

[Text]

The Chairman: I was making the point that Canadian National have put up a line for sale, not for abandonment. I think you have made that clear, but there is a reference in your brief that says it is to be abandoned.

The term "abandonment" came up in the phrase, "could be a future candidate for abandonment". There is no one around this table who disagrees with you in the matter that freight service has to be maintained on that line. We have agreed on that. It is a question of how and by whom?

One way of stopping this sale to CN is the method which you have made clear tonight. The other method, and the only one that I know of, is for the Government of Canada to refuse an NTA recommendation that it be sold. There are only two; there are no others.

Senator Graham: Or to approve an NTA recommendation that it not be sold.

The Chairman: Yes, but we are assuming the worst or the best case scenario, depending on where you sit. Those are the only two ways of doing it. If you know something we do not vis-a-vis the federal government, I wish you could tell us, but I suspect that you do not, Mr. Streach.

Mr. Streach: I have to give you my assessment. One of my responsibilities in the profession I have chosen to be in at the present time, being an elected member, is to attempt to exercise good judgment on the issues with which I am presented. That judgment may in the future be judged right or wrong. But in assessing the facts before us presently, the judgment of our government, being articulated by me tonight as minister, is that the best protection for the industries and the jobs in eastern and northern Nova Scotia is to insist upon CN's operation of that line.

I have to tell you this again. It is not my intention to be derogatory at all. I made the statement on shortline operators. I think I mentioned when I was before your committee before that I was somewhat embarrassed to have been party to a sizable financial commitment of the taxpayers of Nova Scotia through the government—\$13 million—to double-stack rail cars to protect the Port of Halifax.

To some of you sitting around the table, that may be insignificant, but I can tell you that our cabinet did not consider it insignificant at all when we saw the deterioration of the Port of Halifax in the last year, the lines that were leaving and the rationale behind some of those lines leaving. The Premier and I travelled to New York and met with several of the lines. We had firsthand information on a number of factors that caused business to disappear. One of the common denominators which came to light was CN. I cannot define all the deficiencies tonight. We saw double-stacking as one of the deficiencies. However, our only way to protect the Port of Halifax was to provide some \$13 million for the Crown corporation CN to double-stack cars to protect the Port of Halifax. All I am saying is, again, we are just a little bit concerned.

[Traduction]

Le président: J'essaie de dire que le CN veut vendre la voie et non pas l'abandonner. Je pense que vous avez fait ressortir ce point clairement, mais il est dit dans votre mémoire que le CN veut l'abandonner.

Il est dit plus précisément que la voie est susceptible d'être abandonnée. Personne ici n'est en désaccord avec vous quand vous dites qu'il faut maintenir le service de transport des marchandises sur cette voie. Nous sommes d'accord sur ce point. Reste à savoir comment on y arrivera et qui s'en chargera?

Une des façons d'arrêter cette vente du CN, c'est la méthode que vous nous avez fait connaître très clairement ce soir. L'autre façon, la seule autre que je connaisse, ce serait pour le gouvernement du Canada de refuser d'appliquer une recommandation favorable de l'ONTC. Il y a seulement deux façons de le faire, il y en a pas d'autres.

Le sénateur Graham: On pourrait aussi approuver une recommandation de l'ONTC. si celui-ci décide qu'il ne faut pas vendre.

Le président: Oui, mais nous envisageons le meilleur des scénarios ou le pire, selon le point de vue où vous vous placez. Il n'y que deux façons de le faire. Si vous savez quelque chose à propos du gouvernement fédéral que nous ne savons pas, j'aimerais que vous me le disiez, mais je soupçonne que ce n'est pas le cas, monsieur Streach.

M. Streach: Il faut que je vous donne ma vision des choses. Une des responsabilités de la profession que j'ai choisie, celle d'élu du peuple, c'est d'essayer d'exercer un bon jugement à propos de questions qui me sont présentées. Ce jugement ne se révélera pas forcément juste à l'avenir. Toutefois, compte tenu des faits que nous connaissons actuellement, le jugement de notre gouvernement, tel que je l'exprime ce soir en tant que ministre, c'est que c'est la meilleure façon de protéger les entreprises et les emplois dans l'est et dans le nord de la Nouvelle-Écosse est d'insister pour que le CN continue à exploiter cette voie.

Il faut que je vous le dise encore. Je n'ai pas du tout l'intention d'être désobligeant. J'ai déjà dit ce que je pensais des exploitants de chemins de fer secondaires. La première fois que je me suis adressé à votre comité, cela me gênait un peu d'avoir consenti à un important engagement de l'argent des contribuables en Nouvelle-Écosse par l'entremise du gouvernement—13 millions de dollars—pour les wagons de marchandises superposés pour protéger le port de Halifax.

Pour certains d'entre vous, cela peut paraître insignifiant, mais je dois vous dire que notre Cabinet ne l'a pas considéré insignifiant quand il a constaté que le port de Halifax s'était détérioré depuis un an, que les sociétés quittaient le port et qu'il y avait des motifs à ce sujet. Je me suis rendu à New York en compagnie du premier ministre pour rencontrer plusieurs sociétés. Nous avons obtenu de première main des renseignements sur plusieurs facteurs qui ont provoqué l'hémorragie. Le CN était un dénominateur commun. Je ne pourrais pas souligner toutes les lacunes ce soir. Les wagons superposés seraient une des lacunes. Toutefois, la seule façon que nous avions de protéger le port de Halifax était de fournir 13 millions de dollars au CN, une société d'État, pour les wagons à deux niveaux de chargement—de façon à protéger le port de