

réseau.

Enfin, pour le Comité, la question clé est la suivante : comment conserver cette voie même si le CN continue à l'exploiter ? Si elle risque d'être abandonnée un jour, comme le laisse entendre le rapport de Peat Marwick, que peut-on faire pour parer à cette éventualité ?

Les recommandations de Peat Marwick

Dans son étude pour la Chambre de commerce du Cap-Breton industriel, dont le titre est « Étude des opérations futures de la voie ferroviaire entre Truro et Sydney », Peat Marwick recommandait la vente de la voie du CN à un exploitant de voie secondaire, à condition que certaines garanties assurent le maintien du service ferroviaire pour un avenir raisonnable. Selon Peat Marwick, la voie secondaire est la meilleure option pour sauvegarder la viabilité économique de ce tronçon. M. D.A. McKnight, qui représentait Peat Marwick devant le Comité, a déclaré que la plupart des participants de cette étude ont accepté les conclusions du rapport, dont celle-ci.

Cette option a été retenue parce que les frais d'exploitation d'un réseau secondaire sont moins élevés que ceux du CN. Cela s'explique surtout par un personnel réduit et par le fait que l'exploitant aurait plus de latitude pour n'employer que la main-d'oeuvre nécessaire.

Pendant la rencontre avec M. McKnight, on a fait ressortir que, selon le rapport Peat Marwick, la voie secondaire n'était peut-être qu'une option parmi d'autres. M. McKnight a rétorqué qu'au fond, la seule autre façon d'améliorer la viabilité économique du tronçon serait une certaine forme d'intervention gouvernementale. Le gouvernement pourrait, par exemple, rester propriétaire des terrains et louer la voie ferrée à l'exploitant, qui n'aurait donc pas à assumer tous les frais en immobilisations au départ. Mais M. McKnight ne croit pas que l'intervention du gouvernement soit la meilleure solution pour le moment.

D'après les rapports des experts-conseils, un certain nombre de garanties doivent être en place : la vente à des gestionnaires de voies ferrées compétents; une étude en bonne et due forme; l'existence d'un accord global de liaison ferroviaire entre l'exploitant et le CN; l'adoption de lois provinciales concernant le certificat de compétence, la sécurité (c'est-à-dire les règles d'exploitation) et l'assurance-responsabilité; et un plan d'urgence mis au point par l'acheteur afin de maintenir un service ferroviaire satisfaisant au cas où il cesserait ses activités.

Cependant, le Comité voit mal comment ces garanties protègent réellement le service ferroviaire. Selon certains de ses membres, une étude en bonne et due forme, par exemple, serait une mesure normale pour tout acheteur désireux d'acquérir la voie et elle ne constitue donc pas une garantie. La proposition de plan d'urgence est encore plus préoccupante. Le rapport Peat Marwick affirme qu'il faudrait conclure un accord avec un autre exploitant afin d'assurer le maintien de l'exploitation, le temps d'examiner la situation et de trouver une solution. Interrogé à ce sujet, M. McKnight n'a cependant pas pu décrire comment un gouvernement, un organisme public ou une société d'État pourrait concevoir un tel plan actuellement. Quoi qu'il en soit, le Comité ne trouve pas cette idée très réaliste, car la seule raison qui amènerait un exploitant à cesser ses activités serait qu'il fonctionne à perte. Est-il