

[Text]

report. I would have to check on that, but they were extremely minor. They were more of an editing nature and clarification of certain points in the report. In terms of the recommendations and conclusions, those did not change from the draft final report, at which all the steering committee members were present.

**The Chairman:** Nothing substantive?

**Mr. McKnight:** Nothing substantive, no.

**The Chairman:** Did the Industrial Cape Breton Board of Trade then adopt or accept your report either reluctantly, enthusiastically, or just plain accept it?

**Mr. McKnight:** The members of the steering committee accepted the report in its present state, yes. There were not enough changes between the final draft and the final report to cause them not to accept the report. They basically accepted the report, yes.

**Senator Graham:** Unanimously?

**Mr. McKnight:** I cannot answer that, but I would say yes. But I do not know for sure.

**The Chairman:** I can tell you that it was not unanimous, because one of your sponsors was the Nova Scotia Department of Transportation. So that was hardly unanimous. But you thought that the majority of them were in agreement?

**Mr. McKnight:** They were present at the meeting.

**The Chairman:** I see. You make reference to one avenue, which you clarified in your opening statements. You made one reference to the shortline operator being one avenue worth exploring. You then gave recommendations, where you stated that the sale to a shortline operator would be supported. When you said one avenue, were there any other avenues?

**Mr. McKnight:** That is a good question. There are other avenues in terms of assistance. Obviously there are avenues that we do not feel are necessary at this time, but government assistance to this line, by either purchasing a right-of-way, as we mentioned in the report; or leasing the operation back to a shortline operator where the shortline would not be absorbed with all the initial capital cost at the outset, would be a second avenue to improve the economic viability of the line to the shortline operator. The shortline option would be another avenue.

We do not have a lot of avenues to improve the economic viability of the line. However, the shortline option is one option and the second one would be some sort of government assistance.

**The Chairman:** When you referred to recommended safeguards you recommended that the candidates for purchase be experienced, competent, successful railway managers. That is

[Traduction]

un rapport final. Il faudrait que je vérifie, mais les changements ont été très mineurs. Ils visaient surtout à modifier la présentation et à préciser certains points du rapport. En ce qui concerne les recommandations et les conclusions, elles étaient les mêmes que dans l'ébauche du rapport final, qui avait été rédigé au moment où tous les membres du comité de direction étaient présents.

**Le président:** Rien d'important?

**M. McKnight:** Non, rien d'important.

**Le président:** La Chambre de commerce de la partie industrielle du Cap-Breton a-t-elle ensuite adopté ou accepté votre rapport avec réticence, avec enthousiasme, ou sans réaction particulière?

**M. McKnight:** Les membres du comité de direction ont accepté le rapport dans son état présent, oui. Il n'y avait pas suffisamment de modifications entre l'ébauche et le rapport final pour faire en sorte qu'il ne soit pas accepté. Fondamentalement, les membres ont accepté le rapport.

**Le sénateur Graham:** À l'unanimité?

**M. McKnight:** Je ne peux répondre à cela, mais je dirais oui. Mais je n'en suis pas sûr.

**Le président:** Je peux vous dire qu'il n'y avait pas l'unanimité, parce que l'un de vos commanditaires était le ministère du Transport de la Nouvelle-Écosse. On peut donc difficilement dire qu'il y avait unanimité. Mais vous pensez que la majorité d'entre eux étaient d'accord?

**M. McKnight:** Ils étaient présents à la réunion.

**Le président:** Je vois. Vous faites allusion à une avenue, que vous avez clarifiée dans vos déclarations liminaires. Vous avez fait allusion au fait que l'exploitant de voies secondaires pouvait être une avenue valable. Vous formulez ensuite des recommandations, dans lesquelles vous précisez que la vente à un exploitant de voie secondaire devrait être appuyée. Lorsque vous dites une avenue, voulez-vous dire qu'il y en avait d'autres?

**M. McKnight:** C'est une bonne question. Il y a d'autres avenues en ce qui concerne l'aide qu'on peut apporter. Manifestement, il y a des avenues sur lesquelles nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de s'engager à l'heure actuelle, mais l'aide gouvernementale à l'exploitation de ce tronçon, soit par l'achat de la servitude de passage, comme nous l'avons mentionné dans le rapport, soit par la location du tronçon à un exploitant de voie secondaire dans le cas où les frais d'immobilisation relatifs à celles-ci ne seraient pas entièrement absorbés au départ serait une seconde avenue sur laquelle nous pourrions nous engager pour améliorer la viabilité économique de la voie pour l'exploitant de la voie secondaire. L'option «voie secondaire» pourrait être une autre avenue.

Nous n'avons pas beaucoup d'avenues pour améliorer la viabilité économique de la voie. Cependant, l'option de voie secondaire en est une, et la seconde serait une certaine forme d'aide gouvernementale.

**Le président:** Lorsque vous avez fait allusion aux garanties recommandées, vous recommandez que les acheteurs candidats soient des gestionnaires de voies ferrées expérimentées, compé-