

VIA Rail Canada Inc.—Cont'd

AMTRAK (United States), comparison

Costing systems

Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches (CTC), **27**: 33-4, 39, 43-5, 46-7; **28**: 14, 15-6, 25-6, 29; **32**: 32-3

Overview, **15**: 13, 14, 20-1, 25, 28, 36; **16**: 20-2; **17**: 24-5; **27**: 11-2, 14-5; **27A**: 2, 4-5; **30**: 14-5

Employees, control, **16**: 21; **17**: 25; **27**: 8, 14

Equipment

Maintenance, **16**: 21; **17**: 24; **27**: 8, 14, 19, 21, 42

Rebuilding, **27**: 20-2, 43

Incentive payments, **27**: 33, 43-5

Legislation, **27A**: 1; **30**: 9-10

Track maintenance (maintenance of way), **15**: 36; **16**: 21; **17**: 24, 25; **27**: 16, 33, 37-40

See also below Costing System under CTC Costing Order R-6313

Budget

Deficit

Projected figures, **15**: 32; **16**: 7

Transcontinental service, effect on, **16**: 14; **19**: 32

Expenses

Capital budget, **15**: 25, 28; **16**: 7, 31-2; **19**: 6, 7, 22, 23, 27, 28, 29; **24**: 15-6, 20, 23, 24, 31-2; **32**: 23

Operating costs

Amount, **15**: 28, 33; **16**: 7; **17**: 25-6, 34; **18**: 11; **19**: 16-7, 22, 27; **20**: 12; **23**: 10-1, 13, 15-6; **27**: 33-4; **30**: 3-4, 7; **32**: 31; **33**: 5-7

Estimates of effect of cutbacks on, **15**: 12, 29, 32; **16**: 22, 23, 30; **17**: 7, 39; **19**: 6, 9-11, 15, 21-2, 27-30; **27**: 14-5, 17; **28**: 5-6, 8-9, 10, 12-3, 14, 17, 18; **30**: 4, 10; **32**: 24-5

Inflation, effect, **17**: 32-3; **19**: 16-7; **24**: 29

Revenues, **16**: 7; **17**: 8; **19**: 6, 7, 21-2, 27-8; **20**: 34, 35; **25**: 8; **27**: 33-4; **28**: 6, 26-7; **32**: 18-9; **33**: 6-7

Subsidies compared to other modes of transportation, **15**: 12, 25; **16**: 9-10, 31; **17**: 8, 12, 30; **19**: 23-4; **25**: 5-6; **27**: 28-9; **30**: 19

CN and C.P.

Additional trains, **16**: 22; **20**: 17; **25**: 26-7

Billing methodology and invoices #13 and #14

CN and C.P., positions on, **21**: 8-9, 15-7; **25**: 15-8, 21-6, 29-30; **32**: 29-32

CTC, position on, **20**: 10-1, 12; **23**: 13-4, 15-6; **27**: 36-7

Committee recommendation, **30**: xi, 12; **32**: 29, 32

Overview, **30**: 7, 11-2

Transport Canada, position on, **28**: 5-6, 7

VIA, position on,

Quoted by other people, **17**: 10, 23, 25-6; **18**: 11; **27**: 35

Testimony before Committee, **19**: 11-2, 15, 16-7, 18, 22; **24**: 7-8, 15-6, 20, 25-7, 29; **32**: 6, 9

Bonus payments, proposal, **27**: 13-4; **27A**: 3

Contracts

Extension, **21**: 10-1, 12, 14, 18-9; **24**: 7, 21, 25; **28**: 17, 20; **33**: 9, 10

Fixed price, **16**: 22; **19**: 7, 17-8, 22; **20**: 17-8, 26; **24**: 16, 20, 25-6, 28-9; **25**: 15, 16, 25, 26, 27; **27**: 34; **28**: 7, 8, 16, 17, 22; **30**: 12; **32**: 9, 10, 29-32

Committee recommendation, **30**: xi, 12; **32**: 9, 29, 32

Historical background, **15**: 34; **20**: 14-5, 21-2, 23-4, 27, 29, 30; **21**: 10-1, 12, 14; **30**: 8; **32**: 28

Negotiations, **20**: 14, 17-22; **24**: 7, 20-1, 28; **25**: 7, 15-8, 20-1, 24-7, 30-1; **27**: 34-5, 36; **28**: 21-2, 24; **32**: 7, 9; **33**: 9-10

See also below Documents requested by Committee

Costing information, availability

CN and C.P., positions on, **21**: 10-4, 15; **25**: 7, 18, 19, 21; **30**: 8; **32**: 28; **33**: 9

Transport 2000—Projet pour assurer le service voyageurs...—Suite

Service transcontinental double itinéraire—Suite

Service proposé et service avant le programme de réductions de 1981

Est, **18A**: 5-7, 8, 10, 11

Ouest, **18A**: 5, 7, 8, 10, 11

Table des matières, **18A**: 2

Tableaux

Agencement des voitures à étage et capacité de transport de voyageurs (# II), **18A**: 12, 14, 17, 21

Capacité de transport-voyageurs des voitures traditionnelles et des voitures à étage, et nombre de places payantes disponibles par mille-voiture correspondant (# XIV), **18A**: 16, 17, 37

Capacité de voyageurs payants en période de pointe exploitée sur les lignes Calgary-Vancouver et Jasper-Vancouver en 1975, 1980 et 1984 avec les voitures à étages (# XV), **18A**: 19, 37

Cas de pannes du *Supercontinental* du CN en 1975 (# XI), **18A**: 15, 33

Comparaison du nombre de locomotives diesel et de voitures nécessaires en période de pointe et en période normale pour les trains traditionnels et les trains à étage (# X), **18A**: 14, 33

Coûts d'exploitation annuels des trains traditionnels et des trains à étage et réduction annuelle des coûts d'exploitation des trains à étage par rapport aux trains traditionnels de 1980 à 2003 (# XIII), **18A**: 16, 35

Établissement des coûts déterminés pour les voitures à étage (# VI), **18A**: 13, 29

Liste, **18A**: 2-3

Nombre de voitures supplémentaires que l'on peut ajouter à la composition de base du train à étage sans avoir besoin de locomotives diesel supplémentaires durant la période de pointe (# XVI), **18A**: 19, 39

Nombre de voitures supplémentaires que l'on peut ajouter à la composition de base du train à étage sans avoir besoin de voitures-restaurants supplémentaires pendant la période de pointe (# XVII), **18A**: 19, 41

Période de recouvrement dans le cadre des options de réfection et d'achat d'un nouveau matériel et économies réalisées sur les coûts d'exploitation annuels entre 1984 et 2003 (# XII), **18A**: 16, 33

Résumé sous forme de tableau des points importants de l'étude (# I), **18A**: 21

Services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest: comparaison (chiffres de 1980) des unités de rendement et des coûts d'exploitation pour toute l'année des trains traditionnels et des trains à étage (# IX), **18A**: 14, 31

Transcontinental de l'Est: comparaison des unités de rendement et des coûts d'exploitation des trains traditionnels et des trains à étage en période de pointe, en période normale, et sur toute l'année (# VII), **18A**: 14, 29

Transcontinental de l'Est: nombre de trains traditionnels exploités et capacité de places offertes en saison de pointe et en saison normale par rapport au nombre de voitures à étage nécessaires pour offrir une capacité de places équivalente (# V), **18A**: 12, 27

Transcontinental de l'Ouest: comparaison des unités de rendement et des coûts d'exploitation des trains traditionnels et des trains à étage en période de pointe, en période normale, et sur toute l'année (# VIII), **18A**: 14, 31

Transcontinental de l'Ouest: nombre de trains traditionnels exploités et capacité de places offertes en saison de pointe par rapport au nombre de voitures à étage nécessaires pour offrir une capacité de places équivalente (# IV), **18A**: 12, 14, 25

Transcontinental de l'Ouest: nombre de trains traditionnels exploités et capacité de places offertes en saison normale par rapport au nombre de voitures à étage nécessaires pour offrir une capacité de places équivalente (# III), **18A**: 12, 14, 23