

[Text]

term basis in case the shortline operator stops operation on the line for whatever reason.

Senator Graham: I have a supplementary question.

The Chairman: Go ahead.

Senator Graham: When you are talking about an emergency line, do you think it is realistic to believe that you would receive a commitment from another carrier to assume operation of the line if it was losing money? I do not find that emergency plan reference—and thank you for bringing it up, Mr. Chairman—realistic at all.

Mr. McKnight: It may have to be one of the conditions of the sale. Possibly it could happen. Maybe that plan would have to be in place. We are not talking for a long term; we are talking about an emergency plan on a short term. Possibly some issues can be resolved by the government. I do not know what reasons would exist to cause the shortline operator to stop service on its line, but if that did happen there was concern that there be something in place in the short term. That short term could be three months or six months, until something could be done to guarantee shortline service on the line until another operator could be found.

The Chairman: Mr. McKnight, that is what puzzled me and obviously puzzles Senator Graham. With respect to "short term" you mentioned three or four months. Surely it will take longer than that for a shortline operator to go broke, will it not?

Mr. McKnight: I am thinking of the time, for whatever reason, this operator makes that decision. An emergency is exactly what it is—namely, there is an outside chance that this could occur. But, if for some reason the service stopped without any warning, something should be in place.

The Chairman: I did not mean to be facetious when I said "three months".

You said that the emergency plan must be drawn up and established by the purchaser in order to maintain rail service at a satisfactory level if the purchaser should ever cease operations. Even a short-term stoppage would be very detrimental to certain shippers located on the line. An agreement with another operator, for example, Canadian National, should be but in place to ensure the continuity of this operation.

Mr. McKnight: That is correct.

The Chairman: Have you any evidence to indicate that CN would in any way be involved unless they were commanded to be involved?

Mr. McKnight: I do not know. That would be between them and the purchaser. I do not know.

The Chairman: But CN has already answered that question many times.

Mr. McKnight: CN is under no legal obligation under the NTA to take that over. I recognize that, but this is something that the shipper and the line are concerned about and it is a safeguard that they are asking for in order for this line to be

[Traduction]

l'exploitant de voies secondaires cesserait ses activités sur la voie pour une raison ou pour une autre.

Le sénateur Graham: J'ai une question supplémentaire.

Le président: Allez-y.

Le sénateur Graham: Lorsque vous parlez d'un plan d'urgence, pensez-vous qu'il est réaliste de croire que vous pourriez recevoir un engagement de la part d'un autre transporteur pour reprendre l'exploitation de la voie si elle n'était pas rentable? Je ne trouve pas que cette allusion à un plan d'urgence—et merci d'avoir soulevé la question, monsieur le président—soit réaliste.

M. McKnight: Cela pourrait être l'une des conditions de la vente. Peut-être que cela pourrait arriver. Peut-être que le plan pourrait être en place. Nous ne parlons pas à long terme, nous parlons de plan d'urgence à court terme. Il est possible que certaines questions puissent être résolues par le gouvernement. Je ne sais pas quelle raison pourrait amener l'exploitant de voie secondaire à interrompre le service sur la voie, mais si cela se produisait, on se préoccupait de savoir qu'il y aurait quelque chose en place pour réagir à court terme. Le court terme pourrait être trois mois ou six mois, jusqu'à ce que quelque chose soit fait pour garantir que le service se maintienne sur la voie secondaire jusqu'à ce qu'un autre exploitant puisse être trouvé.

Le président: Monsieur McKnight, c'est ce qui m'a intrigué, et manifestement, c'est ce qui intrigue le sénateur Graham. Par «court terme», vous dites entendre trois ou quatre mois. Cela prendrait certainement plus longtemps pour que l'exploitant de la voie secondaire n'ait plus d'argent, n'est-ce pas?

M. McKnight: Cette période vise une interruption de l'exploitation pour quelque raison que ce soit. Une urgence est exactement ce qu'elle est, c'est-à-dire qu'il existe un risque que cela se produise. Mais si pour une raison ou pour une autre le service était interrompu sans avertissement, quelque chose devrait être en place.

Le président: Je ne voulais pas faire de farce lorsque j'ai dit trois mois.

Vous avez dit que le plan d'urgence doit être esquissé et établi par l'acheteur pour que le service ferroviaire soit maintenu à un degré satisfaisant si l'exploitant devait cesser ses activités. Même une interruption à court terme nuirait énormément à certains expéditeurs situés le long de cette voie. Un accord avec un autre exploitant, par exemple, le Canadien National, devrait être conclu pour garantir la continuité de l'exploitation.

M. McKnight: C'est exact.

Le président: Y a-t-il quelque chose qui vous donne à croire que le CN y participerait d'une façon ou d'une autre sans qu'on ait besoin de lui ordonner de le faire?

M. McKnight: Je ne sais pas. Ce serait à lui et à l'acheteur de décider. Je ne sais pas.

Le président: Mais le CN a déjà répondu à cette question bien des fois.

M. McKnight: Le CN n'a aucune obligation légale en vertu de la LTN de reprendre l'exploitation. Je reconnais ce fait, mais il y a quelque chose qui préoccupe les expéditeurs et qui concerne la voie: ils veulent obtenir une garantie pour que cette