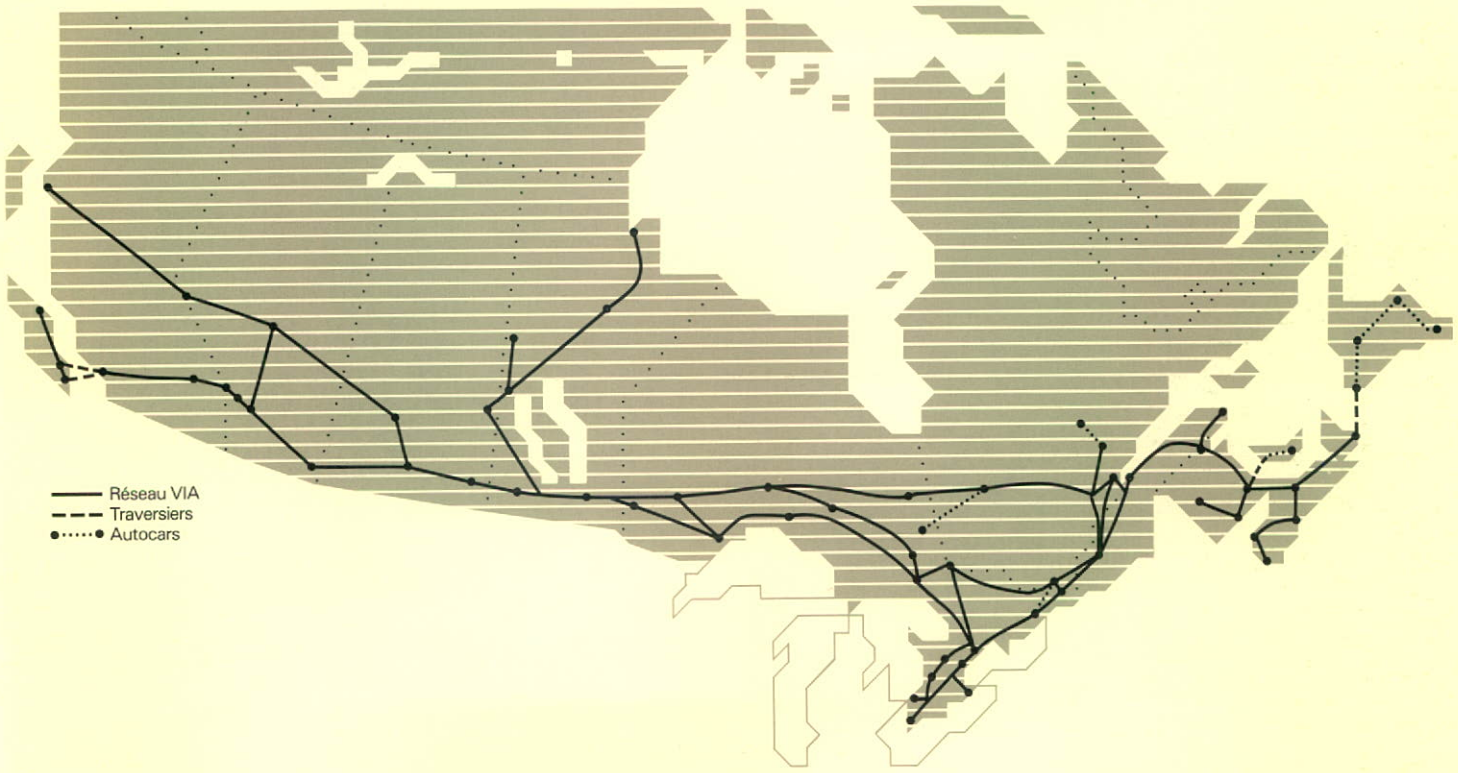
1 Points saillants
2 Message du Président
4 Rapport d'activités
10 Rapport des gestionnaires
12 États financiers et notes
17 Rapport du vérificateur
18 Annuaire de la Société

VIA Rail Canada Inc., constituée en 1977, est une société de la Couronne ayant pour mandat d'assumer la gestion du réseau de transport ferroviaire des voyageurs au Canada. La Société est propriétaire de tout le matériel voyageur et emploie tout le personnel affecté aux services ferroviaires, sauf les équipes de maintenance et d'exploitation qui sont sous contrat avec le CN et CP Rail. Le réseau ferroviaire de VIA s'étend sur 11 600 milles (18 500 km) dans huit provinces canadiennes.
À la fin de l'exercice, la Société exploitait plus de 150 trains par jour et avait transporté en moyenne plus de 20 000 voyageurs par jour.

(en milliers, sauf pour la main-d'oeuvre)

Points saillants	**1981**	1980
Résultats financiers		
Voyageurs payants	**160 841 $**	136 704 $
Recettes totales	**560 661 $**	*467 951 $
Revenu total	**1 174 $**	745 $
Immobilisations (nettes)	**109 447 $**	90 238 $
Volume		
Nombre total de voyageurs transportés	**8 009**	7 586
Nombre total de voyageurs-milles	**1 936 226**	1 928 509
Voitures-milles	**100 231**	101 994
Main-d'oeuvre		
Nombre moyen d'employés	**4 135**	4 200

*Chiffres révisés



Message du Président

L'année qui vient de s'écouler marque un tournant important dans l'évolution de VIA. Période de décisions nombreuses et de mesures constructives, cette année aura en effet permis à la Société d'établir ses projets sur des bases réalistes.

VIA se félicite notamment de ce que le gouvernement fédéral ait renouvelé son engagement envers la relance des services ferroviaires voyageurs au Canada. À cet égard, la déclaration du ministre des Transports, en juillet 1981, aura eu pour résultat que VIA est maintenant assurée du financement nécessaire à la modernisation des services sur les grandes lignes et à l'accroissement de sa productivité. Affectation d'une somme de 1,1 milliard de dollars au titre des redevances d'exploitation pour la période de trois ans prenant fin le 31 mars 1984, budget d'immobilisation annuel de VIA doublé pour la même période, projets d'acquisition de nouveaux trains LRC et d'un matériel ferroviaire plus moderne et plus efficace, autant d'engagements qui, parallèlement à l'adoption prévue d'une loi sur VIA Rail Canada dans un avenir prochain, devraient donner à la Société un mandat clair et la capacité d'atteindre ses objectifs.

Au cours de 1981, maintes réalisations de VIA ont reflété cet engagement envers l'avenir. La Société a pris possession du premier de ses nouveaux trains LRC et l'a soumis à une période d'essais. On a prévu l'acquisition d'autres rames LRC devant être mises en service dans diverses parties du Canada.

Le service de première classe VIA 1 est maintenant offert dans tous les Rapidos du corridor Québec-Windsor. La faveur qu'a connue ce service a engendré un accroissement de 20 % du trafic VIA 1 par rapport à 1980, soit une importante percée de VIA sur le marché des voyages d'affaires.

Toujours soucieuse du confort des voyageurs, la Société a confirmé l'affectation de directeurs des Services dans ses trains de la liaison transcontinentale de l'Ouest. C'est dans le même esprit que VIA a investi des capitaux destinés à faciliter les déplacements des personnes handicapées.

En 1981, VIA a continué à promouvoir le concept d'intermodalité. Sous ce rapport, une étape importante a été franchie quand VIA a conclu un accord de principe avec le gouvernement de la Saskatchewan pour convertir la gare de Régina en un centre de transport intermodal.

Malgré une conjoncture économique difficile, les recettes voyageurs ont augmenté de 18 % par rapport à celles de 1980, pour atteindre le chiffre record de 160,8 millions de dollars. Cet accroissement des recettes est imputable à l'effet combiné de la majoration des tarifs de base et de l'augmentation de 6 %, en comparaison des chiffres de 1980, du nombre de voyageurs transportés.

Ces résultats compensent en partie la hausse continue des frais d'exploitation. L'augmentation des redevances aux chemins de fer a atteint un point critique. Ces redevances sont calculées conformément au règlement de la Commission canadienne des transports sur la comptabilité ferroviaire, mais elles ne sont établies qu'après coup. Les contrats avec le CN et CP Rail comptent pour plus des deux tiers des frais de VIA et, comme ces contrats sont variables, le CN et CP Rail n'ont aucune raison d'améliorer leur productivité. Pour remédier à cette situation, qui risque de compromettre l'avenir de VIA, des contrats à prix fixes s'imposent.

Un examen minutieux des services ferroviaires existants a conduit au réaménagement du réseau de VIA, entré en vigueur le 15 novembre 1981. On s'attend à ce que les modifications apportées soient plus que contrebalancées par les avantages à moyen et à long terme pour la majorité du public voyageur. En dépit des modifications de service, VIA a enregistré un revenu net de 1,174 million de dollars pour l'année. Les recettes totales de 560,7 millions de dollars comprennent la somme de 399,8 millions de dollars versée par le gouvernement fédéral pour les services ferroviaires voyageurs assurés par VIA dans l'ensemble du pays.

Au cours de 1981, VIA a engagé des immobilisations importantes s'élevant à

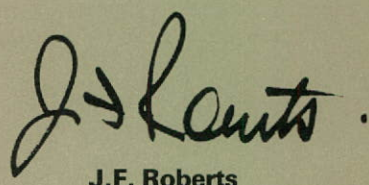
109,4 millions de dollars. Ces immobilisations ont couvert l'achat des trains LRC, la remise à neuf d'une partie du matériel usagé, la mise au point de systèmes informatisés de gestion, ainsi que le parachèvement d'études spéciales. Le gouvernement a affecté des sommes additionnelles pour les années à venir en vue de moderniser le parc et les installations de VIA et donc de mieux servir le public voyageur et de réduire les frais d'exploitation.

Des changements importants ont été apportés au Conseil d'administration. Messieurs Paul Beauchemin, Stanley Cameron, John Hardenne et Stanley Little ayant terminé leur mandat, messieurs Michael Brogan, Bernard Clayman, Henry Ewasechko, Robert Matteau, Clarence Surette et John Wiebe ont été élus au Conseil. VIA tient à souligner la contribution importante des membres sortants au lancement de la Société.

Le Conseil tient également à remercier messieurs Angus Campbell et Victor Croft, qui prennent une retraite bien méritée après avoir rendu d'appréciables services à la Société en qualité de cadres supérieurs. Les administrateurs souhaitent une sincère bienvenue à messieurs Raymond Borden et John Hanna, qui leur succèdent à leurs postes respectifs.

Au nom du Conseil d'administration, je veux exprimer notre reconnaissance à nos clients et à nos employés, dont le précieux concours a permis à VIA de se tailler une meilleure place dans le réseau national des transports publics.

Au nom du
Conseil d'administration,



J.F. Roberts
Président du Conseil et
Président-directeur général

1981: une année tremplin

En 1981, sa cinquième année d'existence, VIA a poursuivi son évolution dynamique en tant qu'entreprise de transport viable.

Au cours de l'année, les services offerts au public voyageur se sont considérablement améliorés, notamment en ce qui a trait aux services dans les trains. Nous avons perfectionné notre système de réservation et de billetterie. Nos clients ayant répondu avec enthousiasme au lancement de nos forfaits, ce secteur a enregistré d'excellents résultats.

Concrètement, ces réalisations se sont traduites par un accroissement de plus de 45 % du nombre de voyageurs transportés depuis l'époque où le CN et CP Rail assuraient les liaisons interurbaines ; par ailleurs, notre coefficient d'occupation est passé de 35 à 53 %.

L'année a été marquée par d'importantes innovations, comme l'acquisition de matériel neuf et la modernisation d'un certain nombre de gares. C'est en 1981, en effet, que VIA a reçu ses premiers trains LRC. Certaines gares ont fait l'objet de travaux de réfection et des plans ont été tirés en vue d'atteindre l'objectif d'intermodalité prôné par VIA.

En juillet 1981, le gouvernement fédéral annonçait des modifications au réseau de VIA. Les économies prévues par suite de l'entrée en vigueur de ces modifications le 15 novembre suivant doivent permettre à VIA de libérer les fonds nécessaires pour mieux répondre à la demande future.

L'année 1981 aura également permis à la Société d'affermir son organisation interne, ainsi que d'améliorer la productivité des employés. Après cinq années d'efforts consacrés à l'édification d'une grande société nationale, la direction de VIA est aujourd'hui mieux préparée à relever les défis de l'avenir.

À vrai dire, VIA a accompli en peu de temps des progrès substantiels : la viabilité du train de voyageurs est désormais acquise, et on le considère maintenant comme un élément essentiel de notre système national de transports publics. Il est clair que les réalisations de 1981 auront assuré à VIA des bases solides sur lesquelles l'avenir peut être construit.

Modification du réseau

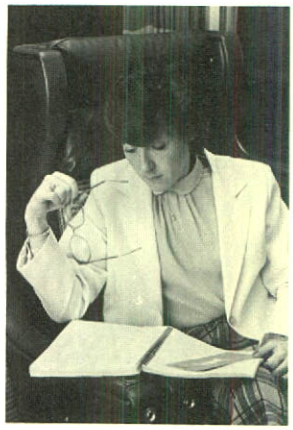
En juillet 1981, le gouvernement fédéral dévoilait un programme visant à adapter les services ferroviaires voyageurs du Canada aux besoins de la présente décennie et à donner à VIA les moyens d'exploiter le potentiel des grands corridors interurbains. Dans le cadre global de la politique de restrictions budgétaires du gouvernement, qui impose à VIA une enveloppe limitée, il fallait prendre des mesures pour assurer le financement de nouveau matériel et d'améliorations indispensables à l'avenir de VIA si l'on voulait en faire une entreprise nationale viable.

Le programme du gouvernement comportait les éléments positifs suivants:

- Attribution à VIA d'une somme de 1,1 milliard de dollars au titre de paiements d'exploitation étalés sur une période de trois ans, soit du 1er avril 1981 au 31 mars 1984;
- Multiplication par deux, d'ici 1983-1984, du budget d'immobilisation actuel de VIA, qui passera donc de 90 millions de dollars en 1981-1982 à 182 millions de dollars en 1983-1984, soit un budget total, pour les trois années, de 446 millions de dollars;
- Projet d'achat de dix trains LRC s'ajoutant à ceux déjà commandés. Il est prévu que ces nouveaux trains desserviront les liaisons des Maritimes et de l'Ouest, ainsi que le corridor Québec-Windsor; et
- Programmes de modernisation des autorails, d'amélioration des performances du matériel roulant des services transcontinentaux, d'acquisition de nouvelles locomotives et d'amélioration des services aux voyageurs handicapés.

Cette réorientation des activités de VIA ne s'est pas faite sans sacrifices. C'est ainsi qu'à partir du 15 novembre les services ont été interrompus sur l'un des deux trains transcontinentaux et sur des parcours peu achalandés ou à faible rendement par rapport au prix de revient, de même que sur des liaisons peu susceptibles de se développer ou qui accusaient une forte consommation d'énergie par voyageur transporté. Par ailleurs, certains services utilisés surtout par les résidents des banlieues de Toronto et de Montréal devront être abolis. Devant ces changements, la première réaction du public a été négative. Pour leur part, les employés de VIA ont dû subir une forte pression, ayant à composer avec des clients mécontents et à considérer leur propre avenir avec inquiétude.

Du point de vue organisationnel, les réductions de service ont constitué le plus grand défi à relever en 1981. Le service des Ressources humaines a dû s'efforcer d'en limiter les conséquences regrettables sur les employés et l'organisation. L'Entente spéciale, négociée en 1978, garantissait des avantages et des solutions de rechange aux employés touchés par une diminution des services: prestations de retraite anticipée supplémentaires, cours de formation et indemnités de déménagement. Malgré une compression de personnel qui a touché près de 400 postes, le nombre d'employés effectivement mis à pied s'est limité à environ 270, compte tenu des employés ayant opté pour une retraite anticipée, choisi de se recycler, accepté de déménager ou de changer de poste. Parmi ceux qui ont été touchés par les réductions de service, plusieurs étaient admissibles, en vertu de l'Entente spéciale, à une indemnité de cessation d'emploi.



La compression de personnel imputable aux coupures de service a sérieusement compromis notre capacité de servir le public dans les deux langues officielles dans certains trains; ce qui, malheureusement, a eu pour effet d'annuler à maints égards les efforts fournis dans l'ensemble du réseau pour favoriser l'utilisation des deux langues officielles.

Au cours de l'année 1981, un grand nombre de nouvelles fréquences de service ont contribué à compenser l'impact des coupures survenues en novembre.

- Le 1er juin, VIA a mis en service de nouveaux trains sur les parcours Montréal-Québec, Montréal-Ottawa, Montréal-Toronto et Toronto-Ottawa. On a alors beaucoup parlé, dans les médias d'information, de la ''première expansion des services voyageurs de VIA'';
- En avril, a été inaugurée la liaison VIA/Amtrak Maple Leaf entre Toronto et New York via Niagara Falls, première liaison ferroviaire directe Toronto-New York depuis 1971;
- Le 25 octobre, deux nouveaux parcours interurbains au départ de Toronto, l'un à destination de Windsor, l'autre de London, sont venus s'ajouter au réseau de VIA desservant le sud-ouest ontarien;
- Des services interurbains de jour ont été inaugurés entre Winnipeg, Régina et Saskatoon, entre Saskatoon et Edmonton, de même qu'entre Frédéricton et Saint-Jean (N.-B.);
- La liaison assurée trois fois par semaine entre Prince-Rupert et Jasper a été prolongée jusqu'à Edmonton; et
- Le service expérimental Halifax-Yarmouth s'étant avéré un succès est désormais assuré à titre permanent.

On s'attend à ce que la clientèle perdue par suite des modifications apportées le 15 novembre soit rapidement récupérée grâce à ces innovations et à d'autres liaisons et fréquences offertes d'un bout à l'autre du réseau.

Amélioration des services dans les trains

En 1981, le service de première classe VIA 1, lancé en 1980, a été offert dans tous les Rapidos desservant le corridor Québec-Windsor. Le programme VIA 1 met à la disposition des voyageurs des services de qualité supérieure dans les trains, offre des facilités de billetterie et la possibilité de monter à bord bien avant le départ. Ce nouveau service a gagné la faveur de la clientèle d'affaires et il est à prévoir qu'en raison de l'accroissement des frais de transport en avion ou en automobile, les entreprises invitent leur personnel en voyages d'affaires à se déplacer en train le plus souvent possible.

Au mois de juin, le poste de directeur des Services est devenu un poste permanent dans les trains de la liaison transcontinentale de l'Ouest. Le directeur des Services est l'employé principal de VIA dans le train; son rôle consiste à veiller au confort des voyageurs et à coordonner les activités du personnel des services.

L'engagement personnel des employés sélectionnés et formés pour ce poste a contribué à accroître le degré de satisfaction des voyageurs et le rendement des autres employés. Il est possible que le rôle joué par les titulaires de ce poste soit élargi.

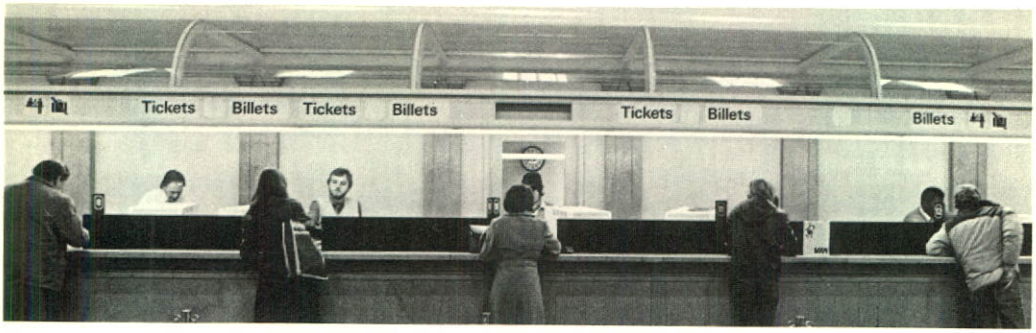
Au cours de 1981, l'Année internationale des personnes handicapées, VIA a poursuivi ses efforts en vue d'offrir de meilleurs services à ces voyageurs. Par suite de contrats passés au début de 1981, des dispositifs de levage automatique et d'ancrage des fauteuils roulants seront installés dans les nouveaux trains de VIA. L'initiative de la Société, en cette matière, a été soulignée d'un prix par le Conseil national de l'esthétique industrielle.

Efficacité accrue du système de réservation et de billetterie

Grâce aux perfectionnements apportés au système informatisé RÉSERVIA, grâce aussi à la compétence accrue du personnel affecté à son exploitation, VIA a remarquablement amélioré sa capacité de répondre aux demandes de réservation et aux besoins de billetterie. Inauguré en 1980, ce système avancé est exploité à partir de quatre bureaux centraux de réservation situés respectivement à Moncton, Montréal, Toronto et Winnipeg. À l'heure actuelle, le système fournit aux voyageurs, dans tout le réseau et dans les deux langues officielles, des renseignements sur les horaires, les tarifs et les places disponibles dans les trains. Nous avons reçu, en 1981, plus de 7,6 millions d'appels téléphoniques acheminés par le système de réservation. L'étude de nouvelles possibilités d'exploitation du système se poursuit.

En vertu d'une nouvelle entente intervenue entre VIA et Amtrak, un certain nombre de postes ont été créés dans les bureaux centraux pour mieux servir les clients désirant se rendre aux États-Unis.

Fidèle à sa politique axée sur les services à la clientèle, VIA a ouvert, en 1981, deux nouveaux bureaux de vente bien situés au centre-ville de Québec et d'Ottawa.



Livraison du matériel LRC

C'est en 1981 que VIA a reçu ses premiers trains LRC de la société Bombardier. Le matériel a été mis en service en exploitation partielle, au cours du dernier trimestre, sur le parcours Montréal-Toronto, où l'existence d'un marché concurrentiel à forte densité de population rendra son exploitation des plus rentables.

Au cours de la période d'essai, la réaction du public voyageur, notamment en ce qui a trait au confort, a été très positive, malgré quelques défectuosités mineures tout à fait normales en phase d'implantation d'un matériel nouveau. Des modifications ont été apportées pour permettre l'exploitation totale des trains LRC en 1982.

Le train LRC a fait l'objet d'une campagne publicitaire bien orchestrée, lancée lors de la cérémonie officielle de réception du train à la gare Windsor de Montréal, le 7 juillet 1981. Par la suite, au mois de septembre, des parcours de démonstration ont été organisés à l'intention de personnalités à Toronto et à Montréal et, en plusieurs points du réseau, plus de 100 000 visiteurs ont pu admirer ce nouveau train.

Améliorations des gares dans l'optique intermodale

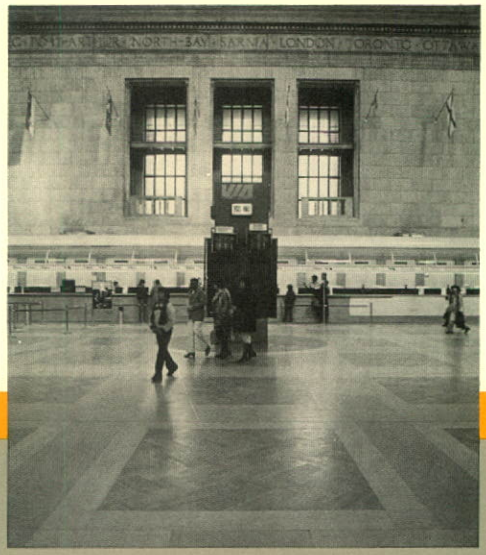
Toujours en 1981, les réalisations de VIA témoignent de son engagement envers l'intégration de tous les modes de transport en commun, afin de doter le public voyageur du système de transport le plus efficace et le moins cher possible.

Au cours de l'année, plusieurs gares du réseau ont fait l'objet de travaux de réfection générale. D'importantes rénovations ont été effectuées à Toronto et à Windsor pour améliorer à la fois les installations mises à la disposition des voyageurs et les bureaux du personnel des deux gares concernées. Tout en rehaussant l'image de marque de la Société, les nouvelles installations offrent de meilleurs locaux aux employés servant directement le public.

En octobre 1981, la gare de Régina a fait l'objet de négociations soutenues avec le ministère des Affaires municipales du gouvernement de la Saskatchewan et un accord de principe a été conclu le 30 décembre 1981. On prévoit que les travaux de conversion de cette gare en un centre de transport commenceront vers le milieu de 1982.

Outre les rénovations de gares réalisées en 1981, l'optique intermodale a servi de toile de fond à plusieurs des projets suivants, relativement aux programmes d'amélioration des gares en 1981. La planification d'une gare intermodale au centre-ville de Québec s'est poursuivie au cours de l'année. En collaboration avec la ville de Sainte-Foy, VIA étudie la possibilité de construire à l'Ancienne-Lorette une nouvelle gare VIA desservant la population de Sainte-Foy. VIA, Voyageur et la ville de Trois-Rivières s'associeront pour la conversion de la gare de Trois-Rivières en un centre intermodal, dont l'ouverture est prévue pour 1982. L'ancienne gare de Lévis, rénovée et dotée d'une passerelle couverte, deviendra en 1982 un centre intermodal permettant d'assurer la correspondance des trains avec le traversier et le service de transport public de la Vieille Capitale.

Plusieurs études ont été entreprises au cours de l'année pour déterminer la possibilité d'aménager, au Canada, d'autres gares intermodales.



Programmes dynamiques pour l'avenir

L'annonce faite en juillet 1981 par le gouvernement fédéral a mis en lumière l'engagement de VIA envers les grands corridors interurbains du Canada. Bien que la livraison des trains LRC marque une étape importante et notoire vers la réalisation des objectifs de la Société à cet égard, VIA n'en prépare pas moins d'autres stratégies destinées à améliorer le service dans les corridors Québec-Windsor et Edmonton-Calgary. C'est dans cette perspective que le service VIA 1, qui a si bien gagné la faveur du public voyageur, a été offert dans le corridor Québec-Windsor.

Rappelons qu'un certain nombre d'études ont été effectuées relativement à ce corridor en 1981. Par ailleurs, la Société et le gouvernement de l'Alberta planifient actuellement le développement d'un corridor Edmonton-Calgary. Sous réserve de l'approbation du gouvernement albertain et de CP Rail, VIA compte mettre en service des trains modernes entre Edmonton et Calgary. Au cours de l'année 1982, VIA entend soumettre au gouvernement un rapport sur la viabilité des corridors ferroviaires voyageurs au Canada.

Les résultats de l'étude de faisabilité entreprise en 1981 soulignent la nécessité de la mise en service d'un matériel transcontinental plus efficace du point de vue de la consommation d'énergie et pouvant transporter un plus grand nombre de voyageurs. La livraison de ce matériel est prévue pour 1986.

L'acquisition d'une nouvelle génération de matériel voyageur et son exploitation à travers le Canada sont inséparables de la capacité d'entretenir un matériel aussi sophistiqué. C'est pourquoi, VIA a effectué une étude sur toutes les installations d'entretien du réseau, étude qui recommande la construction de nouvelles installations à six endroits différents au pays. Il est clair que les efforts faits en 1981 au chapitre de l'expansion indiquent que l'on devra consentir des immobilisations très importantes si l'on tient à ce que VIA se situe et se maintienne en position de concurrence par rapport aux autres modes de transport des voyageurs.

Si l'on considère les événements de l'année 1981, on se rend compte que VIA a proposé aux Canadiens un modèle sur lequel dessiner l'avenir des services ferroviaires voyageurs en ce pays. Des objectifs ont été atteints, d'autres ont dû être reportés ; mais la réalité d'aujourd'hui incarne l'espoir de lendemains prometteurs.

À la lumière des résultats obtenus, VIA peut maintenant définir ce que fut 1981 : une année tremplin, cruciale pour son avenir.

Rapport de la direction

Indicateurs clés

Ce rapport rassemble des observations et données relatives à la situation financière et aux résultats d'exploitation pour les années 1981, 1980 et 1979. Il doit être lu en relation avec les états financiers. Dans une large mesure, les indicateurs clés ayant trait à l'exploitation et aux finances, expliquent la performance financière de la Société au cours de la période visée.

	1981	1980*	1979*
Finances (en milliers de dollars)			
Recettes voyageurs	**160 841**	136 704	103 203
Recettes totales	**560 661**	467 951	335 019
Frais d'exploitation	**559 201**	463 652	329 229
Revenu net	**1 174**	745	422
Immobilisations (nettes)	**109 447**	90 238	53 659
Actif immobilisé - au prix coûtant	**303 745**	206 996	120 028
Fonds de roulement	**147**	(13 008)	(18 190)
Exploitation			
Total voyageurs transportés (en milliers)	**8 009**	7 586	N/D
Total voyageurs-milles (en milliers)	**1 936 226**	1 928 509	1 845 464
Recettes sur voyageurs-milles (en ¢)	**8.3**	7.1	5.6
Distance moyenne parcourue (en milles)	**242**	254	N/D
Trains-milles exploités (en milliers)	**14 724**	15 189	15 384
Voitures-milles exploitées (en milliers)	**100 231**	101 994	105 867
Coefficient d'occupation moyen (en %)	**52,9**	52,5	N/D
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**132**	127	120
Nombre moyen d'employés	**4 135**	4 200	3 878

N/D - Données non disponibles, VIA n'ayant assumé l'entière responsabilité des trains de voyageurs que le 1er avril 1979.

*Chiffres révisés

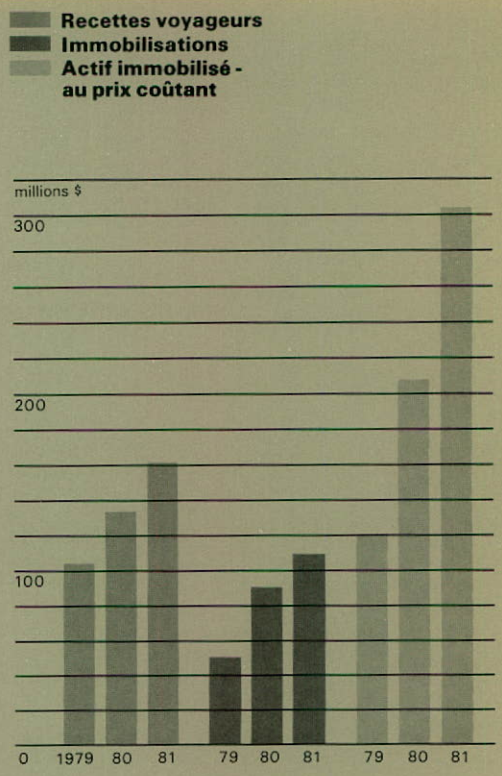
Au cours de l'année 1981, les recettes voyageurs de VIA ont dépassé de 24,1 millions de dollars celles de 1980 et le nombre de voyageurs payants a augmenté de 56 % par rapport à 1979. Ces résultats remarquables ont été obtenus en dépit d'une conjoncture économique difficile et des changements aux services ferroviaires entrés en vigueur le 15 novembre 1981. L'augmentation des recettes voyageurs s'explique par l'extension du service VIA 1, une pénétration élargie du marché des transports, des augmentations tarifaires et un coefficient plus élevé d'occupation des trains, suite à une grève dans le transport par autocar.

Les résultats obtenus par VIA en 1981 sont le reflet d'une meilleure productivité des employés. Malgré une nette diminution du nombre d'employés, des trains-milles ainsi que des voitures-milles, VIA a transporté plus de voyageurs, amélioré le taux d'occupation moyen et enregistré des chiffres records au chapitre des recettes voyageurs et des revenus sur voyageur-mille. En général, la Société a utilisé ses ressources, tant humaines que matérielles, de façon plus efficace que par le passé.

En 1981, le revenu net de VIA s'est élevé à 1,174 million de dollars, chiffre atteint grâce à une amélioration des recettes voyageurs et de la productivité des employés, ainsi qu'à une réduction des dépenses d'exploitation et une meilleure utilisation des fonds. Les profits nets ont par ailleurs bénéficié de l'élimination de certaines liaisons ferroviaires moins rentables et de l'amélioration de la qualité du service sur d'autres parcours.

Les coûts d'exploitation ferroviaire ont augmenté de 58,1 millions de dollars par rapport à 1980. L'accroissement de ces coûts, principalement imputable à l'inflation, est calculé conformément à une ordonnance sur l'établissement des coûts ferroviaires de la Commission canadienne des transports. Il reste donc en dehors du contrôle de la direction de VIA et sera compensé par des octrois gouvernementaux.

Toujours en 1981, VIA a porté ses dépenses d'immobilisation à 109,4 millions de dollars. Cet engagement massif envers l'avenir s'est traduit par une augmentation de 47 % des immobilisations par rapport à 1980.



États financiers

Bilan

au 31 décembre

(en milliers de dollars)

	1981	1980
Actif à court terme		
Encaisse	**1 931 $**	146 $
Valeurs négociables à court terme	**54 958**	—
Débiteurs	**8 713**	2 627
À recevoir du gouvernement du Canada	**13 982**	16 414
Paiement proportionnel	—	25 000
Matériaux et fournitures, au prix coûtant	**1 278**	1 189
	80 862	45 376
Actif à long terme		
Installations et matériel (note 3)	**278 891**	191 684
Frais reportés	**13 351**	11 513
	292 242	203 197
	373 104 $	248 573 $
Passif à court terme		
Dette bancaire	**— $**	15 352 $
Créditeurs et frais courus	**69 576**	31 483
Billets vendus d'avance	**2 439**	2 879
Partie de la dette à long terme échéant à moins d'un an	**8 700**	8 670
	80 715	58 384
Passif à long terme		
Dette à long terme (note 4)	**10 984**	19 509
Impôts sur le revenu reportés	**2 142**	1 161
	13 126	20 670
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions		
Émis 93,000 actions ordinaires	**9 300**	9 300
Surplus d'apport (Note 5)	**267 520**	158 950
Bénéfices non répartis	**2 443**	1 269
	279 263	169 519
	373 104 $	248 573 $

Signé au nom du conseil

administrateur et président du comité de vérification

administrateur et président du comité des finances

État des résultats et des bénéfices non répartis

exercice clos
le 31 décembre

(en milliers de dollars)

	1981	1980
Produits		
Revenus des services voyageurs	**160 841 $**	136 704 $
Revenus de contrats (note 1(a))	**399 820**	331 247
	560 661	467 951
Charges		
Rémunération des employés et charges sociales	**103 103**	88 122
Frais généraux et d'administration	**38 334**	28 269
Frais d'exploitation du réseau ferroviaire (note 1(b))	**397 217**	339 157
Amortissements	**13 925**	8 104
Perte découlant de la mise au rancart d'éléments d'actif (note 6)	**6 622**	–
	559 201	463 652
Bénéfice d'exploitation	**1 460**	4 299
Revenus (frais) financiers-net		
Revenus d'intérêt	**3 114**	420
Intérêts sur la dette à long terme	**(2 419)**	(3 296)
	695	(2 876)
Bénéfice avant impôts sur le revenu	**2 155**	1 423
Impôts sur le revenu reportés	**981**	678
Bénéfice net	**1 174**	745
Bénéfices non répartis		
Solde au début de l'exercice	**1 269**	524
Solde à la fin de l'exercice	**2 443 $**	1 269 $

État de l'évolution de la situation financière

exercice clos
le 31 décembre

(en milliers de dollars)

Provenance des fonds	**1981**	1980
Exploitation		
Bénéfice net de l'exercice	**1 174$**	745$
Éléments n'exigeant aucun mouvement de fonds		
Amortissements	**13 925**	8 104
Impôts sur le revenu reportés	**981**	678
Perte découlant de la mise au rancart d'éléments d'actif	**6 622**	–
Fonds de roulement provenant de l'exploitation	**22 702**	9 527
Avances en capital du gouvernement du Canada	**108 570**	94 563
	131 272	104 090

Utilisation des fonds		
Remboursement de la dette à long terme	**8 670**	8 670
Acquisition d'installations et de matériel	**105 618**	88 185
Frais reportés	**3 829**	2 053
	118 117	98 908
Augmentation du fonds de roulement	**13 155**	5 182
Fonds de roulement (négatif) au début de l'exercice	**(13 008)**	(18 190)
Fonds de roulement (négatif) à la fin de l'exercice	**147$**	(13 008)$

Notes aux états financiers

exercice clos
le 31 décembre 1981

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 à exercer les activités 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.

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

2. Enoncés des principales conventions comptables

a *Comptabilisation des revenus* - Le revenu provenant des services voyageurs est comptabilisé lorsque le service a été rendu. Le revenu provenant des contrats est comptabilisé lorsqu'il est exécuté et lorsqu'il peut être estimé.

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 sont comptabilisées d'après les frais engagés et estimés.

Ces charges sont sujettes à redressement par la Commission Canadienne des transports par suite de la soumission des coûts réels engagés à chaque année par les parties intéressées.

c *Installations et matériel* - Les installations et le matériel comprennent 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 mis au rancart ou aliénés, moins leur valeur de récupération, est imputé à l'amortissement accumulé suivant la méthode de l'amortissement par classes homogènes à moins qu'il y ait aliénation ou mise au rancart d'un groupe d'éléments d'actif suffisamment significatif pour nécessiter un ajustement aux opérations courantes.

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 leur coût probable d'utilisation.

L'amortissement du mobilier et du matériel de bureau est calculé sur dix ans selon la méthode de l'amortissement linéaire.

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 à des taux qui tiennent compte des coûts d'emprunt.

f *Frais reportés* - Les frais reportés représentent principalement 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 sept ans.

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 reportés 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.

3. Installations et matériel

	1981	(en milliers) 1980
Voitures de voyageurs et locomotives	**187 158 $**	143 968 $
Gares	**4 176**	1 330
Mobilier et matériel de bureau	**2 255**	1 908
Améliorations locatives et à l'infrastructure	**11 934**	8 926
	205 523	156 132
Amortissements accumulés	**24 854**	15 312
	180 669	140 820
Paiements proportionnels pour l'achat de matériel	**98 222**	50 864
	278 891 $	191 684 $

Les installations et le matériel sont amortis comme suit:

Voitures de voyageurs et locomotives	1 à 17 ans
Gares	5 ans
Mobilier et matériel de bureau	10 ans
Améliorations locatives et à l'infrastructure	10 à 38 ans

4. 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 725 000 $ jusqu'au 1er avril 1984 inclusivement. Le vendeur conserve le droit de propriété du matériel jusqu'à ce que le prix soit entièrement réglé.

5. Surplus d'apport

Le surplus d'apport consiste en des avances reçues du gouvernement du Canada pour des dépenses en capital.

6. Perte découlant de la mise au rancart d'élément d'actif

La réduction des services voyageurs telle qu'elle a été ordonnée pour le 15 novembre 1981 par le gouvernement du Canada a créé un surplus de matériel roulant qui a été mis au rancart. La Société a été autorisée par la Commission canadienne des transports et le gouvernement du Canada à comptabiliser cette transaction en tant qu'opération courante plutôt qu'en réduction de l'amortissement accumulé. La perte représente la valeur non amortie des éléments d'actif mis au rancart, moins leur valeur de récupération.

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 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 1er janvier 1979. Une évaluation actuarielle du régime, en date du 31 décembre 1981 est présentement en cours. Pour 1981, 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 6 632 000 $ (1980-6 463 000 $).

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 313 333 000 $ en 1981 (1980-281 763 000 $).

9. Engagements

Au 31 décembre 1981, la Société avait des engagements d'environ 5 500 000 $ 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 matériel dont les loyers globaux nets s'élèvent à environ 7 800 000 $ par an, en vertu de baux qui s'échelonnent jusqu'en 1989.

11. Reclassement

Les chiffres de 1980 ont dû être remaniés pour les fins comparatives.

12. Chiffres comparatifs

Les chiffres des états financiers en 1980 ont été vérifiés par un autre cabinet de comptables agréés.

Rapport des vérificateurs

À l'honorable
Ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié les états des résultats et des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de VIA Rail Canada Inc. pour l'exercice clos le 31 décembre 1981 ainsi que son bilan 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 1981 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.

Samson Bélair

Comptables agréés
Montréal, Canada
le 26 février 1982

Officers
Direction

J. Frank Roberts
Chairman, President
and Chief Executive Officer
Président du Conseil
et Président-directeur général

Réjean Béchamp
Vice-President,
Development
Vice-président au
développement

Raymond Borden
Vice-President,
VIA Ontario
Vice-président,
VIA Ontario

Garth C. Campbell
Vice-President,
Marketing
Vice-président,
Marketing

Gilles Dufault
Director General,
Corporate Affairs
Directeur général des
affaires institutionnelles

Gabriel Fortin, c.r.
Vice-President,
Law and Secretary of
the Company
Vice-président aux
affaires juridiques et
Secrétaire général

John A. Hanna
Vice-President,
Finance and Administration
Vice-président des
finances et de l'administration

B. Eldon Horsman
Vice-President,
Operations
Vice-président de
l'exploitation

Jean Pierre Laroche
Vice-President,
Human Ressources
Vice-président des
ressources humaines

Emery LeBlanc
Director General,
Public Relations
Directeur général des
relations publiques

J. Léo Moisan
Vice-President,
VIA Quebec
Vice-président,
VIA Québec

Harold F. Murray
Vice-President,
VIA West
Vice-président,
VIA Ouest

Allan W. Raftus
Vice-President,
VIA Atlantic
Vice-président,
VIA Atlantique

VIA Office Locations
Bureaux de VIA

Headquarters
Siège social
1801, avenue McGill
13e étage
Montréal (Québec)
H3A 2N4
(514) 286-2311

Postal address
Adresse postale
C.P. 8116, Station "A"
Montréal (Québec)
H3C 3N3

VIA Atlantic
VIA Atlantique
1234 Main Street
Moncton, New Brunswick
H1C 1H7
(506) 388-9550

VIA Québec
44, rue Elgin, Étage "E"
C.P. 1358
Montréal (Québec)
H5A 1H2
(514) 286-2311

VIA Ontario
20 King Street, West
Toronto, Ontario
M5H 1C4
(416) 868-7211

VIA West
VIA Ouest
Édifice Wawanesa Building
191 Broadway
7th Floor
Winnipeg, Manitoba
H3C 2S1
(204) 944-9440

Europe
Europe
14/16 Cockspur Street
5th Floor
London, England
SW1Y 5BL
839-5225