

Après avoir effectué les études des coûts réels en utilisant les dossiers des transporteurs, des contrats d'exploitation sont négociés avec chaque réseau de chemin de fer sur la prestation des services à fournir, les niveaux de dotation en personnel nécessaires pour chaque catégorie d'employés et, dans la mesure du possible, des taux uniformes sont négociés pour chaque service.

Il convient de signaler également que Amtrak a le droit de négocier directement avec les transporteurs, et de vérifier les dossiers opérationnels et financiers de ces derniers sans devoir passer par un intermédiaire.<sup>(1)</sup>

Le Comité a été particulièrement intéressé d'apprendre qu'Amtrak avait accès aux dossiers opérationnels et financiers des sociétés ferroviaires et pleinement droit de les vérifier. Comme on l'a noté plus tôt, VIA n'a pas complètement accès aux données des sociétés de chemins de fer concernant l'établissement des coûts parce qu'elle ne peut vérifier les dossiers en question. Le Comité conclut que VIA se trouve ainsi dans une position préjudiciable à la négociation de ses contrats d'exploitation.

### 3. Établissement des coûts selon un taux uniforme

Un aspect important des contrats d'Amtrak, c'est qu'ils sont négociés sur la base d'un tarif uniforme ou un prix fixe où chaque élément de coût fait l'objet, dans toute la mesure du possible, d'un tarif mensuel fixe. Amtrak estime que cette méthode incite à l'efficacité et au contrôle des coûts car, une fois le taux convenu, le prix de l'inefficacité incombera aux transporteurs. D'autre part, si les transporteurs peuvent réduire leurs coûts par une plus grande efficacité, ils profiteront des économies réalisées. Le contrat permet aussi des modifications pour tenir compte, par exemple, des changements dans le niveau des services fournis et des rajustements de salaire. Enfin, Amtrak verse aux chemins de fer des primes de ponctualité et impose des sanctions à ceux dont le rendement laisse à désirer. Le Comité estime que ce genre de contrat pourrait supprimer les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> factures qui sont maintenant présentées à VIA.

Il y a lieu de noter qu'au cas où Amtrak et une société ferroviaire ne parviennent pas à s'entendre sur les clauses d'un contrat d'exploitation, Amtrak peut en appeler à l'*Interstate Commerce Commission* (ICC) pour arbitrer le différend. Les deux parties disposent ainsi d'un organisme impartial pour résoudre le différend. Il est également dans l'intérêt des deux parties d'en venir à un accord, plutôt que de s'en faire imposer les conditions.

En résumé, Amtrak estime que les différences les plus prononcées entre la méthode d'établissement des coûts de VIA et la sienne sont le droit de regard sur les données financières et opérationnelles du transporteur et l'utilisation des coûts évitables à court terme, par opposition aux coûts évitables à long terme ou coûts répartis.

### D. Modifications des dispositions contractuelles de VIA

Le Comité croit que les accords contractuels d'Amtrak et ses méthodes d'établissement des coûts sont plus avantageux que ceux qui régissent l'exploitation de VIA Rail. Par exem-

<sup>(1)</sup> J.L. Larson, vice-président adjoint, Administration des contrats, Amtrak, *Amtrak's Contractual Relationship with the Railroad Industry and Costing Methodology*, Washington, 5 avril 1984, p. 3.