
INTRODUCTION

Le 26 septembre 1991, la compagnie de chemin de fer Canadien National (ci-après appelée le CN) annonçait qu'elle allait commencer à faire paraître dès le lendemain dans les journaux canadiens et américains une offre de vente, comme réseau « secondaire », de sa ligne ferroviaire reliant Truro à Sydney. Dans son communiqué de presse du 26 septembre, le CN faisait valoir que cette mesure s'inscrivait dans sa stratégie de renouvellement axée sur l'édification d'un réseau de base compact caractérisé par une grande densité de trafic, et alimenté par des réseaux secondaires achalandés. La date limite pour la réception des offres initiales était fixée au 8 novembre 1991.

Le CN a indiqué que la ligne à vendre comprend une emprise d'environ 250 milles (400 kilomètres), entre Truro et Sydney, en Nouvelle-Écosse. Cette emprise comporte le tronçon de la subdivision de Hopewell qui s'étend sur 115,4 milles à partir d'une gare de triage à Truro jusqu'à Havre Boucher, où il se raccorde à la subdivision de Sydney. Elle englobe aussi un tronçon de la subdivision d'Oxford raccordé à Stellarton (8,0 milles), tout comme l'embranchement de Scott (2,0 milles), l'embranchement de Trenton (3,0 milles) et l'embranchement de Mulgrave (2,0 milles). La subdivision de Sydney s'étend sur 113,9 milles depuis Havre Boucher jusqu'à Sydney, et inclut les embranchements de Point Tupper (1,2 mille) et de Point Edward (2,7 milles).

Sont aussi à vendre l'ensemble des voies ferrées, l'infrastructure, les terrains afférents avec leurs bâtiments et les baux et permis nécessaires aux opérations ferroviaires. La propriété est, en général, formée d'une emprise de 100 pieds (30 mètres) qui s'élargit aux voies d'évitement et aux faisceaux de triage à de nombreux endroits le long de la ligne, les plus importants étant à Sydney, à Havre Boucher, à Stellarton et à Truro. Hors des zones peuplées, la ligne traverse surtout des secteurs boisés isolés, notamment le long du lac Bras d'Or. Parmi les bâtiments faisant partie de l'offre de vente, le plus important est l'atelier d'entretien du matériel à Sydney. L'emprise et les terrains afférents couvrent environ 3 200 acres.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a engagé M. W.M. Price, ingénieur-conseil, pour effectuer une étude indépendante de l'état de la voie ferrée. Cette évaluation a porté sur les rails et leurs composantes, les ponts et les signaux, de même que sur d'autres éléments pertinents pour le Comité. M. Price a trouvé que le réseau est en excellent état pour supporter le trafic aux vitesses actuelles, tant par la capacité de son infrastructure que par la qualité de son service d'entretien et de réparation.

De son côté, le CN a déclaré avoir retenu les services de Scotia Mcleod Inc. comme conseiller financier pour la vente de cette ligne ferroviaire et pour servir d'intermédiaire avec les éventuels acheteurs tout au long du processus d'adjudication.