

[Text]

I know this is technical. You kept referring to the Halifax-Moncton line. For those of us who live east of Truro, it would be much better for us if you referred to it as the Halifax-Truro-Moncton line, as you refer to the Sydney-Truro line as the Truro-Sydney. The junction really is in Truro.

When we talk about the agreement with respect to the report, you mention that obviously one of the contributors, the Nova Scotia Department of Transportation and Communications, did not agree with the final report. Obviously Jointex, also a major contributor to the report, did not agree.

In your terms of reference from the Cape Breton Board of Trade, describing the scope of the work, term 3.3 says:

A strategy which will ensure a continuation of rail service from Truro to Sydney for the long term.

In addressing this issue, the following questions should be considered.

a) What changes could be introduced to CN's current operating and management practices to increase profitability and therefore CN's interest in continuing to operate the Truro to Sydney rail line?

Tell me where you address that.

Mr. McKnight: We address that in Chapter 3 of the report where we deal with operating savings that could be obtained by Canadian National. We did not find tremendous savings. We did not feel Canadian National could hinder maintenance of that track. We were told by our consultant and expert in this area that maintenance of that track should be maintained at the current level. We could not recommend that Canadian National reduce or try to save money by reducing maintenance on that line. But we felt that crews could be reduced. That has already happened, by the way, with respect to crews, or will happen shortly. If they ratify the agreement, there will be a reduction in crews. Canadian National has been endeavouring to do that.

I guess Chapter 3 is where we identify where Canadian National could make some savings. Basically, crews and caboose-less trains and things of that nature were where we felt CN could make some future savings. I guess what we were trying to get at there is we did a viability study back in 1987. We have since identified other areas where we feel Canadian National can find future cost reductions in the operation of that line. That is what we have attempted to identify.

Senator Graham: I go next to your safeguards.

The Chairman: What page is that?

Senator Graham: It would be page 5. As a matter of fact, you can take it one of two ways. You could go to the end, but I am referring to the letter to Mr. Morrison of the Industrial Cape Breton Board of Trade where they talk about the safe-

[Traduction]

Je sais qu'il s'agit de détails techniques. Vous avez constamment fait allusion au tronçon Halifax-Moncton. Pour ceux d'entre nous qui habitent à l'est de Truro, il vaudrait bien mieux que vous l'appeliez le tronçon Halifax-Truro-Moncton, comme vous avez appelé la voie Sydney-Truro, la Truro-Sydney. La jonction se fait réellement à Truro.

Lorsque nous avons discuté de l'accord en ce qui concerne le rapport, vous avez mentionné que l'une des parties, le ministère des Transports et des Communications de la Nouvelle-Écosse, n'était manifestement pas d'accord avec le rapport final. De toute évidence, Jointex, autre intervenant important dans le rapport, n'était pas d'accord.

Lorsqu'on décrit la portée des travaux dans le mandat émis par la Chambre de commerce du Cap-Breton, on précise au point 3.3:

Une stratégie qui garantira le maintien à long terme du service ferroviaire entre Truro et Sydney.

Lorsqu'on aborde ce point, on devrait étudier les questions suivantes.

a) Quelles modifications devrait-on apporter aux pratiques actuelles du CN en matière d'exploitation et de gestion pour accroître la rentabilité et donc l'intérêt du CN pour le maintien de l'exploitation de la voie ferroviaire entre Truro et Sydney?

Dites-moi où vous répondez à cette question.

M. McKnight: Nous y répondons dans le chapitre 3 du rapport, où nous discutons d'économies reliées à l'exploitation que le Canadien National pourrait réaliser. Nous n'avons pas cerné d'économies extraordinaires. À notre avis, le Canadien National ne pourrait pas nuire à l'entretien de cette voie. Notre conseiller et expert dans ce secteur nous a affirmé que l'entretien de cette voie devrait demeurer au niveau actuel. Nous ne pourrions pas recommander au Canadien National de réduire l'entretien de cette voie pour tenter d'économiser de l'argent. Nous étions cependant d'avis que les équipes pourraient être réduites. Cela s'est déjà produit, en passant, en ce qui concerne les équipes; sinon, cela se produira incessamment. Si l'entente est ratifiée, les équipes seront réduites. Le Canadien National s'est efforcé de le faire.

Je suppose que c'est dans le chapitre 3 que nous définissons les secteurs où le Canadien National pourrait réaliser des économies. Il s'agit essentiellement des équipes, des trains sans fourgon de queue et autres questions du genre où nous jugions que le CN pourrait réaliser certaines économies. Je suppose que nous voulions souligner l'étude de viabilité que nous avons effectuée en 1987. Depuis, nous avons cerné d'autres secteurs où, à notre avis, le Canadien National pourrait réduire les coûts reliés à l'exploitation de cette voie. C'est cela que nous avons tenté de souligner.

Le sénateur Graham: Je passe maintenant aux garanties.

Le président: À quelle page en parle-t-on?

Le sénateur Graham: C'est à la page 5. En fait, on peut s'y prendre de deux façons. Vous pourriez vous rendre à la fin du document; toutefois, je fais allusion à la lettre de M. Morrison à la Chambre de commerce du secteur industriel du Cap-Breton, où il est question des garanties. Monsieur le président,