

[Text]

ber of the town council. This letter is from a member of the BMW.

The Chairman: That is right.

Senator Corbin: That is what he said.

Senator Buchanan: I am sorry. So this letter is not from the town council.

Senator Graham: No, I said that. But I read from the minutes of the town council.

Senator Spivak: Mr. Blackwell, you said in response to a question from Senator Graham that you had not done any studies of cost efficiency if you would not have to operate with the union, yet you assume, of course, that the buyer of this rail line will not operate with a unionized labour force, and that would be a saving, a cost efficiency. That is a correct assumption, I take it, from what you have said.

I wonder if you could, in commenting on that, also give me some indication of whether you have done some cost projections into the future to determine whether this line would be profitable.

We understand that it is marginally profitable now. You must have had some projections as to how unprofitable it would become.

In answering that, could you square that with your views on a shortline railway, given your cost projections and taking into consideration the fact that it does not have a unionized labour force. I do not know if I have made my question sufficiently clear. It is your own cost projections and your assumptions as to the efficiencies that would come into play if this was indeed sold to a shortline railway.

By the way, you talked about this as a feeder line. One of the things our friends from the Atlantic region have made abundantly clear is that this is not a feeder line, that is essentially a main line. It is the main line in that area. Do you want to correct that, or in what sense are you calling it a feeder line?

Mr. Blackwell: There are a number of questions there. I will start with the last one. We do not dispute that at one time in our operations the line to Sydney was viewed as a main line. Whether something is a main line or a branch line—and I use the branch line-feeder line concept almost interchangeably—is something that happens over time. It is usually a function of volume. It is a function of how it fits into the rest of the railway operation. From Canadian National's perspective, the Truro-Sydney line is no longer what we would call a main line, but it is indeed a strong feeder line.

I would like to go back to what I thought was Senator Graham's question to me about the cost of unions in Canadian National. I believed that that question was addressed in the context of our entire system and not just pertaining to the Truro-Sydney line.

[Traduction]

envoyée par un membre du conseil municipal. L'auteur de cette lettre était un membre de la FPEV.

Le président: C'est exact.

Le sénateur Corbin: C'est ce qu'il a dit.

Le sénateur Buchanan: Je m'excuse. Cette lettre n'a donc pas été envoyée par le conseil municipal.

Le sénateur Graham: Non, j'ai dit cela. Mais j'ai lu des extraits du procès-verbal du conseil municipal.

Le sénateur Spivak: Monsieur Blackwell, vous avez répondu à une question du sénateur Graham que vous n'aviez effectué aucune étude de rentabilité en supposant que vous ne deviez pas traiter avec le syndicat; cependant, vous supposez, bien sûr, que l'acheteur de ce tronçon ferroviaire ne l'exploitera pas avec une main-d'oeuvre syndiquée et que cela entraînerait des économies, une certaine rentabilité. Je suppose que cette hypothèse est juste, d'après ce que vous avez dit.

Je me demande si vous pourriez, à ce sujet, me fournir également certains détails et me dire si oui ou non vous avez effectué certaines prévisions de coûts afin de déterminer si oui ou non ce tronçon sera rentable.

D'après ce que nous comprenons, il est moyennement rentable à l'heure actuelle. Vous devez avoir effectué certaines prévisions pour déterminer jusqu'à quel point il deviendrait coûteux.

Pourriez-vous ajouter à votre réponse ce que vous pensez d'une voie ferroviaire secondaire, étant donné vos prévisions de coûts et compte tenu du fait que l'exploitant n'emploie pas une main-d'oeuvre syndiquée. J'ignore si j'ai formulé ma question de façon assez précise. Il s'agit de vos propres prévisions de coûts et vos suppositions quant à l'efficacité qui entrerait en jeu si ce tronçon était effectivement vendu à une société de voie secondaire.

En passant, vous avez qualifié cette voie de voie d'apport. Nos amis de la région de l'Atlantique ont grandement insisté sur certains points, notamment sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une voie d'apport, mais essentiellement d'une voie principale. C'est la voie la plus importante de cette région. Souhaitez-vous corriger cette affirmation; sinon, sur quoi vous fondez-vous pour l'appeler une voie d'apport?

M. Blackwell: Votre commentaire contenait un certain nombre de questions. Je vais commencer par la dernière. Nous ne nions pas qu'à une certaine époque de nos activités le tronçon de Sydney était considéré comme une voie principale. C'est avec le temps qu'on détermine si une voie est une voie principale ou une voie de service—et j'utilise presque indifféremment le concept de voie de service et de voie d'apport. C'est habituellement en fonction du volume. Cela dépend de la façon dont la voie s'intègre au reste du réseau ferroviaire. Du point de vue du Canadien National, le tronçon Truro-Sydney n'est plus ce qu'on pourrait appeler une voie principale, mais c'est effectivement une voie d'apport importante.

J'aimerais revenir à la question que posait, je crois, le sénateur Graham au sujet des coûts que les syndicats entraînaient pour le Canadien National. Je pensais que cette question était posée par rapport à l'ensemble de notre réseau plutôt qu'au seul tronçon Truro-Sydney.