

[Text]

ing the Minister of Transportation for Nova Scotia. If the line did become incorporated provincially and there was appropriate provincial legislation in place to allow safeguards in that legislation that would now allow the operator to—

Senator Buchanan: I do not see how that could be done. If it was an American operator based in Chicago or New York and suddenly one day the board of directors decided that there had to be a reorganization, and operations had to be reduced and they had to get out of operating the Truro to Sydney line, which is marginally profitable, provincial legislation would not do anything to stop that. The only guarantee in place would be a guarantee in the original agreement between CN, the operator, and the Government of Canada that the line would be operated in the event this happened.

Mr. McKnight: I have not thought through all the provincial legislation. However, I do not see why there could not be legislation so that an abandonment process could not take place, similar to that contained in the federal legislation for the province.

Senator Buchanan: We have that now in provincial legislation and companies go out of business. I have seen many companies go out of business. If a company goes out of business and the province states that it cannot do so, the company can say, "Stop us. We are out of business. We are gone." Particularly if it concerned a company that was outside our jurisdiction.

The Mayor of Sydney asked me the other day, what does the word "allow" mean? In that context, it does not mean too much.

The Chairman: Mr. McKnight, is your emergency plan the provision of a subsidy for either the provincial or the federal governments to keep the line in operation if it starts to lose money?

Mr. McKnight: It is a plan to maintain short-term rail service, and the issue on what to do with the line can be dealt with. It is basically there to prevent rail services from stopping without any warning. I am talking here very hypothetically. I wonder if that would ever happen. If one day they are operating and the next day they say, "No, we are not going to operate," there is nothing in place to keep the line operating until the whole matter of whether rail service should be continued on the line can be solved. That was the basic intent of that safeguard.

The Chairman: Peat Marwick has the reputation of being one of the best transport consulting companies in the country. The report had a lot of depth. I understand that six people worked on this report. It is a very extensive piece of work and I congratulate you on it.

Is there anything that you may have heard me say here today with which you disagree with regard to the allowance under the NTA for Canadian National to carry on and do exactly what it is doing?

[Traduction]

tions du ministre des Transports de la Nouvelle-Écosse. Si le tronçon relevait d'une société provinciale et si une loi provinciale appropriée était en place pour permettre que l'on incorpore des garanties dans cette loi, selon lesquelles l'exploitant ne serait pas autorisé à . . .

Le sénateur Buchanan: Je ne vois pas comment on pourrait s'y prendre. S'il s'agissait d'un exploitant américain installé à Chicago ou à New York et qu'un jour son conseil d'administration décide subitement que l'on doit procéder à une réorganisation, réduire les activités et cesser d'exploiter le tronçon Truro-Sydney, qui est moyennement rentable, la loi provinciale ne ferait rien pour empêcher cela. La seule garantie en place serait une garantie contenue dans l'entente initiale conclue entre le CN, l'exploitant et le gouvernement du Canada, garantie selon laquelle on exploiterait le tronçon si cela se produisait.

M. McKnight: Je n'ai pas réfléchi à toutes les lois provinciales. Toutefois, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas y avoir une loi empêchant l'abandon, un peu comme celle qui est contenue dans la loi fédérale régissant la province.

Le sénateur Buchanan: La loi provinciale actuelle contient ce genre de disposition et les entreprises ferment leurs portes. J'ai vu de nombreuses sociétés fermer leurs portes. Si une société fait faillite et que la province le lui interdise, la société peut dire: «Essayez de nous en empêcher. Nous sommes en faillite. Nous fermons nos portes.» Cela serait particulièrement vrai s'il s'agissait d'une société située à l'extérieur de notre territoire.

Le maire de Sydney m'a demandé l'autre jour ce que signifiait le terme «permettre». Dans ce contexte, il ne signifie pas grand chose.

Le président: Monsieur McKnight, votre plan d'urgence consiste-t-il en une subvention pour le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral afin que la voie continue à être exploitée si elle commence à perdre de l'argent?

M. McKnight: Il s'agit d'un plan pour maintenir le service à court terme sur la voie jusqu'à ce qu'on puisse savoir quoi en faire. Fondamentalement, ce plan vise à empêcher que les services ferroviaires soient interrompus sans avertissement. Je parle ici d'une situation très hypothétique. Je me demande si elle se produira jamais. Si un jour ils l'exploitent et que le lendemain ils disent: «Non, nous n'exploitons plus», il n'y a rien de prévu pour que les activités se poursuivent sur la voie jusqu'à ce que toute la question du maintien du service ferroviaire sur la voie soit résolue. C'est là l'intention fondamentale de cette garantie.

Le président: Peat Marwick a la réputation d'être l'une des meilleures sociétés de consultation en matière de transports au pays. Le rapport a beaucoup de profondeur. D'après ce que je comprends, six personnes y ont travaillé. C'est un document bien fouillé, et je vous en félicite.

Y a-t-il quelque chose que vous pourriez m'avoir entendu dire aujourd'hui et avec laquelle vous n'êtes pas d'accord en ce qui concerne les dispositions de la LTN qui permettent au