

[Text]

Therefore, Mr. Chairman, I must advise your committee tonight that I, as Minister of Transportation, will not introduce the required enabling legislation in our House of Assembly. Without that legislation, CN cannot proceed with its plans to sell this line. I repeat that our national government has a fundamental responsibility to Atlantic Canada and to Nova Scotia to maintain the service to Nova Scotia business and to do so at an acceptable rate and at an acceptable level. To do anything less would be seen as a betrayal of the spirit of Confederation.

The responsibility of our government is to represent the interests of Nova Scotians and to vigorously oppose anything that is not in the interests of Nova Scotians.

It goes without saying that putting 7,000 jobs in northern and central Nova Scotia at risk is not in the interests of our province. That is what we would be doing if we were to participate in allowing CN to abandon this rail line. That is why we must not allow the sale of this line. That is why we must insist that the federal government keep its commitment to Nova Scotia.

We also believe, along with the Atlantic Provinces Transportation Commission, that there is a need for a commitment to maintain an essential national rail service which would include essential lines. The Atlantic Provinces Transportation Commission has identified the Truro-Sydney line as one of the key lines in Atlantic Canada which must be part of the national transportation system.

Yes, I am aware of the recommendations by Peat Marwick Stevenson Kellogg that support the sale of this line. I know that other private sector organizations support the sale of the line because they are justifiably afraid that CN has no commitment to maintain it and indeed may have a not-so-hidden agenda to get rid of the line in one way or another. My point of view is that there is no guarantee that a private operator will operate the line on a long-range, permanent basis. The only way to get such a guarantee is for the federal government, through CN, to keep its commitment to regional development. That is the only way to protect the jobs, the families and the communities that would be affected by abandonment of this line. That is why our position, Mr. Chairman, remains unchanged.

When I last spoke before this committee, I referred to a trust deed that we believe supports the argument for federal obligation. CN lawyers have, naturally, taken the opposite view of the document. We have just forwarded to CN some additional evidence to support our interpretation of the trust deed and we have engaged a legal consultant with particular expertise in this area to investigate it further.

Any shortline envisaged by the federal government surely must consider how the following items are accommodated in a business plan: an adequate traffic base; suitable equipment; an equitable revenue sharing and traffic interswitching agreement with Canadian National.

[Traduction]

Je dois donc, monsieur le président, aviser votre comité ce soir 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.

La responsabilité de notre gouvernement est de soutenir les intérêts des Néo-Écossais, de s'opposer vigoureusement à toute chose qui n'est pas dans l'intérêt des Néo-Écossais.

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.

Nous croyons également, et c'est aussi l'avis de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, que le gouvernement doit s'engager à maintenir un réseau national de service ferroviaire essentiel, y compris des voies essentielles. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique est d'avis que la voie entre Truro et Sydney représente l'une des voies clés dans les provinces de l'Atlantique et qu'elle doit faire partie du réseau national de transport.

Oui, je suis au courant des recommandations de Peat Marwick Stevenson Kellogg, en faveur de la vente de cette voie. Je sais que d'autres organisations du secteur privé appuient cette vente: les entreprises craignent avec raison que le CN ne soit pas obligé de maintenir le service, qu'il cache peut-être mal son intention de se débarrasser de la voie d'une façon ou d'une autre. Ce que je veux avancer, c'est qu'il n'est pas du tout garanti qu'un exploitant du secteur privé va continuer à faire fonctionner la voie à long terme. La seule façon d'obtenir une telle garantie, c'est obtenir du gouvernement fédéral qu'il continue à s'engager face à l'expansion régionale, par l'entremise du CN. C'est la seule façon de protéger les emplois, les familles et les collectivités qui seraient touchés par l'abandon de cette voie. C'est la raison pour laquelle notre position demeure inchangée, monsieur le président.

La dernière fois que je me suis adressé à ce comité, j'ai fait allusion à un acte de fiducie qui, selon nous, établit que le gouvernement fédéral a une obligation à ce point de vue. Les avocats du CN ont, bien sûr, affirmé le point de vue contraire de celui du document. Nous venons de faire parvenir au CN d'autres éléments à l'appui de notre interprétation de l'acte de fiducie, et nous avons chargé un conseiller juridique qui se spécialise dans ce domaine particulier d'approfondir la question.

S'il envisage l'idée d'une voie secondaire, le gouvernement fédéral doit absolument tenir compte des éléments suivants dans un plan d'exploitation: un trafic adéquat, un matériel convenable, un partage équitable des gains et une entente sur les manoeuvres interréseaux avec le CN.