

[Text]

Senator Forrestall: I find myself in the same position as Senator Graham, who is the initiator of the process that we are now involved in. There is not much point in going any further.

We can, Mr. Chairman, argue legal and constitutional niceties, as well as other involved conceptual matters that are now before us. We can do that *ad nauseam*. We can go on with this matter of opinion forever.

The minister has kindly indicated to us the feeling of the premier and of the cabinet. It is a feeling with which it is not hard to have sympathy, as my distinguished colleague has just evoked. I am sure other Nova Scotians around the table share that view. I do not. I have found nothing to convince me. I may have misread it, and I am not a terribly competent person, although I do happen to know something about transport.

My concern is the maintenance of service. CN has told us it will quit. My experience with the Canadian National is that, when it says something, it usually means it. The minister's representation of his cabinet's views expressed in the manner he has expressed tonight I can only interpret as blackmail. That is my immediate reaction.

I cannot conceive of the Minister of Transport recommending to his colleagues that we will subsidize Canadian National to operate the Truro-Sydney line forever and ever and ever. The Government of Canada took another position some time ago. Perhaps a review of the NTA might open a door.

My caution to you as my colleagues is that we must be careful that we serve Nova Scotians.

The Chairman: Senator, there is just one correction. The minister did not make any reference to subsidization in perpetuity.

Senator Forrestall: That is what it means.

The Chairman: When he was asked the question as to what will happen when the line becomes a candidate for abandonment, he did not answer the question.

Senator Forrestall: It is a good question. Perhaps the minister would like to answer it now.

Mr. Stretch: I do not have a crystal ball, Mr. Chairman, and I appreciate honourable senators having differing views. I stated earlier that it is our view, after careful analysis, that our preferred operator of this line is CN, and that we cannot run the risk at any time of having this line abandoned as part of our national system.

I wish to refer again to the Peat Marwick study. I want to read into the record a part of its conclusions and recommendations:

Based on the findings of this study, the short line option is one avenue to improve the economic viability of the line. However, this is not to say that a short line operation can guarantee continued rail service on the line. We have only conducted a very preliminary viability assessment of the line and a comprehensive due diligence study would have

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Me voici dans la même posture que le sénateur Graham, qui a enclenché ce processus. Je ne vois pas pourquoi il serait utile de continuer.

Nous pouvons, monsieur le président, parler de finesses juridiques et constitutionnelles, et aussi d'autres notions conceptuelles qui font partie du débat. Nous pouvons le faire *ad nauseam*. Le débat sur cette question d'opinion pourrait être interminable.

Le ministre a eu l'obligeance de nous dire ce qu'en pensent le premier ministre et le cabinet. Il n'est pas difficile de sympathiser avec eux, comme mon distingué collègue vient de l'évoquer. Je suis sûr que les autres Néo-Écossais autour de cette table partagent le même point de vue. Ce n'est pas mon cas. Il n'y a rien eu pour me convaincre. J'ai peut-être mal interprété les choses, et je ne suis pas terriblement compétent, bien que je m'y connaisse un peu dans le domaine des transports.

Ma préoccupation, c'est le maintien du service. Le CN nous a dit qu'il abandonnerait la voie. Selon mon expérience, quand le CN dit quelque chose, il a habituellement l'intention de le faire. De la façon dont le ministre a représenté le point de vue du Cabinet ce soir, je peux seulement conclure que c'est du chantage. C'est ma première réaction.

Je ne peux pas concevoir que le ministre des Transports recommande à ses collègues que le gouvernement fédéral subventionne les activités du CN sur la voie entre Truro et Sydney jusqu'à la fin des temps. Le gouvernement du Canada a pris une autre position il y a quelque temps. Une étude de l'Office national des transports ouvrirait peut-être une porte.

J'aurais une mise en garde pour mes collègues; il faut bien s'assurer que nous défendons les intérêts des Néo-Écossais.

Le président: Sénateur, j'aurais simplement une correction à faire. Le ministre n'a pas parlé de subventions à perpétuité.

Le sénateur Forrestall: C'est cela qu'il voulait dire.

Le président: À la question de savoir ce qui se produirait au moment où la voie pourrait être abandonnée, il n'a donné aucune réponse.

Le sénateur Forrestall: C'est une bonne question. Le ministre pourrait peut-être y répondre tout de suite.

M. Stretch: Je n'ai pas de boule de cristal, monsieur le président, et j'apprécie le fait que les sénateurs aient des divergences d'opinions. J'ai fait remarquer plus tôt qu'après une analyse soignée, nous croyons que le meilleur exploitant possible serait le CN, que nous ne pouvons pas courir le risque que cette voie, qui fait partie de notre réseau national, soit abandonnée.

J'aimerais faire allusion encore une fois à l'étude de Peat Marwick. Je veux faire porter au compte rendu une partie des conclusions et des recommandations:

Compte tenu des données de l'étude, le chemin de fer secondaire représente une option pour améliorer la viabilité économique de la voie ferrée. Il ne faut pas croire pour autant que cela garantira le maintien du service ferroviaire. Notre étude de la viabilité de la voie ferrée n'est que très «préliminaire». Il faudrait procéder à une étude