

[Text]

The last issue I have to discuss is your question about alleged gouging of VIA by CN and CP. Any complete answer to such a question could lead us into a lengthy and rather highly technical discussion of railway costing principles. The basic question is what share of railway costs should be borne by the passenger services.

Historically in Canada, this has been determined by Costing Order R-6313, as interpreted by the Canadian Transport Committee, now the National Transportation Agency. The basic assumption embraced by the agency was that the passenger service ought to pay for all costs that would not be incurred by the railways if the passenger service was not there. As costing decisions accumulated, however, remuneration to CN and CP moved away from the avoidable principle to what is called compensation for long-run variable costs.

To illustrate the difference, under avoidable costing the railways could not bill VIA for a portion of the salary of a dispatcher, for example, who might spend one-fifth of his time dispatching passenger trains but could not be dispensed with if those passenger trains stopped running; under variable compensation VIA must pay one-fifth of that employee's salary.

In fairness to CN and CP Rail, there are costing experts in both of these corporations who believe that VIA should pay a larger contribution to constant costs than it does now. This includes, for example, the maintenance of bridges. Nevertheless, the contractual arrangements currently in place between VIA and Canadian National, for instance, consist of a negotiated stand-alone commercial agreement. My view is that the terms of this agreement require VIA to pay a fair—but no more than fair—price for assets used, labour employed, and services rendered.

Charges from CN to VIA for 1989 are projected to be \$97 million. Now, that is everything. It is only \$53 million for the operating costs, or approximately 13% of VIA's total costs of \$736 million. VIA is currently negotiating a similar agreement with Canadian Pacific.

That, Mr. Chairman, is my opening statement. I hope it goes part of the way to answering some of the questions raised in your letter to me recently, and we stand ready to answer whatever questions might follow from that statement.

The Chairman: Thank you, Mr. Lawless, for that succinct summary. The response to the letter, with the other documents you have tabled, does help focus on this issue and certainly is in the typical fashion that you have given evidence to this committee before.

[Translation]

Enfin, j'aimerais discuter de votre question touchant la présumée exploitation de VIA par le CN et le CP. Pour vous donner une réponse complète, il me faudrait engager une discussion très longue et très technique sur les principes qui régissent l'établissement des coûts ferroviaires. La question fondamentale qu'il faut se poser est la suivante: quelle part des coûts des sociétés ferroviaires devrait être supportée par les services voyageurs?

Dans le passé, au Canada, c'est l'ordonnance R-6313 interprétée par la Commission canadienne des transports, devenue l'Office national des transports, qui a tranché cette question. Le principe de base était le suivant: tous les coûts que n'aurait pas dû supporter la société ferroviaire si des services voyageurs n'avaient pas été offerts devaient être imputés aux services voyageurs. Toutefois, au fil des ans, le principe des coûts évitables appliqué à la rémunération du Canadien National et du Canadien Pacifique a été écarté au profit de l'indemnisation des coûts véritables.

À titre d'exemple, selon la méthode des coûts évitables, ces deux sociétés ne pourraient facturer à VIA une fraction du salaire d'un régulateur qui pourrait consacrer les trois cinquièmes de son temps à assurer les mouvements des trains voyageurs, mais dont elles ne pourraient quand même pas se passer si les trains voyageurs cessaient de rouler. Selon la méthode de l'indemnisation des coûts variables, VIA doit payer les trois cinquièmes du salaire de cet employé.

Pour rendre justice au CN et au CP, je dois dire que des experts en établissement des coûts de ces deux sociétés estiment que VIA devrait supporter une plus grande partie des coûts constants qu'elle ne le fait actuellement, notamment pour l'entretien des ponts. Néanmoins, le contrat qui lie actuellement VIA et le Canadien National est un accord commercial négocié, indépendant. Selon moi, cet accord prescrit que VIA doit payer un juste prix, mais pas un prix exagéré, en contrepartie de l'utilisation des actifs et de la main-d'oeuvre et de la prestation de services.

On prévoit qu'en 1989, VIA devra verser au CN 97 millions de dollars, soit environ 13 p. 100 des coûts totaux de la société, qui s'élèvent à 736 millions de dollars. VIA a engagé des négociations avec le Canadien Pacifique afin de conclure un accord similaire.

Voilà ma déclaration préliminaire, monsieur le président. J'espère que vous y aurez trouvé des réponses à certaines questions soulevées dans la lettre que vous m'avez adressée récemment. Mes collaborateurs et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Lawless, de cet exposé succinct. Votre réponse à ma lettre de même que les autres documents que vous avez déposés nous permettront sûrement de faire le point, comme d'ailleurs tous les autres témoignages que vous avez présentés à notre Comité dans le passé.