

3. (1) Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs ont le plus de chances de se réaliser en situation de concurrence, dans et parmi les divers modes de transport, entre tous les transporteurs, à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale et du contexte juridique et constitutionnel: (...)

(d) « les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transports et ceux du développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de la région ».

Malgré cet argument, le Comité estime qu'il serait irresponsable de préconiser une telle mesure (c'est-à-dire l'intervention de l'État) avant qu'une entreprise ferroviaire compétente du secteur privé n'ait eu l'occasion de maintenir le service - et encore plus avant qu'on envisage d'abandonner la voie. Le Comité est d'avis que se fonder actuellement sur l'alinéa 3(1)d) avant même d'avoir épuisé tous les recours est prématuré et ne peut mener nulle part, compte tenu des lois actuelles.

## RECOMMANDATIONS

L'ordre de renvoi demandait au Comité de faire enquête et rapport sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Pour atteindre cet objectif, le Comité a prêté oreille à un grand nombre de préoccupations exprimées par divers témoins, ce qui lui a permis d'en arriver à certaines conclusions. Une constatation primordiale est que l'obstination du gouvernement de la Nouvelle-Écosse ne fait qu'augmenter l'incertitude dans une région déjà profondément inquiète pour son avenir. Il est clair aussi pour le Comité que, tout au long des audiences, les témoins ont demandé le maintien du service ferroviaire. À cette fin, le Comité recommande :

1. **Que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse réexamine de toute urgence sa position actuelle et fasse tout en son pouvoir pour assurer le succès d'un exploitant de ligne secondaire. Le Comité a examiné les résultats obtenus par des exploitants de voie secondaire aux États-Unis et au Canada et est persuadé qu'un exploitant privé a de meilleures chances de réussir que le CN.**

2. **Que, malgré le refus du gouvernement de la Nouvelle-Écosse de délivrer un permis à un exploitant de voie secondaire, il est dans le meilleur intérêt de ceux qui sont le plus directement visés par le maintien du service que le CN continue de chercher à vendre la voie à l'acquéreur le plus compétent. De longs délais qui retardent une vente peuvent entraîner une diminution du trafic et compromettre à jamais la rentabilité d'un réseau secondaire. Le Comité recommande enfin que le contrat de vente exige que l'emprise de chemin de fer soit maintenue et que le terrain visé dans la vente ne puisse servir qu'à des fins reliées aux chemin de fer.**