

J'ai déjà eu ce que je considère être des échanges très fructueux à cet égard avec le sénateur MacDonald, qui préside le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Si le Sénat adopte cette motion, j'espère que le comité jugera bon d'inviter à témoigner devant lui un groupe représentatif d'exploitants prospères de tronçons ferroviaires, des représentants du CN, des ministères des Transports du gouvernement fédéral et de la Nouvelle-Écosse, ainsi qu'un groupe représentatif d'expéditeurs et des localités intéressées. Je considère cette question comme étant non seulement opportune, mais urgente et appropriée pour le Sénat et je recommande que tous les honorables sénateurs l'accueillent favorablement.

**L'honorable Finlay MacDonald:** Honorables sénateurs, j'ai l'intention d'appuyer la motion du sénateur Graham à la suite des conversations que nous avons eues et de clarifier certains points qui ont été soulevés pendant notre discussion lundi dernier. Je remarque que la formulation de son interpellation est quelque peu différente de celle de la motion qui limite l'enquête à un examen de la ligne entre Truro et Sydney, en Nouvelle-Écosse, bien que je reconnaisse que nous ne nous limiterons pas nécessairement à cette ligne parce que, pendant les audiences de comité, des questions seront posées à propos d'autres régions du Canada où il peut y avoir des lignes qui risquent d'être abandonnées.

Il ne fait aucun doute que le sénateur Graham a mentionné dans notre conversation, et j'ai lu son exposé de lundi dernier, le fait que l'expansion économique régionale connaît un problème. Il semble que quelqu'un ici se retrouve le bec dans l'eau. Le sénateur Stewart a attiré mon attention sur une citation faite par le sénateur Graham la semaine dernière à propos des commentaires de l'écrivain Ernest R. Forbes qui a établi un lien remarquable de cause à effet entre la situation actuelle et l'époque du déclin des industries de fabrication de la Nouvelle-Écosse après l'arrivée du CN, si vous voulez, ou la prise de contrôle du chemin de fer Intercolonial par le CN à l'époque en question. L'honorable sénateur a soulevé de très bons points qu'on ne saurait négliger. C'est pourquoi je le félicite de cette interpellation et de ce renvoi.

Par ailleurs, il est évident que les expéditeurs doivent être entendus. Comme l'honorable sénateur se rappelle sans doute les craintes que j'ai exprimées, je n'y reviendrai pas. La seule chose dont je tiens à m'excuser, c'est la légèreté avec laquelle j'ai fait allusion aux observations que le sénateur Graham a faites au sujet du symbolisme. Comme le sait maintenant le sénateur Graham, mon père a été le premier chef de gare à Point Tupper en 1893. Il a travaillé pour le chemin de fer pour pouvoir me permettre de faire mes études de droit. Mon quatrième, mon cinquième et mon sixième anniversaires, je les ai célébrés dans le wagon-restaurant du train de cette ligne entre Sydney et Ottawa quand mon père était député de Cap-Breton-Sud. Ce furent les plus beaux anniversaires de ma vie.

Je fais donc miennes les observations du sénateur Graham au sujet du symbolisme du chemin de fer et de la peur qu'ont les habitants de cette région. Comme lui, j'espère que ce comité va se pencher sur les faits pour donner aux habitants de cette région du globe non pas de faux espoirs, mais des preuves concluantes que cette ligne sera non seulement maintenue,

[Le sénateur Graham.]

mais améliorée. Je félicite donc le sénateur Graham. Je vais certainement voter en faveur de sa motion.

**L'honorable John B. Stewart:** Honorables sénateurs, j'aurais une question à poser au sénateur MacDonald. Il a très bien parlé en faveur de la motion du sénateur Graham. Il me semble qu'il y a un autre élément à souligner. Cette liaison ferroviaire, qui s'appelait à l'origine le prolongement vers l'Est de l'Intercolonial, dessert la population des comtés de Pictou, d'Antigonish et, bien entendu, de l'ensemble des comtés du Cap-Breton et de Guysborough, mais aussi celle de Terre-Neuve.

• (1650)

J'espère que, lorsqu'il choisira ses témoins, le comité tiendra compte des intérêts des expéditeurs de la province canadienne qui est située le plus à l'Est.

**L'honorable John Buchanan:** Honorables sénateurs, ce serait négligent de ma part de ne pas dire quelques mots au sujet de la motion du sénateur Graham.

Premièrement, je suis certainement en faveur de cette enquête, et je l'ai dit au sénateur Graham. Je m'oppose depuis des années à l'élimination des services du CN en Nouvelle-Écosse et au Canada atlantique en général. Nous avons lutté parfois avec succès, d'autres fois en vain, contre l'abandon de lignes secondaires. Au fil des années, des lignes ont été abandonnées dans la vallée de l'Annapolis, dans l'ouest de la Nouvelle-Écosse et sur la côte sud. Nous avons vu VIA Rail abandonner des lignes dans ces régions, de même qu'entre Truro et le Cap-Breton. Nous avons lutté contre l'élimination de tous ces services. Nous avons même envisagé à un certain moment de porter l'affaire devant les tribunaux, mais nous avons décidé de ne pas le faire.

Je crois que l'histoire prouvera que nous avons probablement raison de lutter contre l'abandon de toutes ces lignes. Certaines de ces lignes n'auraient décidément pas dû être abandonnées. Je pense particulièrement—et je crois que le sénateur Graham sera d'accord avec moi—à la ligne de VIA Rail entre Truro et Sydney. Cette ligne n'aurait jamais dû être abandonnée.

Nous en sommes maintenant au point où le CN dit qu'il n'abandonne pas la ligne de Truro au Cap-Breton mais qu'il met celle-ci en vente. En ce qui me concerne, une telle mesure constitue certainement un premier pas vers l'abandon d'une ligne.

Du point psychologique, le moment est mal choisi pour le CN d'envisager une telle mesure. Nous sommes en période de récession et le chômage est plus élevé dans cette partie de la Nouvelle-Écosse que n'importe où ailleurs dans cette province. L'industrie de l'acier éprouve des problèmes. Nous avons de la difficulté à attirer de nouvelles industries. Au cours des dernières années, nous avons vu des compagnies et des industries fermer leurs portes. Bref, le moment est mal choisi pour le CN de parler de vendre sa ligne de Truro à Sydney.

Lorsque les investisseurs apprendront que les Chemins de fer nationaux du Canada semblent vouloir renoncer à desservir cette partie de la Nouvelle-Écosse, leur confiance pour ce qui est d'investir dans cette région, et en particulier au Cap-Breton, s'en trouvera grandement affectée. Il ne fait aucun doute dans mon esprit que cette décision portera un dur coup à la confiance des gens de la région. À cet égard, je me suis