

[Text]

a safeguard that you put in. Have you any reason to believe that the three candidates—that is, the final three who made the cut—are less than, as you described, “competent” or “successful”?

Mr. McKnight: No. I have no reason to believe that.

The Chairman: Then you suggest that the buyer will naturally carry out a due-diligence study. With all due respect, Mr. McKnight, anyone buying that line would carry out a due-diligence study and would require no third party to assist him.

Mr. McKnight: I agree with that. I think they should, yes.

The Chairman: CN has already acknowledged the existence of a comprehensive interline agreement. So that the buyer has been warned and has been told that, which is the third part of your safeguard.

You also recommend that an appropriate legislative framework be a condition of sale.

Mr. McKnight: I recommend it be a safeguard, yes.

The Chairman: By “legislative framework” are you talking the Nova Scotia Railway Act?

Mr. McKnight: No, in the report we indicate that that act should be updated in order to reflect what is happening today.

The Chairman: Yes. The act dates back to 1923. That is exactly my age. That is a fairly old act.

You also recommend as a safeguard the right of first refusal. In the event of a shortline getting into trouble you recommend a right of first refusal for sale be given to the Province of Nova Scotia. That has already been incorporated into CN's proposal.

Could you tell us how the establishment of an emergency plan can be effected? Could you take us through that emergency plan recommendation that you have?

Mr. McKnight: It was a concern of the shippers on that line that, even if the sale went through, there was nothing in place on a short-term basis to prevent the shortline operator, for whatever reason, from stopping service on the line. There is nothing in place to commence operations in the short term until this issue is resolved. Something should be put in place. This recommendation came from the shippers.

In terms of where it should be placed, there should be evidence of it in the purchase agreement between Canadian National and the shortline operator. There should be some evidence of an emergency plan being in place, at least to cover operations in the short term. We have not thought it through in terms of how, what shape or form it would take, but the main concern is that there be something in place on a short-

[Traduction]

tents, qui réussissent. C'est une garantie que vous avez inclus. Avez-vous une quelconque raison de croire que les trois candidats—c'est-à-dire, les trois qui se sont rendus jusqu'au bout—sont moins que, comme vous dites, «compétents» ou «qui réussissent»?

M. McKnight: Non. Je n'ai aucune raison de croire cela.

Le président: Ainsi donc, vous donnez à penser que l'acheteur effectuera naturellement une étude qui va lui permettre de s'acquitter de ses obligations de diligence raisonnable. Avec tout le respect que je vous dois, Monsieur McKnight, quiconque achèterait ce tronçon le ferait et n'aurait pas besoin d'une tierce partie pour l'aider.

M. McKnight: Je suis d'accord avec cela. Je crois qu'ils le devraient, oui.

Le président: Le CN a déjà reconnu l'existence d'un accord inter-compagnies complet entre les exploitants des voies. L'acheteur a donc été prévenu et on lui a dit cela, ce qui constitue la troisième partie de votre garantie.

Vous recommandez aussi que l'instauration d'un cadre législatif approprié soit une condition de vente.

M. McKnight: Je recommande que cela soit une garantie, oui.

Le président: Par «cadre législatif», entendez-vous la loi sur les chemins de fer de la Nouvelle-Écosse?

M. McKnight: Non, dans le rapport nous indiquons que cette loi devrait être mise à jour de façon à refléter la situation actuelle.

Le président: Oui, la loi date de 1923. C'est exactement mon année de naissance. C'est donc une loi plutôt vieille.

Vous recommandez aussi, en tant que garantie, le droit de premier refus. Dans l'éventualité où une voie secondaire éprouve des problèmes, vous recommandez qu'un droit de premier refus de vente soit accordé à la province de la Nouvelle-Écosse. Cette disposition a déjà été incorporée dans la proposition du CN.

Pourriez-vous nous indiquer comment l'établissement d'un plan d'urgence pourrait se faire? Pourriez-vous nous expliquer cette recommandation relative à un plan d'urgence que vous avez proposée?

M. McKnight: Les expéditeurs qui utilisent cette voie se préoccupaient de savoir que si la vente se faisait, rien n'était en place à court terme pour empêcher l'exploitant de la voie secondaire, pour quelque raison que ce soit, d'interrompre le service sur la voie. Il n'y a rien de prévu pour le commencement des activités à court terme, tant que cette question ne sera pas résolue. Quelque chose devrait être mis en place. La recommandation provenait des expéditeurs.

En ce qui concerne l'endroit où cette disposition devrait être inscrite, on devrait pouvoir la retrouver sur l'accord d'achat conclu entre le Canadien National et l'exploitant de voie secondaire. Il devrait y avoir une preuve qu'un quelconque plan d'urgence est en place, au moins concernant les activités à court terme. Nous n'avons pas pensé à la manière et à la forme que cela prendrait, mais la préoccupation principale, c'est qu'il faut qu'il y ait quelque chose en place à court terme au cas où