

VIA Rail soit communiqué à cette société. De ce fait, VIA Rail Canada Inc. ne dispose pas encore de toutes les données relatives à l'établissement des coûts. La CCT a recommandé de communiquer le rapport de 1981 et tous les rapports subséquents à VIA Rail Canada Inc. et le Comité partage cet avis. Sous réserve d'en préserver le caractère confidentiel, il ne voit aucune raison que VIA Rail Canada Inc. n'entre pas en possession de ces données.

## **B. Les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> factures**

Les préoccupations du Comité manifestées au cours de ses audiences en 1981-1982 au sujet des 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> factures, bien qu'atténuées, subsistent toujours. Le CN et le CP imputent chaque mois à VIA des frais pour les services qu'ils lui assurent, en vertu des contrats d'exploitation. Les dispositions contractuelles prévoient, de plus, la présentation à VIA d'une 13<sup>e</sup> facture, ou état annuel de rajustement de frais qu'elle doit acquitter, en plus des dépenses déjà facturées figurant aux états mensuels. Cette facture est le compte de recouvrement; elle fait suite aux 12 factures mensuelles et comprend les frais qui ne figuraient pas ou étaient incorrectement estimés dans ces factures (comme les frais d'aiguillage pour ne citer qu'un exemple).

VIA reçoit aussi une quatorzième facture qui constitue, en somme, un rajustement final que les chemins de fer peuvent réclamer à VIA, après vérification de leurs frais par la CCT. Même si la société VIA est, plus qu'autrefois, en mesure de prévoir le montant de ces factures (en 1982, elle a eu droit à un crédit de plus de 5 millions de dollars pour des versements excédentaires faits aux chemins de fer pour les services qu'ils lui avaient rendus), elle continue d'ignorer le montant final des frais de services qu'elle devra régler aux termes des contrats d'exploitation, longtemps après que l'exercice en cours a pris fin. Il conviendrait que VIA soit au courant de ce qu'elle aura à payer, avant que les services lui soient fournis: elle pourrait ainsi améliorer ses prévisions budgétaires et contrôler de plus près l'aspect financier de ses opérations. Le Comité est toujours d'avis qu'une disposition contractuelle s'impose pour mettre un terme à cette 14<sup>e</sup> facture.

## **C. Établissement des coûts — méthode d'Amtrak**

### **1. Établissement des coûts évitables à court terme**

Le Comité a étudié également la méthode utilisée à l'égard des contrats d'exploitation pour l'établissement des coûts. Au cours de son enquête sur les opérations d'Amtrak, il a examiné la méthode d'établissement des coûts de cette société.<sup>(1)</sup> Amtrak utilise la méthode des coûts évitables à court terme dans les contrats d'exploitation qui la lient aux sociétés ferroviaires. C'est-à-dire qu'elle paie les seuls frais que les chemins de fer ne devraient pas encourir, en l'absence de tout train voyageur. Cette méthode est à l'opposé de la procédure imposée à VIA Rail qui, en vertu de l'ordonnance R-6313, paie pour les frais évitables à long terme ou les frais communs répartis.

Les méthodes de répartition des frais permettent de gonfler les frais généraux pour couvrir les frais de surveillance, les frais généraux de la société, les facteurs

<sup>(1)</sup> Le fascicule n° 5 des Délibérations du Comité donne une explication plus détaillée de la relation contractuelle d'Amtrak avec les sociétés ferroviaires ainsi que de sa méthode de calcul des coûts.