

M. Ernest Boutilier, président-directeur général de la Société de développement du Cap-Breton (SDCB), a indiqué au Comité que cette ligne de chemin de fer est indispensable pour ses rapports avec les marchés de la Nouvelle-Écosse et des régions avoisinantes. La SDCB ne s'oppose pas à la privatisation en soi, mais comme d'autres expéditeurs qui utilisent cette ligne, elle voudrait en voir garantie son exploitation à long terme.

C'est aussi l'avis des représentants du Cape Breton Industrial Board of Trade, qui ne se disent ni pour ni contre la vente à un exploitant de réseau secondaire.

D'autres encore, comme M. Charles Palmer, représentant de l'Union des municipalités de la Nouvelle-Écosse, et M. J. Wesley Stubbart, président du conseil de comté du Cap-Breton et porte-parole du « Save the Via Rail » Committee, ont manifesté l'opposition de leurs organismes au projet de vente.

Parmi les autres intéressés qui ont fait part de leurs craintes au Comité, figurent des collectivités établies près de la voie. Ainsi, M^{me} Kate Chisholm, adjointe au maire d'Antigonish, a affirmé que si le projet de vente se concrétisait, des mesures devront être prises pour empêcher que la ligne soit abandonnée et que les terres fassent l'objet de spéculation. M. Almon Chisholm, maire de Port Hawkesbury, a indiqué au Comité que sa ville ne s'opposait pas à la privatisation de la ligne ferroviaire, sous réserve que la vente soit assortie de conditions. L'une de ces conditions serait en fait le maintien du service sur la ligne si l'acquéreur décidait de s'en départir.

Les syndicats représentant les travailleurs actuellement au service du CN sur la ligne Truro-Sydney, comme la Fraternité des préposés à l'entretien des voies et les Travailleurs unis des transports, s'opposent au projet de vente et craignent les répercussions de la privatisation de la ligne pour leurs membres. Ils croient en effet que les droits de ces travailleurs ne seraient pas garantis si l'exploitant du réseau secondaire était sous régie provinciale. Les employés de la nouvelle entreprise seraient moins nombreux, de sorte que la vente entraînerait inévitablement une perte d'emplois. Le Comité a aussi appris qu'aucun des trois acquéreurs en lice ne serait intéressé à acheter la ligne s'il devait se constituer en société relevant du fédéral plutôt que du provincial, en raison surtout des conséquences pour la main-d'oeuvre.

En résumé, certains intéressés s'opposent à la privatisation de la ligne Truro-Sydney alors que d'autres, sans s'y opposer catégoriquement, veulent la garantie que le service sera maintenu en cas d'interruption de l'exploitation. Selon plusieurs témoins, la meilleure garantie serait que le gouvernement du Canada demeure propriétaire des terres et qu'il loue la voie aux fins d'exploitation. Les représentants du CN ont cependant indiqué au Comité qu'ils n'avaient pas envisagé la possibilité d'un accord de location; de fait, ils s'opposaient à pareil arrangement.

Selon les représentants du CN et de l'Office national des transports, il n'existe actuellement aucune garantie concernant le maintien en exploitation de la ligne Truro-Sydney au cas où un exploitant, après l'avoir acquise, déciderait de l'abandonner.