

Les garanties proposées par Peat Marwick pour assurer l'avenir de la voie Truro-Sydney sont peu rassurantes, en réalité, parce qu'elles ne sont pas des garanties véritables;

La plupart des garanties proposées, telles qu'une saine gestion et une étude en bonne et due forme, seraient des facteurs examinés par l'Office national des transports (ONT) avant même qu'il ne permette la vente **au lieu d'être des garanties faisant partie du processus d'évaluation normal pour déterminer si un acquéreur éventuel est en mesure d'exploiter une voie secondaire;**

Peu importe l'exploitant, sans intervention gouvernementale, rien ne peut garantir la viabilité de la voie si elle n'est pas rentable;

La décision du gouvernement de la Nouvelle-Écosse de ne pas accorder de permis d'exploitation à un acquéreur éventuel pourrait s'avérer une décision peu éclairée si la seule autre solution est l'abandon de la voie par le CN;

L'octroi d'une charte provinciale et l'attribution d'un permis d'exploitation à un chemin de fer secondaire accorderaient à la province un certain contrôle sur l'exploitant, ce qui pourrait servir au mieux les intérêts à long terme de la Nouvelle-Écosse;

Il n'y a en réalité que trois solutions pratiques dans le cas de la voie Truro-Sydney : la vente à un exploitant de voie secondaire, le maintien de l'exploitation de la voie par le CN au risque d'un abandon à plus ou moins long terme, et l'intervention de l'État pour protéger la voie dans un avenir raisonnable.

Compte tenu de ces constatations, le Comité est d'avis que la position du gouvernement de la Nouvelle-Écosse est ici quelque peu irréaliste. Elle l'est d'autant plus que le gouvernement fédéral n'a pas, pour le moment, l'intention d'intervenir pour assurer l'avenir de la voie Truro-Sydney. D'ailleurs, pourquoi le gouvernement interviendrait-il? Jusqu'ici, aucune vente n'a été conclue et l'ONT n'a pas encore étudié la question parce qu'aucune offre d'achat n'a été portée à son attention. Si une offre lui était présentée, il pourrait bien la rejeter. Toutes les preuves statistiques démontrent que la meilleure solution pour assurer la viabilité future du tronçon consisterait à le vendre à un exploitant de réseau secondaire. Pour ces raisons, une intervention du gouvernement fédéral ne paraît pas justifiée pour le moment.

Il semble que la Nouvelle-Écosse compte entièrement sur le gouvernement du Canada dans cette affaire. Elle veut que le fédéral intervienne maintenant pour garantir l'avenir de la voie ou qu'il rejette la recommandation de l'ONT, si celui-ci autorise la vente. Ces deux solutions signifient en réalité que le gouvernement central devrait probablement subventionner l'exploitation d'une voie non rentable.

En l'absence de toute obligation légale qui donnerait à la Nouvelle-Écosse un « droit » à ce service, la province semble fonder son argumentation sur l'alinéa 5(1)d) de la *Loi sur les transports nationaux* de 1987, lequel stipule ce qui suit :