

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Yes. What the government proposes to do is to pay them a return, pay them funds on the so-called Crow shortfall or the Crow gap, that includes an investment return.

**Professor Gilson:** I should be thoroughly familiar with Bill C-155 and I think I recall that it is excluded in the legislation. I would have to have someone tell me that.

**Mr. Benjamin:** All right. Let us leave it out of the legislation. The amount of funds that are proposed to be provided to the railroads on the so-called Crow gap include a return investment, so that leads me to my second question. If you are going to charge public investment in the railways as a cost that the railways should be paid for—in other words, that they should get a return on—would it then not also be equally rational, if the first premise is rational, to deduct from railway cost the benefits that they receive from, for example, coal and other mineral rights that were given to them by the public?

**Professor Gilson:** I know that question has been raised, Mr. Chairman and Mr. Benjamin. I took as the starting point in my report, in general, the conclusions of the MacPherson report which I believe concluded—and I will have to ask Dr. Tychniewicz to check me on this . . . that those other assets should not be counted as a part of the assets in costing for railway purposes. I recognize the question, but to be honest about it that was the premise from which I operated in the report. In other words, I did not get involved in the coal, lands or other assets of the company. I did not.

**Mr. Benjamin:** That is the problem. That is one of the main problems. I note that you refer to the MacPherson report. Did you take any consideration at all of the Hall Commission report which was issued a number of years later? Did you give any study to the report of Mr. Justice Emmett Hall, who is sitting here listening very carefully to all that is being said? What consideration was taken of his report?

**Professor Gilson:** On that particular one, Mr. Benjamin, I cannot say I have read all the reports. I have tried to go through them all and keep them in mind as we were doing our own study. I do not recall, and I would have to be corrected whether Mr. Justice Hall had dealt with that in particular or not. Maybe I could have Dr. Tychniewicz speak to that, but I want to make it clear that we did not in our report include those assets as a part of the costing.

**Mr. Tychniewicz:** I think if I might comment on Justice Hall's report—and I say we. I was involved in that process as well. We were concerned with the issue of branch line abandonment and whether in fact there were losses incurred on the operation of the branch lines; our concern there was primarily with operating costs. So it was not with the contribution to constant cost. From that standpoint it was not a matter that we needed to deal with. I think on the matter of contribution to constant cost here we followed basically the notion of railway costing which separates out railway cost into three categories: variable costs which include both line related cost and volume

[Traduction]

**M. Benjamin:** Oui. Ce que le gouvernement propose est de leur verser un revenu, leur donner des fonds pour compenser ce que l'on appelle le déficit du Nid de corbeau, ce qui comprend un taux de rentabilité.

**M. Gilson:** Je devrais être parfaitement au courant de ce que contient le projet de loi C-155 et je crois me rappeler que c'est exclu du projet de loi. Il faudrait que quelqu'un me le confirme.

**M. Benjamin:** Très bien. Laissons cela hors du projet de loi. Le montant des fonds que l'on propose de fournir aux chemins de fer, pour ce qu'il est convenu d'appeler le déficit du Nid de corbeau, comprend un taux de rendement, ce qui m'amène à la deuxième question. Si vous considérez l'investissement public dans les chemins de fer comme un coût pour lequel ils doivent être payés, autrement dit sur lequel ils devraient obtenir un rendement, ne serait-il pas aussi logique, si tant est que la première hypothèse est logique, de déduire des coûts du chemin de fer les bénéfices qu'il reçoit, par exemple, des droits miniers et de charbon qui lui furent accordés par le public?

**M. Gilson:** Je sais que la question a été soulevée, monsieur le président et monsieur Benjamin, j'ai pris comme point de départ de mon rapport, les conclusions du rapport McPherson qui, je crois, a conclu, et je dois demander à M. Tychniewicz de me corriger le cas échéant, que ces autres actifs ne devraient pas être comptés comme faisant partie de l'actif au moment de l'établissement des coûts aux fins des chemins de fer. Je conçois que l'on s'interroge à ce sujet, mais pour être honnête je dois dire que c'est l'une des prémisses de mon rapport. Autrement dit, je ne me suis pas intéressé au charbon, aux terres et autres actifs de la société. Je ne l'ai pas fait.

**M. Benjamin:** C'est là tout le problème. C'est un des principaux problèmes. Je remarque que vous faites allusion au rapport McPherson. Avez-vous tenu compte du rapport de la Commission Hall qui a été publié quelques années plus tard? Avez-vous étudié le rapport du juge Emmett Hall, qui est assis parmi nous et qui écoute très attentivement tout ce qui se dit? Quelle attention avez-vous accordé à son rapport?

**M. Gilson:** Sur ce point particulier, monsieur Benjamin, je ne peux pas dire que j'ai étudié tous les rapports. J'ai essayé de tous les lire et de les conserver en mémoire pendant que nous effectuons notre propre étude. Je ne me souviens pas, et je devrais être corrigé, si le juge Hall a traité de ce point particulier. Peut-être que M. Tychniewicz aurait quelque chose à dire sur le sujet, mais je dois préciser que dans notre rapport nous n'avons pas inclus ces actifs comme faisant partie de l'établissement des coûts.

**M. Tychniewicz:** Je pense que je peux faire quelques remarques au sujet du rapport du juge Hall, car j'ai aussi été mêlé à cette étude. Nous nous préoccupons de la question de l'abandon des lignes d'embranchement et s'il y avait en fait des pertes liées à l'exploitation de ces lignes; nous nous préoccupons avant tout des coûts d'exploitation. Cela n'avait pas à proprement parler de rapport avec la contribution aux coûts constants. De ce point de vue, ce n'était pas une question dont nous avions à nous préoccuper. En ce qui a trait à la contribution aux coûts constants, nous avons suivi le principe de l'établissement des coûts du chemin de fer selon lequel les