

[Text]

purchased by a shortline operator. It is something that would have to take place between Canadian National and the purchaser outside the legalities of whether or not CN has a right to operate that line.

Senator Di Nino: I wish to clarify a point. The way I read that particular part, it would be part of the purchase price. In effect it would be some consideration paid for the purchase of a short-term guarantee of continuation of service. This is what I read. Obviously, I was wrong. Do you want to clarify that, please?

Mr. McKnight: Basically, all we are trying to say with this is that, if an operator who takes over the shortline for any reason stops service, there should be some sort of emergency plan in place so that that line would be continued over the short term, whatever that would be.

Senator Di Nino: You said in your report that the purchaser would have to put that in as part of the deal. In effect, the purchaser, either by way of consideration in the sale price or by a bond or money up front, would guarantee that in case they ceased operating the line for a particular period of time, whether that short-term definition is three months or six months, there would be a guarantee to the users of the rail service that it would continue.

Mr. McKnight: Yes.

Senator Buchanan: I have spoken to probably every mayor, and the wardens and the people in Jointex in Cape Breton. As you are probably aware, most of them oppose the sale outright. Some of them are not as opposed as others and they simply believe that, if privatization is going to occur, it may be better than what we have at the present time. That is also what your people are saying now.

In the case of Port Hawkesbury, it comes down very hard in favour of some guarantee that, if, at some time in the future because of financial reasons, reorganization, downsizing of the organization, this line is closed, there has to be some guarantee that someone will operate that line.

Some of them take issue in your recommendations with an emergency plan that has been established to "allow". They would have had more comfort if the word "ensure" had been used instead of "allow"—in other words, that there was a guarantee, an assurance that another carrier would maintain service. That is the crux of this issue.

I have spoken to a few people in the past few days who say that these safeguards sound fine, but they do not have much substance. That particular issue is one that they are very concerned about. It is stated that an emergency plan has been established to "allow" another carrier to operate. Who is the carrier and what does the word "allow" mean? It does not mean a thing.

Mr. McKnight: I may add that, if perhaps appropriate provincial legislation were in place, some of those safeguards could be put in provincial legislation. We are talking about a scenario which does not sound like it may happen, after hear-

[Traduction]

voie puisse être achetée par un exploitant de voie secondaire. Il faudrait qu'il y ait un accord conclu entre le Canadien National et l'acheteur qui ne concerne pas les aspects juridiques d'une exploitation éventuelle de cette voie par le CN.

Le sénateur Di Nino: J'aimerais éclaircir un point. D'après ce que je comprends à la lecture de cette section en particulier, cela ferait partie du prix d'achat. De fait, il y aurait une certaine considération payée pour l'achat d'une garantie à court terme de maintien du service. C'est ce que j'ai compris. Manifestement, je me trompais. Voudriez-vous préciser cela, je vous prie?

M. McKnight: Fondamentalement, tout ce que nous essayons de dire, c'est que si un exploitant qui reprend la voie secondaire interrompt le service pour quelque raison que ce soit, il y aura un quelconque plan d'urgence en place qui fera en sorte que l'exploitation se poursuivra à court terme, quelle qu'en soit la durée.

Le sénateur Di Nino: Vous avez affirmé dans votre rapport que l'acheteur devrait incorporer cette question dans le contrat. En fait, l'acheteur garantirait, par une contrepartie comprise dans le prix de vente, une caution ou une somme d'argent, que s'il cessait d'exploiter le tronçon pendant une certaine période, que cette période soit fixée à trois ou à six mois, les usagers seraient assurés du service ferroviaire.

M. McKnight: Oui.

Le sénateur Buchanan: Je me suis probablement adressé à tous les maires, les gardiens et les représentants de Jointex au Cap-Breton. Comme vous le savez sans doute, la plupart d'entre eux s'opposent purement et simplement. Certains n'y sont pas opposés autant que d'autres, puisqu'ils croient fermement que si la privatisation doit avoir lieu, elle pourrait améliorer la situation actuelle. C'est également ce que vos représentants affirment maintenant.

Dans le cas de Port Hawkesbury, on se déclare très fermement en faveur d'une garantie quelconque, selon laquelle si, pour des raisons financières, une réorganisation ou une réduction de l'organisation, on devait fermer ce tronçon, on devrait d'une quelconque façon en garantir l'exploitation.

Certains d'entre eux s'opposent au fait que vos recommandations concernent un plan d'urgence qui a été établi pour «permettre». Ils auraient préféré l'utilisation du terme «garantir» plutôt que «permettre». Autrement dit, qu'une garantie ou une assurance prévoie qu'un autre transporteur maintiendra le service. C'est l'essentiel de cette question.

Au cours des derniers jours, j'ai parlé à quelques personnes qui se sont dites satisfaites de ces garanties, même si elles ne sont pas très substantielles. Cette question particulière les préoccupe beaucoup. On affirme qu'un plan d'urgence a été établi pour «permettre» à un autre transporteur de maintenir le service. Qui est le transporteur et que signifie le terme «permettre»? Il ne veut rien dire.

M. McKnight: Je pourrais ajouter que, si une loi provinciale appropriée était en place, on pourrait intégrer certaines de ces garanties dans la loi provinciale. Nous parlons d'un scénario qui ne semble pas près de se concrétiser, d'après les déclara-