

[Text]

Our position is not changed by the release of the consultant's study that appears to support a privatized shortline operation. That study, "A Review of the Future Operation of the Truro to Sydney Rail Line", was undertaken by the Industrial Cape Breton Board of Trade to assess the opportunities and provide recommendations for maintaining continued rail service in northeastern Nova Scotia and Cape Breton Island. The province participated in the study by partially funding the work and by serving on the steering committee. The study also received funding from Enterprise Cape Breton and industries in the area. The province did not attempt to direct the study or influence its findings.

The study notes that reliable and competitive transportation links are vital to northeastern Nova Scotia and Cape Breton Island and "any threat to the rail mode's continued existence in the region is of great concern to local shippers." The approach taken by Peat Marwick consisted of four stages: a shippers' survey; a review of CN operations; a look at the shortline railway option; and suggested roles for government.

The shippers' survey noted that at times delivery of rail cars was a problem, with small shippers being the most likely to express dissatisfaction. If CN served all their customers well, the line might be so profitable, Mr. Chairman, that perhaps we would not be here today. This lacklustre marketing effort is a sorry reminiscence of CN's prelude to abandonment of many of the lines in Nova Scotia.

As I mentioned when I was here on February 6, to date in excess of 40 per cent of CN's lines in Nova Scotia have been abandoned. Quite clearly, CN could continue to operate the line, especially considering the significant potential cost savings outlined by the consultant. The major concern expressed by the consultant was in the area of reduced crews, indicating it is overly optimistic to expect that CN could reduce crew size.

While I understand that advantages can be realized from shortline operations, Nova Scotians require a guarantee for future rail service.

As the study points out, a number of safeguards are needed to ensure a viable rail service in the future. These are critical. Some of the safeguards are: a due diligence study; a fair purchase price; comprehensive interline agreement; and emergency plans for natural disaster or business failure. I must reiterate the significance of those four points.

The province strongly believes the federal government is responsible to ensure that all of these safeguards are addressed.

The study recommends that the province put in place the appropriate legislative framework to facilitate the incorporation of a provincial shortline railway. For the reasons I have already stated, that is simply out of the question. It cannot and

[Traduction]

La divulgation de l'étude des experts-conseils, qui semble appuyer l'idée d'une voie secondaire privatisée, ne nous fait pas changer de position. C'est la chambre de commerce du Cap-Breton industriel qui a entrepris cette étude, intitulée *Étude des opérations futures de la voie ferroviaire entre Truro et Sydney*, pour déterminer les possibilités de maintenir le service ferroviaire dans le nord-est de la Nouvelle-Écosse et sur l'Île-du-Cap-Breton. Elle renferme aussi des recommandations à ce sujet. La province a participé à l'étude en finançant une partie des travaux et en siégeant au comité directeur. L'étude a aussi été financée par Entreprise Cap-Breton et par certaines industries de la région. La province n'a pas essayé de diriger l'étude ni d'en orienter les conclusions.

Selon l'étude, il est indispensable de disposer des connexions de réseaux de transport fiables et compétitifs dans le nord-est de la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Cap-Breton. Il y est dit que toute menace pour le service ferroviaire dans la région inquiète grandement les expéditeurs locaux. La méthodologie de Peat Marwick comprenait quatre volets: une enquête effectuée auprès des expéditeurs, une étude des activités du CN, un regard sur les chemins de fer secondaires et une proposition de rôles pour le gouvernement.

Selon l'enquête menée auprès des expéditeurs, les livraisons de wagons porte-rails posent parfois un problème, et ce sont les petits expéditeurs qui sont le plus susceptibles d'exprimer leur mécontentement. Si le CN desservait bien tous ses clients, la voie serait peut-être rentable, Monsieur le président, et nous ne serions peut-être pas ici aujourd'hui. Ce manque d'intérêt pour le marketing rappelle sinistrement que le CN prépare le terrain à l'abandon d'un grand nombre de ses voies en Nouvelle-Écosse.

Comme je l'ai dit quand j'étais ici le 6 février, plus de 40 p. 100 des voies du CN en Nouvelle-Écosse ont été abandonnées jusqu'à maintenant. Il est très clair que le CN pourrait continuer à exploiter la voie, surtout quand on pense à toutes les économies potentielles qu'il pourrait réaliser, selon les experts-conseils. Leur plus grande préoccupation avait trait à la réduction des effectifs—il serait trop optimiste de s'attendre à ce que le CN réduise son effectif à bord des trains.

Je sais que les chemins de fer secondaires peuvent présenter certains avantages, mais les Néo-Écossais veulent que le service ferroviaire soit garanti pour l'avenir.

Comme l'étude le souligne, plusieurs mesures protectrices sont nécessaires pour garantir qu'il y aura un service ferroviaire viable dans l'avenir. Ces mesures sont critiques, y compris les suivantes: une étude sur l'obligation de diligence raisonnable, un prix d'achat juste, une entente globale intercompagnies et des plans d'urgence en cas de catastrophe naturelle ou de faillite. Je dois le répéter, ces quatre points sont très importants.

La province a la conviction que le gouvernement fédéral est responsable de s'assurer que toutes ces mesures protectrices sont en place.

L'étude recommande que la province mette en place le cadre législatif nécessaire pour faciliter la constitution d'un chemin de fer secondaire sous le régime provincial. Pour les raisons que j'ai déjà mentionnées, il n'en est tout simplement pas ques-