

donc raisonnable de croire qu'*avant* même que le nouvel exploitant exerce ses activités, un autre transporteur puisse s'engager à prendre la relève si cette exploitation devient déficitaire ? Le Comité craint que ce plan d'urgence ne soit qu'un moyen détourné de demander une subvention gouvernementale pour maintenir la voie si elle devenait déficitaire.

Des membres du Comité, ainsi que des témoins, ont aussi exprimé des réserves au sujet de la sécurité et de l'assurance-responsabilité. Ainsi, le 3 avril 1992, le dernier-né des transporteurs ferroviaires, la Goderich-Exeter Railway Company, recevait l'autorisation finale d'exercer ses activités. Cette voie secondaire de 112 kilomètres sera indépendante et échangera des marchandises avec le CN à la jonction de Stratford, en Ontario. Les nouveaux propriétaires (RailTex Service Co. Inc. de San Antonio, Texas) en prennent possession plus de deux ans après que le CN faisait savoir qu'il recherchait un acquéreur et 18 mois après l'annonce de la vente à RailTex. L'exploitation de la ligne nécessitait l'approbation de l'organisme provincial de réglementation, soit la Commission des affaires municipales de l'Ontario. De plus amples renseignements sur l'ordonnance de la Commission stipulant les conditions d'exploitation de cette ligne figurent à l'annexe I du présent rapport.

Quant à la viabilité de la voie Truro-Sydney, M. McKnight a soutenu que celle-ci doit rester rentable si elle veut assurer son avenir. Selon lui, la meilleure façon d'y parvenir est l'initiative privée appuyée par des lois provinciales pertinentes. Même s'il vaudrait mieux que ce tronçon devienne une voie secondaire, cette solution ne garantit pas à ses yeux que la voie continuera d'être exploitée. Seule une intervention gouvernementale directe peut garantir l'exploitation d'un service ferroviaire. C'est là une option que rejette M. McKnight pour le moment, car les contribuables canadiens n'ont pas à subventionner ce chemin de fer, à son avis.

En résumé, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a clairement indiqué qu'il n'adoptera pas les mesures législatives ni n'accordera de permis d'exploitation à un exploitant de voie secondaire si le CN vend la voie Truro-Sydney. Par conséquent, le CN devra continuer d'exploiter ce tronçon. Selon la conclusion de Peat Marwick, le meilleur moyen d'assurer la viabilité future de la voie ferrée, à part une intervention directe du gouvernement, consisterait à vendre le tronçon à un exploitant de voie secondaire et à obtenir de la province les changements législatifs nécessaires à l'exploitation efficace du service.