

Je dois donc aviser votre comité que je ne présenterai pas, en tant que ministre des Transports, une mesure habilitante à notre assemblée législative. Sans cette mesure, le CN ne peut pas aller de l'avant et vendre la voie. Je dois répéter que notre gouvernement national a une responsabilité fondamentale envers les provinces de l'Atlantique et envers la Nouvelle-Écosse; il doit continuer à offrir des services à l'industrie néo-écossaise, et il doit le faire à un taux acceptable et à un niveau acceptable - rien de moins. Sinon on y verrait une trahison de l'esprit de la Confédération. (...)

Il va sans dire qu'il n'est pas dans l'intérêt de notre province de menacer 7 000 emplois dans la région centrale et le nord de la Nouvelle-Écosse. C'est ce que nous faisons si nous permettons au CN d'abandonner cette voie ferrée. C'est la raison pour laquelle nous ne devons pas permettre que cette voie soit vendue. C'est la raison pour laquelle nous devons insister pour que le gouvernement fédéral fasse honneur à ses engagements envers la Nouvelle-Écosse.

Pour tous les soumissionnaires, une des conditions de la vente est l'octroi d'un permis d'exploitation par la province. À cet égard, le témoignage de M. Streach laisse clairement entendre que la vente ne pourra se concrétiser et que le CN devra conserver la voie. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse estime devoir agir ainsi afin que le CN maintienne cette ligne et que le gouvernement fédéral respecte son engagement envers l'expansion économique régionale. Il ne croit pas qu'un exploitant privé garantira l'exploitation à long terme du tronçon et estime que la meilleure solution serait que le CN continue d'exploiter cette voie.

En adoptant cette position, la province s'oppose à la recommandation du rapport de Peat Marwick qui préconise la vente à un exploitant de voie secondaire. Peat Marwick estime que seule une voie secondaire peut, en réduisant les frais d'exploitation, rendre ce tronçon rentable. La province croit, pour sa part, que le CN reste encore le meilleur espoir de viabilité pour cette ligne.

Les questions du Comité ont fait apparaître certains problèmes qu'entraîne la position de la Nouvelle-Écosse. L'un des plus importants est que, si le CN mettait de côté son projet de vente, il pourrait demander à abandonner cette voie en invoquant sa non-rentabilité. Selon l'étude de Peat Marwick, cela pourrait arriver avant la fin de la décennie, car le trafic ne cesse de diminuer sur la voie. Interrogé à ce sujet, le ministre des Transports de la Nouvelle-Écosse a déclaré que ni lui ni son gouvernement ne pouvaient admettre que la voie devienne si peu rentable que le gouvernement du Canada en permette l'abandon.

À propos du droit légal du CN de vendre la voie, le ministre a réitéré l'opinion du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, selon lequel le gouvernement du Canada, par l'entremise du CN, société d'État, a l'obligation morale et légale, aux termes de la Confédération, d'exploiter le tronçon dans le cadre d'un réseau national.

Quant aux garanties à prendre au cas où la voie serait vendue, comme le recommande l'étude de Peat Marwick, le Comité est d'avis qu'elles ne suffiraient pas. Selon M. Streach, la seule protection réelle est l'engagement du gouvernement fédéral à maintenir l'exploitation du