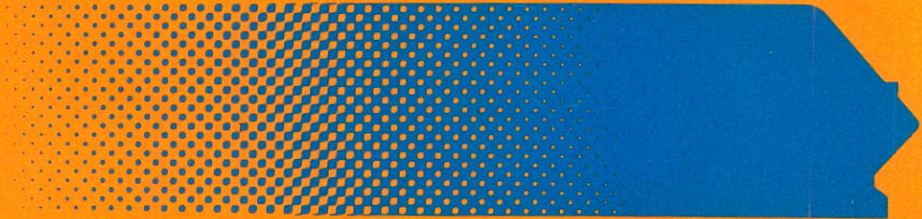
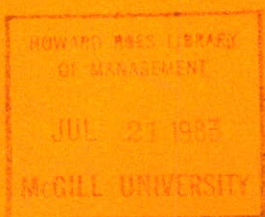




VIA Rail Canada Inc.



1982 Annual Report



Highlights

	(000's except for employee data)	
	1982	1981*
Financial Results		
Passenger revenue	\$ 157,344	\$ 159,803
Total revenue	\$ 623,386	\$ 585,253
Net income (loss)	\$ 1,998	\$ (436)
Capital Expenditures	\$ 114,115	\$ 109,447
Volume		
Total passengers carried	7,223	8,009
Total passenger miles	1,577,439	1,936,226
Car miles operated	78,722	100,231
Average Number of Employees	3,640	4,135

*Restated

Contents

1	Corporate Profile
2	Letter to the Minister
2	President's Message
5	Review of Operations
10	Management Review
12	Financial Statements and Notes
17	Auditors' Report
18	Corporate Directory

VIA Rail Canada Inc. is a Crown Corporation responsible for managing rail passenger service in Canada. Within its scope of operations, VIA offers intercity, transcontinental, regional and remote rail services to Canadians from coast to coast. In 1982, VIA operated more than 140 trains carrying an average of close to 20,000 passengers per day. The Company's rail network extends over 11,400 miles (18,300 km) and serves almost 700 stations across the country. VIA's 3,600 employees are dedicated to providing efficient and cost-effective service to the Canadian public.



- VIA Rail Services
- - - Ferry
- Bus Services
- . - . BC Railway

Letter to the Minister

To the Honourable
Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Canada

Mr. Minister:

The Board of Directors of VIA Rail Canada Inc. is pleased to submit the Corporation's Annual Report for 1982. The Report reviews the events of a difficult year during which both the impact of the November 1981 service adjustments and the recession were felt strongly.

During the same period, VIA was the subject of criticism levelled mainly at the Corporation's administrative practices and subsidy levels. The Corporation is studying this criticism constructively and will make such changes as are appropriate and within its power. However, the public should be aware of two major classes of expenditure which contribute to the deficit and over which the Corporation has little control.

The first is the cost of operating transcontinental, regional and remote services at the direction of Government which can only be provided at a substantial loss.

The second is the application of the costing regulations under the Operating Agreements with CN and CP Rail. Payments for the services provided under these Agreements account for almost two-thirds of VIA's operating expenditures. It is essential that VIA obtain access to costing information pertaining to these services. This is a critical factor to enable VIA to discharge its obligation to operate cost-effectively.

Recent amendments to the Operating Agreements, which were negotiated late in 1982, offer promise of improvement in 1983 in the flow of information required by VIA.

In the latter part of 1982, Mr. J. Frank Roberts stepped down as Chairman, President and Chief Executive Officer, to be succeeded by Mr. Harold A. Renouf, O.C., FCA, as Chairman, and Mr. Pierre A.H. Franche as President and Chief Executive Officer. Mr. Roberts was the Corporation's first President and was the force behind VIA's development to date. As well, Lorne R. Bolton, Madeleine Saint-Jacques and Welland Woodruff retired from the Board of Directors. On behalf of the Board and management with whom they served, I wish to thank these persons for their devoted service to the Corporation.

In addition to the new Chairman and President, four other members were appointed to the Board during the year; Lionel K. Grant, Kyle R. Mitchell, Giovanni Molina and June A. Westbury. On behalf of their fellow Directors, I welcome them to the Board.

The Board realizes that 1983 will be another year of change and uncertainty. Nonetheless, the Board views VIA's future with optimism; an optimism reflected in the expertise, dedication and enthusiasm of VIA's 3,600 employees from coast-to-coast.

Respectfully
submitted,



Harold A. Renouf, O.C.
Chairman

President's Message

Last year at this time, VIA management reported that 1981 was "a year to build on". This theme reflected the Federal Government's renewed commitment to improving passenger rail service in this country while, at the same time, demanding improved financial performance. In 1981, these priorities were addressed by making announcements that VIA would invest significantly in new equipment for major routes and would eliminate service on certain routes characterized by low performance records and little commercial potential.

In 1982, VIA's operating results reflected the effects of these prior decisions. While passenger revenue decreased marginally from 1981 due to the reduction of route miles of approximately 20%, revenue per passenger mile increased by 19%.

In keeping with last year's announcement, VIA invested heavily in capital expenditures in 1982. Over \$48 million was expended for new Canadian-made coaches and locomotives, while an additional \$40 million was spent on refurbishing older equipment. By the end of the year, in excess of 80% of the operational equipment fleet inherited by VIA had been completely refurbished to contemporary standards.

VIA management is fully aware that the long-run survival of the Corporation is contingent upon many factors such as attracting more passengers with better quality service in both official languages. The intro-

duction of modern equipment with a proven record of on-time performance is fundamental to the concept of improving service to the travelling public.

During 1982, VIA made considerable progress in addressing service improvements. New equipment, known as "LRC", came into full-revenue service by mid-year on many routes in the Quebec-Windsor corridor. A second order of improved LRC equipment was placed with the supplier early in the year; this order will add another ten train sets to the existing LRC fleet by the end of 1984.

Following the start of operations of the LRC trains, VIA completed a temporary maintenance facility in Montreal to serve this new generation equipment while awaiting the construction of permanent facilities in Toronto and Montreal. The operation of LRCs elsewhere in Canada is dependent upon the availability of suitable maintenance centres to serve those regions.

For the second consecutive year, VIA introduced a major new rail service to the United States. In co-operation with Amtrak, VIA now offers direct rail passenger service on a daily basis between Toronto and Chicago. Efforts were also made to extend VIA's foreign sales channels in other parts of the world.

Throughout the VIA system, consideration has been given to establishing transportation centres which incorporate access to different travel modes within one facility. Plans, design and construction are at various stages in several locations served by the Corporation.

Besides providing better service, VIA has a commitment to control costs through the implementation of cost-reduction strategies. During 1982, considerable effort was directed at improving management practices and accountability and optimizing organizational efficiency. By that time, VIA had reached a stage in its evolution which permitted the Corporation to make significant advances in the areas of planning and budgeting.

The Corporation has also prepared a long-range directional plan and a comprehensive five-year business plan. During the same period, improved processes were established for budget preparation including a more stringent analysis of capital projects. The implementation of an appropriate information system will permit VIA to make better informed operating decisions.

Also working towards the same end was the entente reached with the extension of the Operating Agreements with CN and CP Rail in late 1982 which should facilitate the exchange of restricted costing and workload information; an essential step if VIA is to be held responsible for the proper management of its affairs.

Throughout its brief five-year existence, VIA has provided intercity, transcontinental, regional and remote train service to the Canadian public. The Corporation continues to incur high subsidy levels, especially on the transcontinental, regional and remote train services. These subsidy levels reflect the Government's social commitment to ensure essential transportation services and to link east and west by means of a rail passenger network. Since these

routes will never be commercially viable, it seems unfair to judge VIA's performance as a public carrier based on the financial results of such services.

Nevertheless, VIA should stand ready to be measured on a commercial basis with respect to routes which it deems to have the potential to become commercially-viable; those routes—known as intercity routes—which are generally characterized by high volume and distances between 200 and 800 kilometers. The Corporation faces the future committed to achieving the objective of commercial viability on intercity routes.

As the President and Chief Executive Officer of VIA, I would like to thank my predecessor, J. Frank Roberts for his contribution to the Corporation's development in its formative years.

I am sure that I am expressing the sentiments of the entire management team when I warmly welcome Harold A. Renouf to VIA in his capacity as Chairman of the Board.

In closing, I would like to sincerely thank our employees for their dedication in a difficult period of transition; I trust that together we will serve our valued customers even better in 1983.



Pierre A.H. Franche
President and Chief Executive
Officer



Energy-efficient and comfortable, the LRC is gradually replacing the conventional equipment inherited by VIA. Initial LRCs are now in full service. Additional LRC trains will incorporate the technological refinements which are being made to the initial LRCs as well as improvements to a number of design features. Studies presently underway for the development of high performance services reflect VIA's commitment to the future.

Review of Operations

Providing Major Advances in Passenger Rail Equipment

■ Introduction of New Equipment

During 1982, VIA continued to take delivery of LRC trains from Bombardier under the terms of its initial purchase agreement. The acquisition of new LRC trains is part of VIA's continuing effort to replace the aging equipment fleet which the company inherited.

By June, the first LRC trains were operating on a full revenue basis providing fast, comfortable service

on high density, competitive transportation routes. During this introductory phase, a number of technological problems related to the train systems were encountered which were addressed jointly by VIA and the manufacturer. Refinements to the equipment have been effected gradually.



■ Additional Equipment on Order

A new order for LRC equipment, comprising ten locomotives and 50 passenger cars, was placed with Bombardier early in the year. Delivery is due to commence in 1983 and is scheduled for completion by December, 1984. The new trains will incorporate modifications in response to initial operating experience. Design improvements in response to customer reaction to the initial order of LRCs will also be included.

■ Future Plans in the Corridors

During 1982, VIA continued to assess its role in serving the travelling public of Canada. In this regard, the company conducted a study aimed at examining the potential for providing convenient, comfortable, high-performance rail service with competitive transit times.

Early examination shows that attention should be focussed on introducing modern service to those areas where the population density and potential traffic loads will offer the optimum benefits to the travelling public and will maximize VIA's return on its investment. This study is intended to help VIA achieve its long-term objective of financial viability on intercity routes. To this end, the corridors between Quebec City and Windsor as well as certain other areas in the country have been identified. The population served in these areas represents over 60% of

the total population of Canada. It is anticipated that the results of the study will be presented to the Federal Government in the autumn of 1983 and a subsequent report will address the issue of feasibility and indicate specific and unique timetables for each project considered to be viable.



■ New Maintenance Facilities

Essential to the national deployment of new generation passenger equipment is the construction



of modern maintenance facilities. In this regard, VIA initiated a project to design and construct appropriate maintenance facilities for the Company's rolling stock. A temporary maintenance facility was completed in Montreal and will become operational in 1983. As a first step in meeting long-term requirements, a submission to the Federal Government has been prepared to obtain project funding for the construction of permanent maintenance centres.

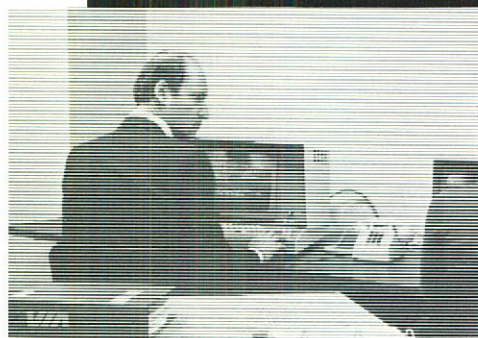
The feasibility of extending LRC-type service to other parts of Canada will be dependent upon the availability of suitable maintenance facilities.

Serving the Travelling Public

Rail Service Adjustments

During 1982, VIA introduced direct rail service to Chicago in co-operation with Amtrak. This new service, "The International", came about as a result of last year's success in introducing "Maple Leaf" service between Toronto and New York City. This new travel option, serving Canadians and Americans alike, has exceeded all traffic predictions.

During 1982, VIA felt the full impact of the train network adjustments effected in November, 1981. At that time, service was terminated on one transcontinental route and on various other routes characterized by



poor financial and operational performance and an absence of commercial potential. Indications are such that the escalation in Government funding requirements for 1982 would have been \$55.2 million higher if the service adjustments had not taken place.

Tour Packages

Tour revenues increased by 25% in 1982 as targeted. New tours were introduced such as the popular White Water Rafting Tour. Packages are now available for photographing polar bears, whale watching, viewing snow geese, visiting Canada's Won-

derland, bird-watching at Chatham, bicycling in Ottawa, cruising through the Thousand Islands or viewing fall foliage.

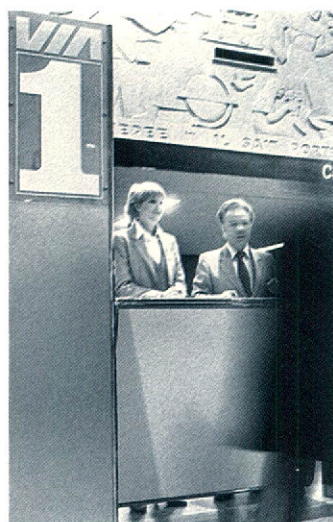
Sports packages include soccer, baseball, hockey, fishing and skiing.

Rail Access for Those with Special Needs

VIA continued its commitment to make passenger rail transportation accessible to disabled passengers. The efforts of VIA's program to assist the disabled included improving employee awareness and offering training programs designed to teach the handling of passengers with special needs. On the technical side, VIA has undertaken modifications to existing stations and to its equipment fleet. The modifications included construction of lifts and wheelchair securement devices for trains.

Plans for Intermodal Terminals

Intermodality remained an important concern for VIA in 1982. The Company remains committed to the concept of establishing transportation centres which incorporate access to all travel modes within one facility. In Windsor, Sudbury and Winnipeg studies are underway



to assess the need for intermodal facilities. Preliminary plans are under consideration for the Gare du Palais project in downtown Quebec City and for an intermodal station in Trois-Rivières. Development of intermodal facilities at Lévis, on the south shore of the St. Lawrence, facing Quebec City, is imminent.

Better Communications with the Public

During 1982, VIA developed a more unified approach to promotional literature, both system-wide and regionally. A higher priority was given to increasing VIA's presence in travel agencies. This was accomplished by supplying accredited agencies with point of purchase promotional material ranging from posters to window displays and mobiles.

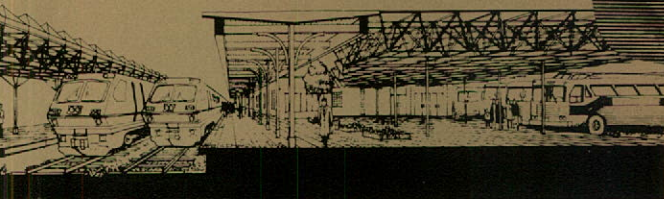
VIA emphasized television advertising for the first time in 1982.

A special campaign was undertaken in the Quebec-Windsor corridor introducing LRC trains to the public at the time the trains went into regularly scheduled service. A radio campaign in the corridor positioned

the train against the automobile in an effort to capture a portion of the auto market which presently accounts for over 80% of intercity travel.

During the year, efforts were maintained to establish foreign sales channels for VIA services throughout the world. This initiative has enabled the Corporation to accelerate its contribution to the well being of the Canadian tourist industry.





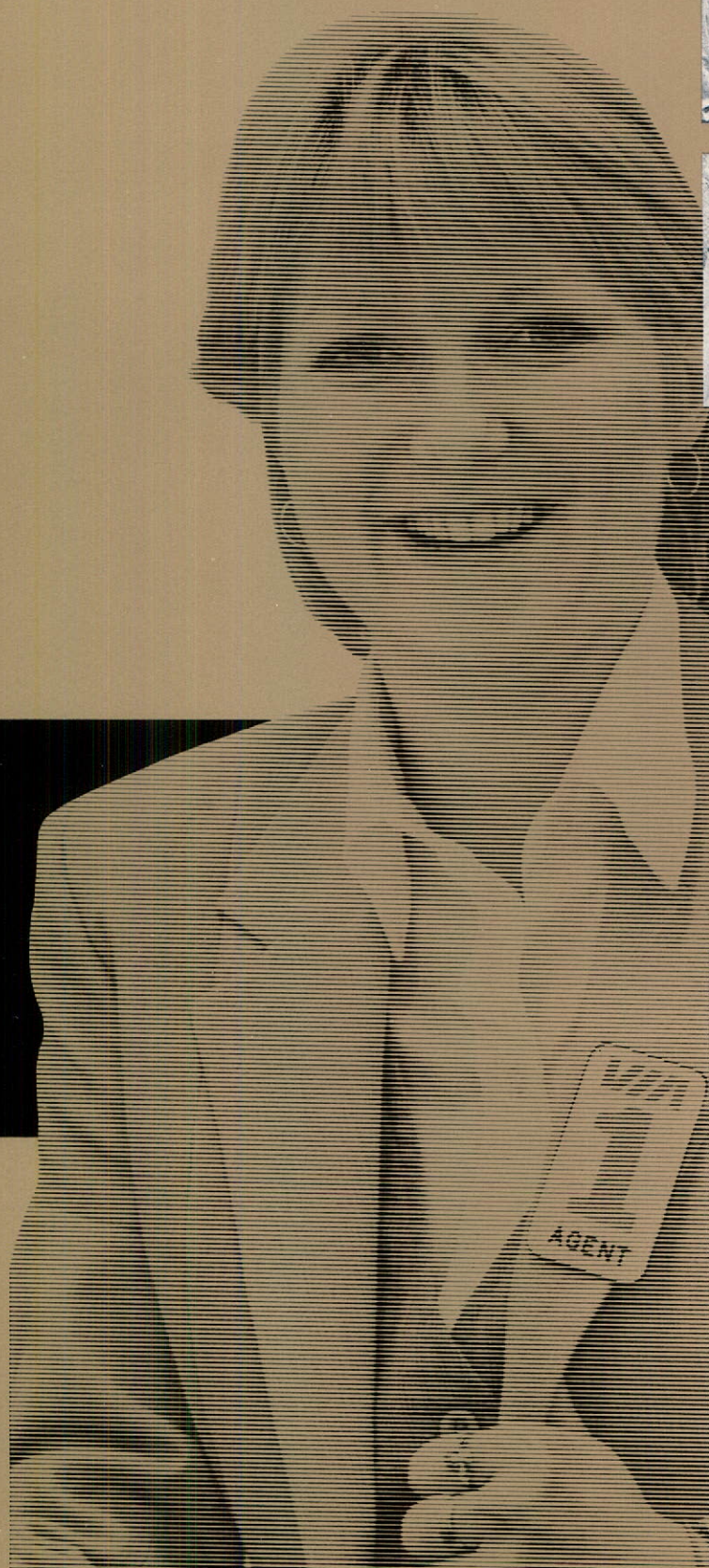
A new train service to Chicago, Getaway Tours for photographing polar bears and fall foliage as well as reduced travelling times in Atlantic Canada are indicative of VIA's commitment to better serving the travelling public. Providing better information to passengers, developing plans for intermodal stations and improving facilities for disabled travellers also highlighted the year's accomplishments.



VIA RAIL CANADA



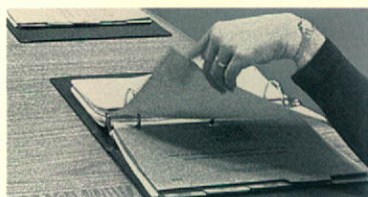
During the year, VIA emphasized the refinement of corporate-wide planning and management systems which will allow the Corporation to continue its gradual evolution towards governing its own affairs. Efforts directed at planning and budgeting have enabled VIA to more closely monitor its diverse and complex operations. Other studies directed at reviewing the organization have addressed the issue of improving organizational efficiency and providing a greater degree of management accountability.



Improving Management Practices, Organizational Efficiency and Accountability

■ A Review of Management Practices

When VIA first began operations in 1977, the rule of expediency dictated that the Corporation adopt many of the operating features of existing Canadian railway companies. However, in the



five years of its existence, VIA and its environment have changed dramatically and thus there is greater need to establish its own systems to support its unique position in Canada's transportation spectrum.

In 1982, greater emphasis was placed on reviewing VIA's internal management systems, improving organizational efficiency and creating a framework for the accountability of management. Efforts were made to more clearly define the roles and responsibilities of the management team. Systems were established to ensure more timely internal and external reporting.

■ An Emphasis on Systems Development

Efforts were directed to the design, development and implementation of management information systems for VIA. The systems will provide managers with timely and accurate information with which to make decisions. The Management Information Systems department, within VIA, has identified user requirements and instituted an in-house educational program to ensure efficient operation by all parties concerned.

The critical areas of planning and budgeting received considerable

attention in 1982. On a corporate-wide basis, VIA undertook major directional planning and

business planning activities aimed at enunciating clear statements of corporate objectives, priorities, problems and opportunities.

Recording, accounting and control systems were reviewed during the year and the design and installation of new or expanded systems were started. Included were ledger systems, inventory control and payroll systems. In addition, requirements were identified and a system designed for a new integrated ticket information processing system to produce sales information, passenger statistics and revenue accounting information.

VIA implemented its own purchasing function in 1982. The creation of a purchasing capability is seen as a natural step in the evolution of VIA in managing its own business. Formerly Canadian National was under contract to perform the purchasing function on behalf of VIA.

■ Interaction with VIA's Employees

In 1982, VIA extended its employee communication effort and initiated an employee communication survey which has provided valuable information on employees' current and preferred sources of information, their greatest areas of interest and their general evaluation of the existing communications climate. During the same period, the employee performance assessment program was



strengthened with the introduction of performance assessment based upon objectives. Key planning systems such as succession planning were

emphasized to enable management to meet its personnel needs in a fair and systematic manner.

Negotiations with the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, which represents all of VIA's approximately 3,000 unionized employees, concluded with the signing of a new two-year Master Agreement in April. Under Bill C-124 (the Federal Government's Compensation Restraint Program), the 1983 wage increase for VIA's unionized employees has been set at 6%. The Bill extends the Master Agreement for one additional year to December 31, 1984 and provides for a 5% wage increase in 1984. In addition, the Bill limits compensation increases for VIA's non-unionized and management employees to a maximum of 6% in 1983 and a maximum of 5% in 1984.

■ Emphasizing Both Official Languages

A survey of the working language was conducted at Headquarters, VIA Quebec and aboard the trains in order to assist VIA in establishing appropriate language training programs. As a further reflection of the importance of both official languages at VIA, the Boardroom has been equipped with permanent facilities to ensure simultaneous translation of all proceedings of the Board, its Committees and the Management Committee.

Management Review

This review includes comments and data regarding the financial position and results of operations for the years 1982, 1981, 1980 and 1979. The Management Review should be read in conjunction with the Financial Statements. The Key Indicators summarize both the financial and operating performance of VIA for the period under review.

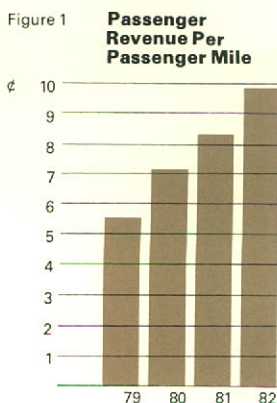
Key Indicators	1982	1981*	1980*	1979*
Financial (\$ 000's)				
Passenger revenue	157,344	159,803	136,704	103,203
Total revenue	623,386	585,253	457,209	346,786
Total expenses	619,321	586,126	455,786	345,975
Net income (loss)	1,998	(436)	745	422
Capital expenditures	114,115	109,447	90,238	53,659
Property and equipment – at cost	385,331	303,745	206,996	120,028
Working capital (deficiency)	11,988	(2,881)	(13,008)	(18 190)
Operating				
Total passengers carried (000's)	7,223	8,009	7,586	N/A
Total passenger miles (000's)	1,577,439	1,936,226	1,928,509	1,845,646
Passenger revenue per passenger mile (¢)	9.9	8.3	7.1	5.6
Average length of trip (miles)	218	242	254	N/A
Train miles operated (000's)	12,393	14,724	15,189	15,384
Car miles operated (000's)	78,722	100,231	101,994	105,867
Average occupancy rate (%)	51.4	52.9	52.5	N/A
Average number of passenger miles per train mile	127	132	127	120
Average number of employees	3,640	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

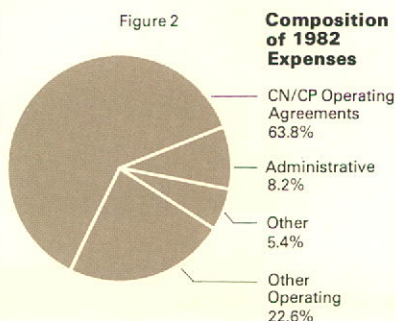
The year just ended reflects the full impact of the 1981 service adjustments to VIA's rail network. Beginning in November, 1981 and extending into early 1982, the Corporation reduced route miles by approximately 20% in order to improve its financial return. Despite the reduction in route miles, VIA achieved passenger revenue of \$157.3 million, which was only 1.6% below the passenger revenue generated by the larger rail network in 1981. Passenger revenue per passenger mile in fact increased from 8.3¢ in 1981 to 9.9¢ in 1982. (See Figure 1).

When compared to the prior year, 1982 passenger revenue reflected fare increases estimated at \$8.5 million. These increases were overshadowed, however, by overall revenue volume decreases of approximately \$11 million. The progress made in generating additional



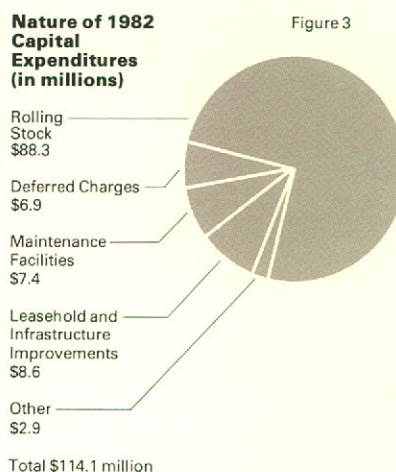
passenger revenue of approximately \$25 million on remaining routes was concealed by the estimated loss of \$36 million in passenger revenue on the discontinued routes. In general, passenger revenues in 1982 were affected by the depressed state of the economy, strong discount competition from air transportation, combined with extremely mild winter weather conditions.

VIA's total expenses increased 5.6% over the 1981 level. The expenses associated with the CN/CP Operating Agreements, which are not within the Corporation's control, represented 63.8% of total VIA expenses in 1982. (See Figure 2). The increase in administrative expenses of \$16.5 million is attributable to many factors including inflation, payments made under the Corporation's pension plan, and provision for self insurance. The additional \$10.9 million charged to depreciation and amortization in 1982 included depreciation on LRC equipment put into service in 1982 and depreciation on



additional backshopping (rolling stock refurbishing) incurred during the year.

In 1982, VIA expended over \$114 million on capital construction projects. Of this amount, 77.4% was spent on rolling stock (See Figure 3). The capital expenditures for rolling stock of over \$88 million were almost equally divided between outlays for LRC orders and costs associated with refurbishing existing equipment.



Financial Statements

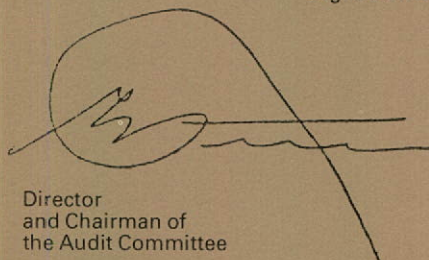
Balance Sheet

As at December 31

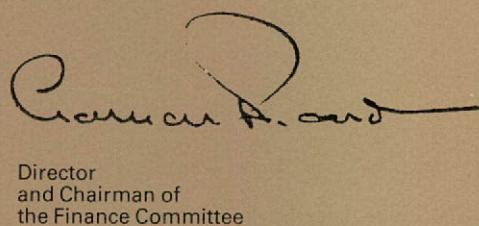
	(in thousands of dollars)	
Current Assets	1982	1981
Cash	\$ 1,758	\$ 1,931
Short-term securities-net	129,494	25,203
Accounts receivable	7,644	7,675
Due from the Government of Canada	22,622	73,284
Materials and supplies	1,100	1,278
	<u>162,618</u>	<u>109,371</u>
Long-term Assets		
Property and equipment	347,328	278,891
Deferred charges	12,695	13,351
Advance on contract	15,775	—
	<u>375,798</u>	<u>292,242</u>
	<u>\$ 538,416</u>	<u>\$ 401,613</u>
Current Liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 138,531	\$ 101,113
Advance ticket sales	3,290	2,439
Current portion of long-term debt	8,809	8,700
	<u>150,630</u>	<u>112,252</u>
Long-term Liabilities		
Long-term debt	2,175	10,984
Deferred income taxes	2,791	724
	<u>4,966</u>	<u>11,708</u>
Shareholder's Equity		
Share capital		
Issued 93,000 common shares	9,300	9,300
Contributed surplus	370,689	267,520
Retained earnings	2,831	833
	<u>382,820</u>	<u>277,653</u>
	<u>\$ 538,416</u>	<u>\$ 401,613</u>

See accompanying notes
to financial statements

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)	
Revenue	1982	1981
Passenger	\$ 157,344	\$ 159,803
Contract	449,076	422,336
Other revenue	16,966	3,114
	<u>623,386</u>	<u>585,253</u>
Expenses		
CN/CP Operating Agreements	394,764	392,549
Other operating	140,033	132,561
Administrative	50,841	34,312
Depreciation and amortization	24,842	13,925
Loss on retirement of assets	5,717	6,622
Interest expense	3,124	6,157
	<u>619,321</u>	<u>586,126</u>
Income (Loss) before Income Taxes	4,065	(873)
Deferred income taxes	2,067	(437)
Net Income (Loss)	<u>1,998</u>	<u>(436)</u>
Retained Earnings		
Balance at beginning of year		
As previously reported	2,443	1,269
Adjustment of prior year's income	(1,610)	—
As restated	<u>833</u>	<u>1,269</u>
Balance at end of year	<u>\$ 2,831</u>	<u>\$ 833</u>

See accompanying notes to financial statements

Statement
of Changes in
Financial Position

Year ended December 31

(in thousands of dollars)

Source of Funds	1982	1981
Operations		
Net income (loss) for the year	\$ 1,998	\$ (436)
Items not affecting current funds		
Depreciation and amortization	24,842	13,925
Deferred income taxes	2,067	(437)
Loss on retirement of assets	5,717	6,622
Funds provided from operations	34,624	19,674
Capital advances from the Government of Canada	103,169	108,570
	137,793	128,244
Application of Funds		
Reduction of long-term debt	8,809	8,670
Acquisition of property and equipment	91,445	105,618
Deferred charges	6,895	3,829
Advance on contract	15,775	—
	122,924	118,117
Increase in working capital	14,869	10,127
Working capital (deficiency) at beginning of year	(2,881)	(13,008)
Working capital (deficiency) at end of year	\$ 11,988	\$ (2,881)

See accompanying notes to financial statements

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1982

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 rolling stock.

2. Summary of Significant Accounting Policies

A Revenue Recognition—Passenger revenue is recognized when earned. Contract revenue is recognized on a realized and estimated basis.

B 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 Materials and Supplies—Materials and supplies are recorded at the lower of cost, determined on the first-in first-out method, and replacement value.

D Property and Equipment—Property and equipment is recorded at cost. Property and equipment includes the capitalization of the costs of refurbishing and rebuilding of rolling stock incurred to improve and extend the useful lives of the assets concerned.

The net book value of major retirements or disposals of depreciable assets, less salvage, is charged to current year's operations.

E Depreciation—Depreciation of rolling stock is calculated on a straight-line basis at rates designed to write them off over their estimated useful lives. Rolling stock is depreciated over an eight to thirty year period.

Stations are depreciated on a straight-line basis over a five year period.

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. Amortization periods vary from ten to thirty-eight years.

No depreciation is provided for projects in progress.

F Deferred Charges—Deferred charges consist primarily of the costs incurred for the development of an automated reservation and ticketing system which are amortized over a seven year period.

G Pensions—Current service costs are charged to operations and funded as they accrue.

Prior service costs are charged to operations and funded by annual payments covering principal and interest over periods of up to ten years.

H 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. Short-term Securities—Net

On December 29, 1982, the Corporation received and invested in short-term securities advance funding from the Government of Canada on account of its 1983 operating and capital budgets. In 1981, a similar situation prevailed. Short-term securities are stated net of advance funding received.

	(in thousands of dollars)	
	1982	1981
Short-term securities	\$ 217,985	\$ 54,958
Advance funding received from the Government of Canada	88,491	29,755
Short-term securities—net	\$ 129,494	\$ 25,203

4. Property and Equipment

(in thousands of dollars)

	1982	1981
Land	\$ 362	\$ —
Rolling stock	310,456	180,413
Stations	2,404	1,330
Office furniture and equipment	3,600	2,255
Leasehold and infrastructure improvements	17,597	9,582
	334,419	193,580
Accumulated depreciation and amortization	38,003	24,854
	296,416	168,726
Projects in progress	50,912	110,165
	\$347,328	\$278,891

5. Advance on Contract

Advance on contract represents a deposit made on a capital project for the purchase of rolling stock.

6. Long-term Debt

The long-term debt consists of the balance of purchase price for rolling stock due to Canadian National Railway Company, with interest at 10%, repayable in monthly instalments of \$725,000 to and including April 1, 1984. Title to the rolling stock purchased remains with the vendor until full payment has been made.

Interest on long-term debt during 1982 amounted to \$1,555,000 (1981 – \$2,419,000).

7. Contributed Surplus

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

8. Loss on Retirement of Assets

As a result of the service cuts ordered by the Government of Canada effective November 15, 1981, additional retirements of surplus rolling stock were made in 1982 resulting in a loss of \$4,731,000 (1981 – \$6,622,000). The remainder of the loss in 1982 results from other retirement of rolling stock. The loss on retirement of assets represents the undepreciated value of the assets retired net of salvage value.

9. Prior Period Adjustments

Adjustments amounting to \$3,028,000 were made to reflect all charges from the contracting railways on an accrual basis and to correct 1981 passenger revenues. This amount, net of related income taxes of \$1,418,000 was charged to 1982 opening retained earnings.

The 1981 figures have been restated to reflect these adjustments. The 1981 net income and working capital were decreased by \$1,610,000 and \$3,028,000 respectively.

10. Pension Plan

The Corporation has retirement benefit plans covering all its permanent employees under which they are entitled to benefits at retirement age, based on compensation and length of service. An actuarial valuation of the pension plans was carried out at December 31, 1981. Based on this actuarial valuation, the unfunded liability in respect of past service costs at December 31, 1982 amounted to \$50,816,000 (1981 – \$52,736,000). The Corporation's present intention is to provide for the unfunded past service costs over periods of up to ten years. Total pension costs charged to operations for the year were \$20,856,000 (1981 – \$6,632,000) including past service costs of \$16,914,000 (1981 – \$3,144,000).

11. 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 contracts for services from other Crown corporations which in 1982 amounted to \$324,975,000. (1981 – \$313,333,000). The amounts payable to these Crown corporations at December 31, 1982 amounted to \$35,961,000 (1981 – \$18,994,000).

12. Commitments

As at December 31, 1982, the Corporation has outstanding commitments for the purchase of property and equipment amounting to approximately \$50,300,000.

13. Leases

The Corporation has certain lease commitments for the rental of buildings, equipment and computer services with aggregate net rentals of approximately \$11,600,000 per annum expiring at various dates to 1989.

14. Comparative Figures

Certain of the 1981 figures have been reclassified so as to conform with the presentation adopted in 1982.

Responsibility for Preparation and Integrity of Financial Statements

The management of VIA is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Management considers that the statements present fairly the financial position of VIA and the results of its operations.

To fulfill its responsibility, VIA maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and to

safeguard assets. The internal control systems and financial records are subject to reviews by internal auditors and by Samson Belair, Chartered Accountants, during the examination of the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors meets periodically with the internal and external auditors, and with management to approve the scope of audit work and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed by the Audit and Finance Committees and approved by the Board of Directors upon their recommendation.

Auditors' Report

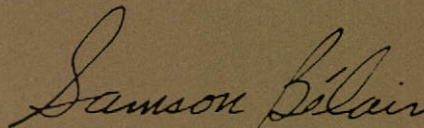
To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa, Canada

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, 1982 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, 1982 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.



Chartered Accountants

Montreal, Canada
February 18, 1983

Corporate Directory Annuaire de la Société

Board of Directors Conseil d'administration

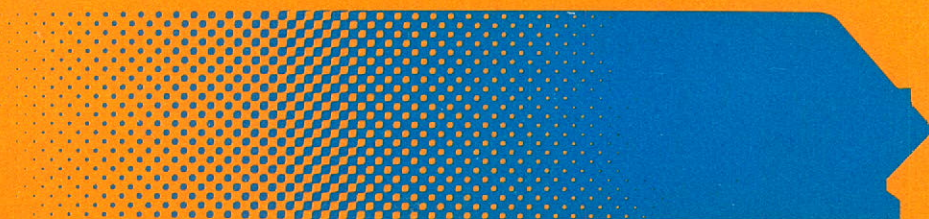
Harold A. Renouf, O.C. Chairman <i>Président du Conseil</i> VIA Rail Canada Inc.	Evan S. Lloyd Travel Industry Consultant <i>Conseil auprès de l'industrie du tourisme</i>
Michael J. Brogan Manager, Purchasing and Traffic <i>Directeur des achats et du trafic</i> Chrysler Canada Limited/ <i>Limitée</i>	Robert Matteau Chartered Administrator <i>Administrateur agréé</i> Geoffrion, Leclerc Inc.
Bernard Clayman Clayman, Kirshin Barristers, Solicitors, Notaries <i>Avocats, avoués, notaires</i>	Kyle R. Mitchell Senior Partner / <i>Associé principal</i> Dunhill Personnel Consultants Ltd.
Henry Ewasechko Manager, Operations The University of Alberta <i>Directeur, Exploitation</i> Université de l'Alberta	Giovanni Molina President / <i>Président</i> Molina Fer Ornemental Ltée
Pierre A.H. Franche President and Chief Executive Officer <i>Président-directeur général</i> VIA Rail Canada Inc.	Laurent Picard, O.C. Dean of the Management Faculty McGill University <i>Doyen de la faculté d'administration</i> Université McGill
Gordon C. Gale Retired International Vice-President United Transportation Union <i>Vice-président international</i> à la retraite <i>Travailleurs unis des transports</i>	Clarence Surette Industrial Commissioner Grand Falls Region Development Commission Inc. <i>Commissionnaire industriel</i> <i>Commission de développement de la région de Grand-Sault Inc.</i>
Lionel K. Grant Vice-President / <i>Vice-président</i> Cornwall Gravel Company Ltd.	June A. Westbury
William P. Kelly Senior Assistant Deputy Minister Federal Mediation and Conciliation Service Labour Canada <i>Sous-ministre adjoint principal</i> <i>Service de médiation</i> Travail Canada	John Wiebe President / <i>Président</i> L & W Feeders Ltd.
	Jaffray Wilkins Senior Assistant Deputy Minister Transport Canada <i>Sous-ministre adjoint principal</i> Transports Canada

Officers Direction

Harold A. Renouf, O.C. Chairman <i>Président du Conseil</i>	Pierre A. H. Franche President and Chief Executive Officer <i>Président-directeur général</i>
Headquarters Siège social	B. Eldon Horsman Executive Vice-President <i>Vice-président exécutif</i>
Réjean Béchamp Vice-President, Development <i>Vice-président au développement</i>	Janet Collins Treasurer <i>Trésorier</i>
Gabriel Fortin, O.C./c.r. Vice-President, Law and Secretary of the Company <i>Vice-président aux affaires juridiques et</i> <i>Secrétaire général de la Société</i>	R. J. Guiney Vice-President, Operations <i>Vice-président à l'exploitation</i>
J. A. Hanna Vice-President, Finance and Administration <i>Vice-président aux finances et à l'administration</i>	Jean Pierre Laroche Vice-President, Human Resources <i>Vice-président aux ressources humaines</i>
Emery LeBlanc Director General, Public Relations <i>Directeur général des relations publiques</i>	H. E. Whiting Vice-President, Marketing <i>Vice-président au marketing</i>
Regions Régions	Raymond Borden Vice-President / <i>Vice-président</i> VIA Ontario
	J. Léo Moisan Vice-President / <i>Vice-président</i> VIA Québec
	Harold F. Murray Vice-President / <i>Vice-président</i> VIA West / <i>VIA Ouest</i>
	Allan W. Ratus Vice-President / <i>Vice-président</i> VIA Atlantic / <i>VIA Atlantique</i>
	Gilles Dufault Acting Vice-President <i>Vice-président intérimaire</i> VIA Atlantic / <i>VIA Atlantique</i>
Retirements Ont pris leur retraite	J. Frank Roberts Chairman, President and Chief Executive Officer <i>Président du Conseil et</i> <i>président-directeur général</i>
	Garth C. Campbell Vice-President, Marketing, <i>Vice-président au marketing.</i>



VIA Rail Canada Inc.



Rapport
annuel

1982

Points saillants

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

	1982	1981*
Résultats financiers		
Recettes services		
voyageurs	157 344 \$	159 803 \$
Produit total	623 386 \$	585 253 \$
Bénéfice net (perte)	1 998 \$	(436) \$
Dépenses en		
immobilisations	114 115 \$	109 447 \$
Volume		
Nombre total de		
voyageurs transportés	7 223	8 009
Nombre total de		
voyageurs-milles	1 577 439	1 936 226
Voitures-milles exploitées	78 722	100 231
Main-d'oeuvre		
Nombre moyen d'employés	3 640	4 135

* Chiffres retraités

Table des matières

1	Profil de la Société
2	Lettre au Ministre
2	Message du Président
5	Revue des activités
10	Revue financière
12	États financiers et notes
17	Rapport des vérificateurs
18	Annuaire de la Société

VIA Rail Canada Inc. est une société de la Couronne chargée d'assumer la gestion du transport ferroviaire des voyageurs au Canada. Dans le cadre de ses activités, VIA offre aux Canadiens d'un bout à l'autre du pays des services interurbains, transcontinentaux et régionaux, en plus de desservir des régions éloignées. En 1982, VIA a exploité quotidiennement plus de 140 trains et transporté en moyenne près de 20 000 voyageurs par jour sur un réseau comprenant 11 400 milles (18 300 km) de voies ferrées et près de 700 gares. Les 3 600 employés de VIA s'emploient à assurer au public canadien des services ferroviaires efficaces et rentables.



- Réseau VIA
- Traversiers
- Autocars
- .-.- Chemin de fer C.-B.

Lettre au Ministre

Monsieur Jean-Luc Pepin
Ministre des Transports
Ottawa, Canada

Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration de VIA Rail Canada Inc. est heureux de vous soumettre le rapport annuel de la Société pour l'exercice de 1982. Ce document passe en revue une année difficile durement touchée par les effets du réaménagement des services de novembre 1981 et par la récession.

Pendant cette même période, VIA a été l'objet de critiques visant surtout ses méthodes administratives et l'importance des subventions qu'elle reçoit. La Société s'est penchée sur ces observations avec un esprit ouvert et s'engage à faire les changements nécessaires qui relèvent de sa compétence. Le public, toutefois, devrait savoir qu'il y a deux grandes catégories de dépenses qui contribuent au déficit de VIA et sur lesquelles la Société n'a que peu d'influence.

La première a trait à l'exploitation de services transcontinentaux et régionaux, de même qu'à la desserte de régions éloignées, comme l'exige l'État, qui ne peuvent être assurées qu'au prix d'un déficit considérable.

La seconde concerne les ordonnances régissant l'établissement des coûts en vertu des contrats d'exploitation passés avec le CN et CP Rail. Les versements au titre des services fournis dans le cadre de ces contrats comptent pour près des deux tiers des frais d'exploitation de VIA. Il est essentiel que VIA puisse avoir accès aux données relatives à l'établissement des coûts de ces services. Sans ces renseignements, la Société peut difficilement assurer, comme il se doit, une exploitation rentable.

Des modifications récemment apportées aux contrats d'exploitation, comme suite à des négociations menées à la fin de 1982, permettent d'espérer que VIA aura un meilleur

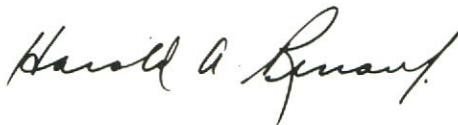
accès en 1983 à ces données qui lui sont indispensables.

Vers la fin de 1982, M. J. Frank Roberts a quitté son poste de président du Conseil et président-directeur général; il a été remplacé par M. Harold A. Renouf, O.C., FCA, au poste de président du Conseil, et par M. Pierre A.H. Franche, au poste de président-directeur général. M. Roberts a été le premier président de la Société et le promoteur de l'essor de VIA jusqu'à son départ. Par ailleurs, M. Lorne R. Bolton, Mme Madeleine Saint-Jacques et M. Weiland Woodruff ont terminé leur mandat. Au nom du Conseil et de la direction, je tiens à les remercier des excellents services qu'ils ont rendus à la Société.

Outre le président du Conseil et le président-directeur général, quatre personnes ont été nommées membres du Conseil d'administration au cours de l'exercice: MM. Lionel K. Grant, Kyle R. Mitchell, Giovanni Molina et Mme June A. Westbury. Au nom des autres administrateurs, je leur souhaite la bienvenue au sein du Conseil d'administration de la Société.

Le Conseil est conscient que l'année 1983 sera à nouveau marquée par le changement et l'incertitude. Il aborde néanmoins l'année avec un optimisme que justifient le savoir-faire, le dévouement et l'enthousiasme des 3 600 employés de VIA oeuvrant d'un bout à l'autre du pays.

Le Président
du Conseil,



Harold A. Renouf, O.C.

Message du Président

L'année dernière à pareille date, la direction de VIA déclarait que 1981 avait été une "année tremplin". Ce thème traduisait l'engagement renouvelé du gouvernement fédéral d'améliorer les services ferroviaires voyageurs au Canada tout en exigeant une meilleure performance financière de la part de la Société. En 1981, on s'est attaqué à ces priorités en annonçant que VIA investirait des sommes importantes dans l'acquisition de nouveau matériel pour les principaux parcours et éliminerait les services sur certains autres parcours peu rentables.

En 1982, les résultats d'exploitation de VIA se sont ressentis de ces décisions. Malgré une légère baisse des recettes voyageurs par rapport à 1981 attribuable à une diminution d'environ 20% des distances parcourues, les recettes par voyageur-mille ont augmenté de 19%.

Donnant suite à l'annonce faite en 1981, VIA a fait un effort considérable au chapitre des immobilisations en 1982. Plus de 48 millions de dollars ont été engagés dans l'acquisition de locomotives et de voitures coach de fabrication canadienne, et plus de 40 millions dans la modernisation du matériel existant. À la fin de l'exercice, plus de 80 % du parc de matériel dont VIA a hérité aux fins de son exploitation avaient été entièrement rénovés pour satisfaire aux normes contemporaines de qualité.

La direction de VIA sait pertinemment qu'à long terme, la survie de la Société dépend de plusieurs facteurs, notamment de l'augmentation du volume de trafic et de l'amélioration de la qualité des services offerts dans les deux langues officielles. L'introduction d'un matériel moderne et éprouvé quant au respect des horaires est indispensable si l'on veut offrir au public voyageur des services de qualité supérieure.

Au cours de 1982, VIA a accompli des progrès marqués dans l'amélioration de ses services. Un nouveau

matériel, connu sous la désignation de "LRC", a été mis en service vers le milieu de l'année sur plusieurs parcours du corridor Québec-Windsor. Une deuxième commande de matériel LRC amélioré a été passée auprès du constructeur dès le début de l'année, et dix nouvelles rames s'ajouteront au parc de trains LRC à la fin de 1984.

Par suite de la mise en service des trains LRC, VIA a achevé l'aménagement d'installations temporaires de maintenance à Montréal pour cette nouvelle génération de matériel, en attendant que soit terminée la construction d'installations permanentes à Toronto et à Montréal. L'exploitation des trains LRC ailleurs au Canada dépend de l'existence de centres de maintenance appropriés dans les régions à desservir.

Pour la seconde année de suite, VIA a inauguré une importante liaison à destination des États-Unis. En collaboration avec Amtrak, VIA offre maintenant un service direct quotidien entre Toronto et Chicago. Des efforts ont également été consacrés à l'élargissement du réseau de ventes de VIA dans d'autres parties du monde.

Sur toute l'étendue du réseau de VIA, on a entrepris l'aménagement de centres de transport donnant un accès unique à différents modes de transport. Les plans, devis et travaux de construction ont atteint divers stades à plusieurs endroits desservis par la Société.

Parallèlement à l'amélioration de ses services, VIA s'est engagée à restreindre ses prix de revient par l'adoption de stratégies visant la réduction des coûts. Au cours de 1982,

on s'est également efforcé d'améliorer les méthodes de gestion et celles servant à rendre compte, tout en poussant à un régime optimum le rendement organisationnel. À ce stade de son développement, VIA a été en mesure de réaliser des progrès considérables au chapitre de la planification et de l'élaboration des budgets.

La Société a en outre conçu un plan directeur à long terme et un plan d'entreprise quinquennal. Au cours de la même période, on a adopté des méthodes plus efficaces en ce qui a trait à la préparation des budgets, y compris un processus d'analyse très serrée des immobilisations projetées. L'implantation d'un système d'information adéquat permettra à VIA de prendre des décisions éclairées quant à l'exploitation de son réseau.

Dans le même ordre d'idée, l'entente conclue vers la fin de 1982 pour la prolongation des contrats d'exploitation passés avec le CN et CP Rail devrait faciliter l'échange des données sur les prix de revient et la charge de travail, données qui, jusque-là, n'étaient pas accessibles. Il s'agit d'un progrès important si VIA doit être tenue responsable de la gestion de ses affaires.

Au cours de sa brève existence de cinq ans, VIA a fourni au public canadien des services interurbains, transcontinentaux et régionaux, en plus d'assurer la desserte de régions éloignées. La Société continue d'avoir besoin de subsides élevés, surtout pour la prestation des services transcontinentaux et régionaux ainsi que pour la desserte des régions éloignées. Ces subsides reflètent l'engagement social pris par l'État d'assurer des services de transport essentiels et de relier l'est et l'ouest par un réseau ferroviaire de transport des voyageurs. Étant donné que ces parcours ne seront jamais rentables, il ne semble pas juste que l'on juge le rendement de VIA en tant que transporteur public

en se fondant sur les résultats financiers de ces services.

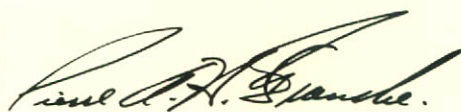
Quoi qu'il en soit, VIA est disposée à se faire évaluer, quant à sa performance commerciale, sur les parcours qu'elle considère viables sous ce rapport; ces parcours, appelés parcours interurbains, se caractérisent globalement par un fort volume de trafic et des distances de 200 à 800 kilomètres. La Société envisage l'avenir avec le ferme propos d'assurer la rentabilité de ces parcours interurbains.

En qualité de président-directeur général de VIA, je tiens à remercier mon prédécesseur, M. J. Frank Roberts, de sa contribution à l'édification de la Société.

Au nom de toute l'équipe de la direction, j'aimerais souhaiter une chaleureuse bienvenue à M. Harold A. Renouf au poste de président du Conseil d'administration de VIA.

En conclusion, je tiens à remercier sincèrement tous nos employés de l'ardeur qu'ils ont témoignée au cours de cette difficile période de transition; je suis convaincu qu'en conjuguant nos efforts, nous saurons servir encore mieux notre clientèle en 1983.

Le Président-
directeur général,



Pierre A. H. Franche



Confortable et procurant un bon rendement énergétique, le train LRC remplace progressivement le matériel classique dont VIA a hérité. Les premiers trains LRC sont maintenant en service régulier. Les prochains intégreront les raffinements techniques apportés à ceux de la première génération de même qu'un certain nombre d'améliorations afférentes à leur conception. Les études en cours sur l'expansion des services à haute performance témoignent de l'engagement de VIA envers l'avenir.

Un matériel ferroviaire voyageurs à l'avant-garde du progrès

Mise en service de nouveau matériel

Au cours de 1982, VIA a continué de recevoir de la société Bombardier les trains LRC livrés en vertu de la première convention d'achat. L'acquisition des nouveaux LRC constitue l'une des mesures prises par VIA pour renouveler le parc de matériel dont elle a hérité.

Dès le mois de juin, les premiers LRC avaient franchi le stade expérimental et assuraient des services rapides et confortables sur des parcours concurrentiels et à grande densité.



Au cours de la phase initiale d'exploitation commerciale, des problèmes d'ordre technique se sont toutefois manifestés au niveau des systèmes. VIA et le constructeur ferroviaire se sont penchés sur

cette question, et le perfectionnement du matériel s'est effectué graduellement.

Nouvelle commande de matériel

Une nouvelle commande de matériel LRC visant dix locomotives et cinquante voitures a été passée à Bombardier au cours de l'exercice. Les premières livraisons auront lieu en 1983 et la commande devrait être remplie en décembre 1984. Les nouveaux trains auront subi les modifications que commandent les difficultés techniques inhérentes à tout matériel nouvellement conçu, de même que certaines améliorations demandées par les voyageurs par suite de la mise en service des trains de la première commande.

Projets concernant les corridors

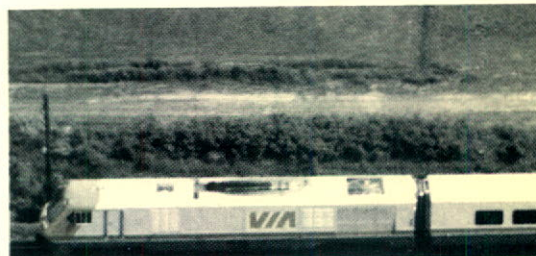
Au cours de 1982, VIA a continué de remplir son rôle auprès du public voyageur au Canada. Sous ce rapport, la Société a mené des études visant à examiner le potentiel d'un service ferroviaire commode, confortable, à performance élevée et offrant des horaires concurrentiels.

Les premières constatations indiquent que la Société devrait concentrer ses efforts sur l'introduction d'un service moderne dans les régions où la densité de population et le volume éventuel de trafic amèneront des avantages optimaux pour le public voyageur tout en assurant à VIA un rendement maximal du capital investi. Les études visent à aider VIA à atteindre son objectif à long terme qui est de maintenir une viabilité financière pour les parcours interurbains. Or, il a déjà été démontré qu'à cette fin, les corridors Québec-Windsor et ceux de certaines

autres régions du pays offrent le plus de possibilités. La population desservie dans ces régions équivaut à 60 % de toute la population du Canada. On prévoit soumettre les résultats des études au gouvernement fédéral à l'automne 1983 et présenter par la suite un rapport traitant de la faisabilité des projets et précisant les calendriers spécifiques à chaque projet jugé réalisable.

Nouvelles installations de maintenance

La construction d'installations de maintenance modernes est essentielle au déploiement à l'échelle du pays d'une nouvelle génération de matériel voyageurs. À cet égard, VIA met actuellement en œuvre un projet



de conception et de construction d'installations de maintenance appropriées à son matériel roulant. Des installations temporaires ont été construites à Montréal et seront mises en service au cours de 1983. Comme première étape vers la réalisation des objectifs à long terme, le gouvernement fédéral a été saisi d'une requête en financement de projet pour la construction de centres de maintenance permanents. L'introduction du service par train LRC dans d'autres régions du Canada dépendra largement de la disponibilité d'installations de maintenance aménagées à des endroits stratégiques.



Au service du public voyageur

■ Réaménagement des services ferroviaires

Au cours de 1982, VIA a inauguré une liaison directe avec Chicago en collaboration avec Amtrak. Ce nouveau service, "l'International", fait suite au succès remporté l'année précédente par le train "Maple Leaf" entre Toronto et New York. La desserte Toronto-Chicago, mise à la disposition des Canadiens comme des Américains, a dépassé toutes les prévisions en ce qui a trait au volume de trafic.

En 1982, VIA a ressenti dans toute sa force l'impact des modifica-

nées à bicyclette à Ottawa, de faire des croisières sur la rivière des Mille-Îles ou d'admirer les frondaisons automnales. Dans le domaine des sports, VIA offre des forfaits pour le soccer, le baseball, le hockey, la pêche et le ski.



projet de la gare du Palais dans la basse ville de Québec et de la gare intermodale de Trois-Rivières. L'aménagement d'installations relevant du même concept à Lévis, sur la rive sud du Saint-Laurent, est imminent.

■ De meilleures communications avec le public

Au cours de 1982, VIA a élaboré une approche unifiée pour la

conception de la documentation promotionnelle, tant à l'échelle du réseau que sur le plan régional. On a accordé la priorité à la mise en valeur de VIA dans les bureaux des agences de voyages. C'est ainsi que les agents de voyages accrédités ont reçu du matériel promotionnel comprenant des affiches, des mobiles et des articles à mettre en montre dans leurs vitrines.

En 1982 et pour la première fois depuis sa création, VIA a mis l'accent sur la télédiffusion de sa publicité. Une campagne spéciale a été entreprise dans le corridor Québec-Windsor pour faire connaître les trains LRC au public voyageur au moment même où ceux-ci ont été mis en service régulier. À la radio, la campagne a visé à mettre le train en valeur par rapport à l'automobile, laquelle occupe à l'heure actuelle plus de 80 % du marché des déplacements interurbains.

L'année durant, on s'est employé à poursuivre l'expansion du réseau de promotion des ventes de VIA à l'échelle mondiale. C'est ainsi que la Société a pu accroître sa contribution à l'industrie canadienne du tourisme.



■ Accessibilité des services ferroviaires aux voyageurs éprouvant des besoins spéciaux

VIA a donné suite à son engagement de rendre les voyages en train accessibles aux personnes souffrant d'incapacité. À cet égard, le programme mis en oeuvre par VIA visait à sensibiliser le personnel aux besoins de ces voyageurs et of-

frait des stages de formation pour apprendre aux employés à répondre à ces besoins. Du point de vue technique, VIA a entrepris de modifier l'aménagement de ses gares et de son matériel roulant, notamment en équipant ses trains de dispositifs de levage et d'ancrage des fauteuils roulants.

■ Plans d'aménagement de gares intermodales

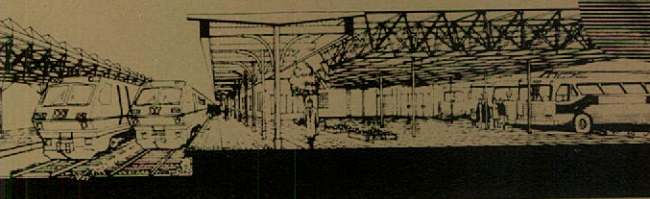
L'intermodalité a continué d'être un projet majeur de VIA en 1982. La Société reste engagée à établir des centres offrant un accès unique à tous les modes de transport. À Windsor, Sudbury et Winnipeg, des études sont en cours pour évaluer s'il existe un besoin pour ce genre de complexe intermodal. On poursuit actuellement les études d'avant-



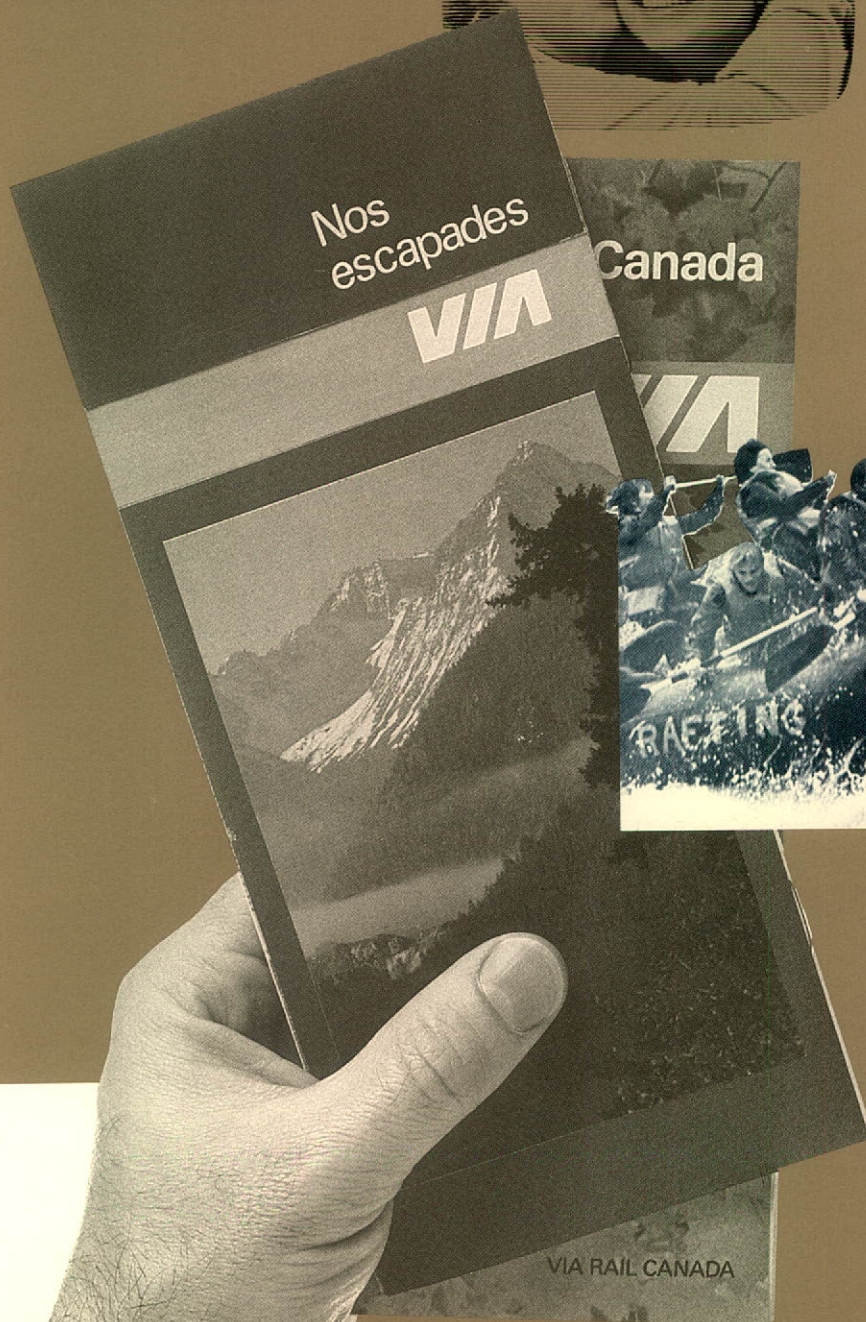
tions de services, entrées en vigueur en novembre 1981, qui supprimaient une liaison transcontinentale et divers autres parcours en raison de leur piètre rendement d'exploitation, de leur performance financière médiocre, et de l'impossibilité d'en faire une exploitation commerciale viable. Sans ces modifications, les octrois que le gouvernement aurait dû verser à VIA en 1982 auraient vraisemblablement été de 55,2 millions de dollars plus élevés.

■ Forfaits

Les recettes des forfaits ont, comme prévu, augmenté de 25% en 1982. De nouveaux forfaits, comme les populaires descentes de rapides en canot pneumatique, ont été mis en marché. Il est maintenant possible d'aller photographier les ours polaires, les baleines ou les oies, de visiter le parc d'attractions Canada's Wonderland, d'observer les oiseaux à Chatham, de partir pour des randon-



Une nouvelle desserte ferroviaire à destination de Chicago, des forfaits Escapade pour photographier les ours polaires ou les coloris de la parure automnale de nos forêts, des liaisons plus rapides dans les provinces de l'Atlantique, autant de signes qui témoignent de l'engagement de VIA à mieux servir le public voyageur. Parmi les réalisations à porter au compte de l'exercice 1982, mentionnons également une meilleure information du public, l'élaboration de plans d'aménagement de gares intermodales et une plus grande adaptation des installations aux besoins des voyageurs souffrant d'incapacité.



VIA RAIL CANADA



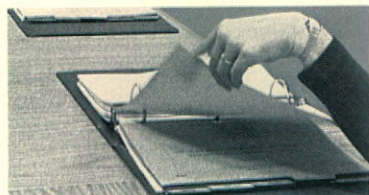
Au cours de l'exercice, VIA a déployé des efforts considérables en matière de planification et de gestion en vue de perfectionner divers systèmes utilisés à l'échelle de son réseau et de continuer à accroître graduellement la maîtrise de ses propres affaires. Des efforts visant la planification et la budgétisation ont permis à VIA d'exercer un contrôle plus serré sur ses activités complexes et diverses. D'autres études portant sur l'organisation comme telle ont été entreprises dans le but d'améliorer l'efficacité organisationnelle de la Société et de lui permettre de mieux s'acquitter de ses obligations à l'égard des comptes qu'elle est tenue de rendre.



Amélioration de l'appareil de gestion, de l'efficacité organisationnelle et des méthodes servant à rendre compte

Examen de l'appareil de gestion

Lorsque VIA a commencé ses activités en 1977, elle a été contrainte d'adopter plusieurs des caractéristiques d'exploitation en usage dans les autres sociétés canadiennes de chemin de fer. Au cours des cinq années de son existence, toutefois, VIA et la conjoncture se sont radicalement transformées. Il semble aujourd'hui que l'avenir de VIA repose sur l'établissement de ses propres systèmes à l'appui de la position unique qu'elle occupe dans le monde du transport au Canada.



En 1982, on s'est attaché à repenser les systèmes de gestion interne de VIA, à donner de la vigueur à l'efficacité organisationnelle de la Société, et à créer un cadre qui lui permette de s'acquitter de ses obligations à l'égard des comptes qu'elle est tenue de rendre. On s'est efforcé de définir clairement les rôles et responsabilités de la direction. On a instauré des systèmes visant à assurer la production des rapports d'usage interne et externe au moment opportun.

Accent mis sur les systèmes

Des efforts considérables ont été déployés en vue de la conception, de l'élaboration et de la mise en œuvre de systèmes d'information de gestion à VIA. Ces systèmes mettront à la disposition des gestionnaires des renseignements précis leur permettant de prendre au moment opportun des décisions éclairées. Le service des Systèmes d'information de gestion de VIA a identifié les besoins des usagers et a institué un programme de formation destiné à assurer une utilisation efficace des systèmes par tous les intéressés.

Les points cruciaux de la planification et de la budgétisation ont reçu une attention considérable en 1982. VIA a entrepris dans l'ensemble du

réseau des travaux importants dans le cadre d'un plan directeur et d'un plan d'entreprise qui visent à définir

clairement ses objectifs, ses priorités, ses problèmes et les occasions qui s'offrent à la Société.

Au cours de l'exercice, on a procédé à la révision des systèmes de tenue des registres, de comptabilité et de contrôle, et amorcé la conception et la mise en place de systèmes nouveaux et améliorés. La tenue du grand livre, le contrôle des stocks et la paie sont au nombre des systèmes ainsi révisés. En outre, après avoir identifié les besoins en la matière, on a procédé à la conception d'un système intégré de traitement de l'information sur la vente des billets, système devant fournir des renseignements sur les ventes, des statistiques sur les voyageurs et des données pour la comptabilité des recettes.

VIA a inauguré son propre service d'approvisionnement en 1982. La création d'un service d'approvisionnement est considérée comme une étape normale vers l'autonomie de gestion à laquelle VIA aspire. Jusque-là, c'est le Canadien National qui assumait, sous contrat, cette responsabilité pour le compte de VIA.

Relations avec les employés

En 1982, VIA a redoublé d'efforts en matière de communication avec ses employés, entreprenant sa toute première étude sur le sujet. Cette étude a fourni de précieux renseignements sur les sources d'information privilégiées par les employés et le plus souvent utilisées, ainsi que sur les questions qui les intéressent le plus et leur évaluation générale du climat existant en matière de communication. Au cours de cette même période, on a renforcé le suivi du rendement des employés, grâce à la



mise en place d'un processus d'évaluation du rendement en fonction de certains objectifs définis à l'avance. Pour permettre à la direction de répondre de façon plus systématique à

la demande de main-d'œuvre, on a insisté sur l'utilisation de systèmes-clés de planification, tels le système de planification visant à assurer la relève.

Des négociations avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers qui représente l'ensemble des quelque 3 000 employés syndiqués de VIA ont abouti en avril à la signature d'une nouvelle convention cadre d'une durée de deux ans. En vertu de la Loi C-124 (Loi sur les restrictions salariales du secteur public), l'augmentation salariale annuelle des employés syndiqués de VIA a été fixée à 6 %. Conformément aux stipulations de la loi, la convention cadre reste en vigueur une année de plus, soit jusqu'au 31 décembre 1984, et prévoit une augmentation salariale de 5 % pour les syndiqués en 1984. Outre ces dispositions, la loi fixe à un maximum de 6 % en 1983 et de 5 % en 1984 l'augmentation salariale annuelle des employés cadres et non syndiqués.

Promotion des deux langues officielles

Une enquête a été menée sur la langue de travail au siège social, à VIA Québec et dans les trains en vue de la création de programmes de formation linguistique appropriés aux besoins. Autre signe de l'importance accordée par VIA aux deux langues officielles, la salle de réunion du Conseil d'administration a été munie d'installations permanentes permettant la traduction simultanée de toutes les délibérations du Conseil et de ses Comités ainsi que du Comité de gestion.

Revue financière

Ce rapport rassemble des observations et données relatives à la situation financière et aux résultats d'exploitation pour les années 1982, 1981, 1980 et 1979. Il doit être lu en relation avec les états financiers. Les indicateurs-clés donnent un aperçu de la performance financière et du rendement d'exploitation de la Société au cours de la période visée.

Indicateurs-clés	1982	1981*	1980*	1979*
Finances (en milliers de dollars)				
Recettes services voyageurs	157 344	159 803	136 704	103 203
Produit total	623 386	585 253	457 209	346 786
Charges totales	619 321	586 126	455 786	345 975
Bénéfice net (perte)	1 998	(436)	745	422
Dépenses en immobilisations	114 115	109 447	90 238	53 659
Installations et matériel – au prix coûtant	385 331	303 745	206 996	120 028
Fonds de roulement (négatif)	11 988	(2 881)	(13 008)	(18 190)
Exploitation				
Nombre total de voyageurs transportés (en milliers)	7 223	8 009	7 586	N/D
Nombre total de voyageurs-milles (en milliers)	1 577 439	1 936 226	1 928 509	1 845 646
Recettes services voyageurs par voyageur-mille (en ¢)	9,9	8,3	7,1	5,6
Distance moyenne parcourue (en milles)	218	242	254	N/D
Trains-milles exploités (en milliers)	12 393	14 724	15 189	15 384
Voitures-milles exploitées (en milliers)	78 722	100 231	101 994	105 867
Taux d'occupation moyen (en %)	51,4	52,9	52,5	N/D
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	127	132	127	120
Nombre moyen d'employés	3 640	4 135	4 200	3 878

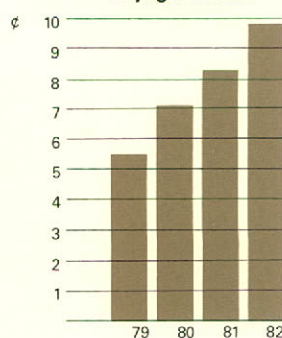
N/D – Données non disponibles, VIA n'ayant assumé l'entière responsabilité des trains de voyageurs qu'à compter du 1^{er} avril 1979.

* Chiffres retraités

L'exercice qui vient de se terminer a été marqué par les effets du réaménagement des services effectué dans tout le réseau de VIA en 1981. On se rappellera que de novembre 1981 au début de 1982, la Société a réduit ses parcours d'à peu près 20 % dans le but d'améliorer son rendement financier. Malgré cette réduction, VIA a enregistré des recettes au titre des services voyageurs de 157,3 millions de dollars, ce qui représente une légère baisse de 1,6 % par rapport à 1981, alors que le réseau était plus étendu. En fait, les recettes par voyageur-mille sont passées de 8,3 ¢ en 1981 à 9,9 ¢ en 1982 (voir Figure 1).

Si on les compare à celles de l'exercice précédent, les recettes des services voyageurs de 1982 ont reflété des majorations tarifaires estimatives de 8,5 millions de dollars. Ces résultats, cependant, sont assombris par une diminution du volume global des produits d'environ 11 millions de dollars. Or, si la So-

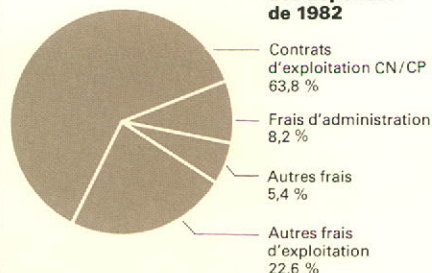
Figure 1 **Recettes des services voyageurs par voyageur-mille**



ciété a pu accroître ses recettes au titre des services voyageurs d'environ 25 millions de dollars sur les parcours ayant échappé aux coupures de services, elle n'en a pas moins perdu quelque 36 millions de dollars sur les parcours supprimés. En règle générale, les recettes provenant des services voyageurs en 1982 ont été sapées par la conjoncture économique défavorable, par la concurrence tarifaire serrée des transporteurs aériens ainsi que par l'extrême clémence de l'hiver.

Les dépenses totales de VIA ont augmenté de 5,6 % par rapport à 1981. Les frais courus dans le cadre des contrats d'exploitation CN/CP, qui échappent au contrôle de VIA, ont constitué 63,8 % de toutes les dépenses de la Société en 1982 (voir Figure 2). L'augmentation de 16,5 millions de dollars au titre des frais d'administration est imputable à un grand nombre de facteurs, dont l'inflation, les versements effectués en vertu du régime de retraite de la Société et la constitution d'une réserve d'auto-assurance. Les 10,9 millions de dollars additionnels imputés aux amortissements du matériel LRC mis

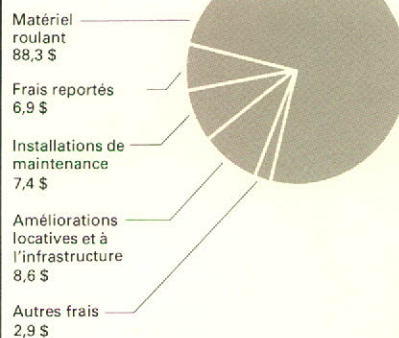
Figure 2 **Répartition des dépenses de 1982**



en service au cours de l'exercice, de même que l'amortissement du matériel remis en état en 1982.

Au cours de l'exercice, VIA a engagé 114 millions de dollars dans des travaux de construction, dont 77,4 % ont été affectés au matériel roulant (voir Figure 3). Les dépenses en immobilisations de plus de 88 millions de dollars pour le matériel roulant se répartissent presque également entre les commandes de matériel LRC et les frais de modernisation du matériel existant.

Figure 3 **Nature des dépenses en immobilisations de 1982 (en millions)**



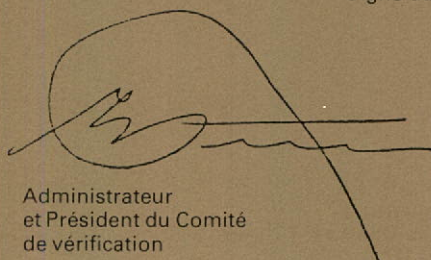
Total: 114,1 millions de dollars

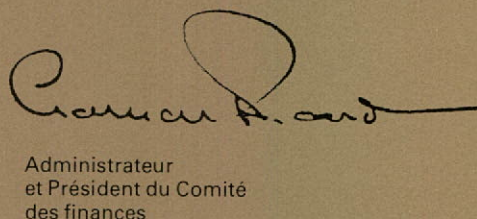
(en milliers de dollars)

Actif à court terme	1982	1981
Encaisse	1 758 \$	1 931 \$
Valeurs négociables à court terme – net	129 494	25 203
Débiteurs	7 644	7 675
À recevoir du gouvernement du Canada	22 622	73 284
Matériaux et fournitures	1 100	1 278
	<u>162 618</u>	<u>109 371</u>
Actif à long terme		
Installations et matériel	347 328	278 891
Frais reportés	12 695	13 351
Avance sur contrat	15 775	—
	<u>375 798</u>	<u>292 242</u>
	<u>538 416 \$</u>	<u>401 613 \$</u>
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	138 531 \$	101 113 \$
Billets vendus d'avance	3 290	2 439
Partie de la dette à long terme échéant à moins d'un an	8 809	8 700
	<u>150 630</u>	<u>112 252</u>
Passif à long terme		
Dette à long terme	2 175	10 984
Impôts sur le revenu reportés	2 791	724
	<u>4 966</u>	<u>11 708</u>
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions		
Émis 93 000 actions ordinaires	9 300	9 300
Surplus d'apport	370 689	267 520
Bénéfices non répartis	2 831	833
	<u>382 820</u>	<u>277 653</u>
	<u>538 416 \$</u>	<u>401 613 \$</u>

Voir notes aux états financiers

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)

	1982	1981
Produits		
Recettes services voyageurs	157 344 \$	159 803 \$
Recettes services sous contrats	449 076	422 336
Autres produits	16 966	3 114
	<u>623 386</u>	<u>585 253</u>
Charges		
Contrats d'exploitation avec CN/CP	394 764	392 549
Autres frais d'exploitation	140 033	132 561
Frais d'administration	50 841	34 312
Amortissements	24 842	13 925
Perte découlant de la mise au rancart d'éléments d'actif	5 717	6 622
Intérêts débiteurs	3 124	6 157
	<u>619 321</u>	<u>586 126</u>
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu	4 065	(873)
Impôts sur le revenu reportés	2 067	(437)
Bénéfice net (perte)	<u>1 998</u>	<u>(436)</u>
Bénéfices non répartis		
Solde au début de l'exercice		
Solde déjà établi	2 443	1 269
Redressements	(1 610)	—
Solde redressé	<u>833</u>	<u>1 269</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u>2 831 \$</u>	<u>833 \$</u>

Voir notes aux états financiers

État de l'évolution
de la situation
financière

exercice clos le 31 décembre

	(en milliers de dollars)	
Provenance des fonds	1982	1981
Exploitation		
Bénéfice net (perte) de l'exercice	1 998 \$	(436)\$
Éléments n'exigeant aucun mouvement de fonds		
Amortissements	24 842	13 925
Impôts sur le revenu reportés	2 067	(437)
Perte découlant de la mise au rancart d'éléments d'actif	5 717	6 622
Fonds de roulement provenant de l'exploitation	34 624	19 674
Avances en capital du gouvernement du Canada	103 169	108 570
	137 793	128 244
Utilisation des fonds		
Remboursement de la dette à long terme	8 809	8 670
Acquisition d'installations et de matériel	91 445	105 618
Frais reportés	6 895	3 829
Avance sur contrat	15 775	—
	122 924	118 117
Augmentation du fonds de roulement	14 869	10 127
Fonds de roulement (négatif) au début de l'exercice	(2 881)	(13 008)
Fonds de roulement (négatif) à la fin de l'exercice	11 988 \$	(2 881)\$

Voir notes aux états financiers

1. Contrats 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 complémentaire 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 contrats d'exploitation avec les chemins de fer, selon lesquels 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 du matériel roulant ont également été conclus.

2. Énoncés des principales conventions comptables
A Comptabilisation des produits – Les recettes provenant des services voyageurs sont comptabilisées lorsque le service a été rendu. Les recettes provenant des services sous contrats sont comptabilisées lorsqu'elles sont réalisées et sur une base d'estimation.

B Coûts d'exploitation et de remise en état – Les charges des chemins de fer contractants en vertu des contrats d'exploitation et de remise en état sont comptabilisées d'après les frais engagés et estimés.
Ces charges peuvent être redressées par la Commission canadienne des transports par suite de la soumission des coûts réels engagés chaque année par les parties intéressées.
C Matériaux et fournitures – Les matériaux et fournitures sont évalués au plus bas du coût déterminé selon la méthode de l'épuisement successif et de la valeur de remplacement.
D Installations et matériel – Les installations et le matériel sont comptabilisés au prix coûtant. Les installations et le matériel comprennent la capitalisation des coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant engagés dans le but d'améliorer et de prolonger la durée d'utilisation de ces éléments d'actif.
La valeur nette aux livres d'un nombre significatif d'éléments d'actif aliénés ou mis au rancart, moins leur valeur de récupération, est imputée aux opérations courantes.
E Amortissement – L'amortissement du matériel roulant est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux destinés à répartir son coût sur la durée probable d'utilisation. Le matériel roulant est amorti sur une période de huit à trente ans.
L'amortissement des gares est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de cinq ans.
L'amortissement du mobilier et du matériel de bureau est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de dix ans.
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 périodes d'amortissement varient de dix à trente-huit ans.
Les projets en voie de réalisation ne font pas l'objet d'amortissement.
F Frais reportés – Les frais reportés représentent principalement les coûts engagés à l'égard de l'élaboration d'un système automatisé de réservation et de billetterie. Ces coûts sont amortis sur sept ans.

G Régime de retraite – Les charges au titre des services courants sont imputées à l'exploitation, et des provisions sont constituées, au fur et à mesure qu'elles deviennent exigibles.
Les charges au titre des services passés sont imputées à l'exploitation et les cotisations sont versées en montants annuels couvrant le capital et les intérêts sur des périodes n'excédant pas dix ans.
H 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 sont reportés.

3. Valeurs négociables à court terme – net
Le 29 décembre 1982, la Société a reçu et placé en valeurs négociables à court terme des avances du gouvernement du Canada faites au titre de ses budgets d'exploitation et d'immobilisations de 1983. Des circonstances semblables existaient en 1981. Les valeurs négociables à court terme sont présentées nettes de ces avances de fonds.

	(en millions de dollars)	
	1982	1981
Valeurs négociables à court terme	217 985 \$	54 958 \$
Avances de fonds reçues du gouvernement du Canada	88 491	29 755
Valeurs négociables à court terme – net	129 494 \$	25 203 \$

4. Installations et matériel

(en milliers de dollars)

	1982	1981
Terrains	362 \$	— \$
Matériel roulant	310 456	180 413
Gares	2 404	1 330
Mobilier et matériel de bureau	3 600	2 255
Améliorations locatives et à l'infrastructure	17 597	9 582
	334 419	193 580
Amortissements accumulés	38 003	24 854
	296 416	168 726
Projets en voie de réalisation	50 912	110 165
	347 328 \$	278 891 \$

5. Avance sur contrat

L'avance sur contrat représente un dépôt à l'égard de dépenses en immobilisations engagées pour l'achat de matériel roulant.

6. Dette à long terme

La dette à long terme est constituée du solde du prix d'achat dû à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada relativement à du matériel roulant acquis. Elle porte intérêt au taux de 10% l'an et est remboursable en versements mensuels de 725 000 \$ jusqu'au 1^{er} avril 1984 inclusivement. Le vendeur conserve le droit de propriété du matériel jusqu'à ce que le prix soit entièrement réglé.

Les intérêts sur la dette à long terme sont de 1 555 000 \$ pour l'exercice (2 419 000 \$ en 1981).

7. Surplus d'apport

Le surplus d'apport est constitué d'avances reçues du gouvernement du Canada pour des dépenses en immobilisations.

8. Perte découlant de la mise au rancart d'éléments 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 additionnel de matériel roulant qui a été mis au rancart en 1982, causant une perte de 4 731 000 \$ (6 622 000 \$ en 1981). Le reliquat de la perte de 1982 est le résultat de la mise au rancart d'autre matériel roulant. La perte représente la valeur non amortie des éléments d'actif mis au rancart, moins leur valeur de récupération.

9. Redressements

Des redressements, de l'ordre de 3 028 000 \$, ont été faits de manière à comptabiliser tous les coûts en vertu des contrats avec les chemins de fer sur une base d'exercice et pour corriger les recettes des services voyageurs de 1981. Ce montant, moins les impôts reportés de 1 418 000 \$ y afférents, a réduit le solde au début de 1982 des bénéfices non répartis.

Les chiffres de 1981 ont été modifiés pour tenir compte de ces redressements. Le bénéfice net et le fonds de roulement de 1981 ont été réduits de 1 610 000 \$ et 3 028 000 \$ respectivement.

10. Régime de retraite

La Société a des régimes de retraite auxquels participent tous ses employés permanents et en vertu desquels ceux-ci ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations fondées sur la rémunération et les années de service. Une évaluation actuarielle des régimes de retraite a été effectuée en date du 31 décembre 1981. Selon l'évaluation actuarielle, la dette non capitalisée relative aux prestations au titre des services passés est évaluée à 50 816 000 \$ en date du 31 décembre 1982 (52 736 000 \$ en 1981). Présentement, l'intention de la Société est d'imputer aux résultats la dette non capitalisée sur une période n'excédant pas dix ans. Les charges des régimes de retraite imputées aux résultats s'élèvent à 20 856 000 \$ pour l'exercice (6 632 000 \$ en 1981) incluant des charges pour services passés de 16 914 000 \$ (3 144 000 \$ en 1981).

11. 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 324 975 000 \$ en 1982 (313 333 000 \$ en 1981). Au 31 décembre 1982, les sommes dues aux autres sociétés de la Couronne s'élevaient à 35 961 000 \$ (18 994 000 \$ en 1981).

12. Engagements

Au 31 décembre 1982, la Société avait des engagements d'environ 50 300 000 \$ à l'égard de l'achat d'installations et de matériel.

13. Baux

La Société a certains engagements relativement à la prestation de services informatiques et à la location de bâtiments et de matériel dont les loyers nets s'élèvent à environ 11 600 000 \$ par an, en vertu de baux qui s'échelonnent jusqu'en 1989.

14. Reclassement

Certains chiffres de 1981 ont dû être reclassés pour se conformer à la présentation adoptée en 1982.

Responsabilité de la préparation et de l'exactitude des états financiers

La direction de VIA est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon des principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. La direction considère que les états traduisent fidèlement la situation financière de VIA et qu'ils exposent exactement les résultats de ses activités.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, VIA applique des contrôles et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et à garantir la sécurité de l'actif. Les systèmes

de contrôle interne et les livres sont soumis à l'examen des vérificateurs internes et, pendant la vérification des états financiers, à celui du cabinet de comptables agréés Samson Bélair.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour approuver le champ d'application de l'exercice de vérification et évaluer les rapports sur la vérification effectuée. Les états financiers ont été examinés par les Comités de vérification et des finances et, comme suite à leur recommandation, approuvés par le Conseil d'administration.

Rapport des vérificateurs

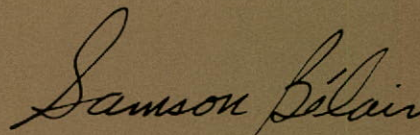
Monsieur le ministre des Transports
Ottawa, Canada

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. de l'exercice clos le 31 décembre 1982 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 1982 ainsi que des résultats de son exploitation et de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos 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.



Comptables agréés

Montréal, Canada
le 18 février 1983

Committees of the Board Comités du Conseil

Executive Committee Comité exécutif

Harold A. Renouf,
Chairman/*président*
Pierre A. H. Franche
Evan S. Lloyd
Laurent Picard
Jaffray Wilkins

Finance Committee Comité des finances

Laurent Picard,
Chairman/*président*
Bernard Clayman
Henry Ewasechko
Robert Matteau
Giovanni Molina
John Wiebe

Marketing Committee Comité du marketing

Michael Brogan,
Chairman/*président*
Lionel K. Grant
Evan S. Lloyd
Clarence Surette
June Westbury

Investment Committee Comité des placements

Pierre A. H. Franche,
Acting Chairman
président intérimaire
Gabriel Fortin, Q.C./c.r.
Gordon C. Gale
John Hanna
William P. Kelly
Jean Pierre Laroche
Robert Matteau
Giovanni Molina

Human Resources Committee Comité des ressources humaines

William P. Kelly,
Chairman/*président*
Henry Ewasechko
Gordon C. Gale
Kyle R. Mitchell
Jaffray Wilkins

Audit Committee Comité de vérification

Clarence Surette,
Chairman/*président*
Michael Brogan
Lionel K. Grant
Kyle R. Mitchell
June Westbury

Public Policy Committee Comité des affaires publiques

Evan S. Lloyd,
Chairman/*président*
Bernard Clayman
Laurent Picard
John Wiebe
Jaffray Wilkins

VIA Office Locations Bureaux de VIA

Headquarters Siège social

1801, avenue McGill College
13^e étage
Montréal (Québec)
H3A 2N4
(514) 286-2311

Postal Address Adresse postale

Case postale 8116
Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

VIA Atlantic

VIA Atlantique

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

VIA Québec

Place Bonaventure
Case postale 1358
44, rue Elgin
Montréal (Québec)
H5A 1H2
(514) 286-2635

VIA Ontario

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

VIA West

VIA Ouest

Edifice Wawanesa Building
191 Broadway
Suite 700
Winnipeg, Manitoba
H3C 2S1
(204) 944-9440

Europe

British Columbia House
1 - 3 Lower Regent Street
Rooms 52-53, 5th Floor
London, England
SW1-Y4NS