

[Text]

What arrangements? The only arrangement would be a guarantee by the Government of Canada and/or a guarantee by CN to take back the line and operate it, and they gave us an unequivocal "no" in this committee. They are not prepared to do it. So let us go with the devil we know rather than the devil we do not.

The Chairman: You bring up a very good point, which I think we should emphasize. We have heard from the National Transportation Agency, we have heard from Canadian National and we have heard from Transport Canada, and there are no guarantees whatsoever. There are no safeguards whatsoever. We know this. It is part of our evidence. It is crystal clear. There are no safeguards. It will be interesting to ask Peat Marwick later what they mean by this.

Senator Buchanan: There is one safeguard right now. CN is operating the line and, in the opinion of many people, they cannot abandon that line unless they get various consents, including, in the opinion of many people, the consent of the Government of Nova Scotia, which is not going to be given. So if that is the case, and after it goes through the courts and the courts decide that CN does not have the right to abandon this line without the consent of the Government of Nova Scotia, because of various reasons such as its being a constitutional line, because of its being a trust deed, because of the Strait of Canso agreement or what have you, then they cannot abandon it.

The Chairman: We are back to the other arguments, which are not a matter for this committee.

Senator Sylvain: Mr. Minister, you mentioned the constitutional obligation of the Government of Canada to maintain rail service. I will ask my question in two parts. I presume that this rail line did not exist at the time of Confederation and that the constitutional obligations might well have been fulfilled by having a rail service into Halifax. Would that be correct?

Mr. McDougall: The obligation was to build a rail line "from Halifax to the River St. Lawrence". Those were the words that were used.

Senator Sylvain: So we are not talking about the Truro-Sydney line. When the trust deed that you brought up a little while ago as evidence of obligation was signed, did that particular railway exist?

Mr. McDougall: It did as far as Truro. That part of the line was in existence.

Senator Sylvain: Which part was that?

Mr. McDougall: From Halifax to Truro was in existence, but not to Sydney.

Senator Sylvain: So the trust did not apply to this line and the constitutional obligation did not apply to this particular railway either, if understood that correctly.

Mr. McDougall: The words were "from Halifax to the River St. Lawrence".

Senator Sylvain: Thank you.

[Traduction]

tion? Selon le rapport Peat Marwick, des dispositions pourraient être prises. Quelles dispositions? La seule disposition possible serait une garantie par le gouvernement du Canada ou par le CN selon laquelle l'un ou l'autre reprendrait la voie et l'exploiterait. Mais les deux ont dit un «non» sans équivoque au comité. Ils ne sont pas préparés à le faire. Évitions donc de nous aventurer dans des eaux inconnues.

Le président: Vous amenez là un très bon point, et je crois que nous devrions l'approfondir. L'Office national des transports est venu témoigner devant nous, tout comme le Canadien National et Transports Canada, et il n'y a absolument aucune garantie. Il n'y en a pas, nous savons cela. C'est dans le compte rendu. C'est clair comme de l'eau de roche. Il n'y a pas de garantie. Il serait intéressant de demander plus tard à Peat Marwick ce qu'ils veulent dire par là.

Le sénateur Buchanan: Il y a une garantie à l'heure actuelle. Le CN exploite la voie et, à en croire beaucoup de gens, il ne peut l'abandonner sans le consentement de divers intervenants, y compris, selon bien des gens, celui du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, qu'il n'obtiendra pas. Alors si c'est le cas, et s'il va devant les tribunaux et que ceux-ci décident que le CN n'a pas le droit d'abandonner la voie sans le consentement du gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour diverses raisons, parce que c'est une voie constitutionnelle, parce que c'est un acte de fiducie, parce qu'il y a l'accord du détroit de Canso ou pour quoi que ce soit, alors il ne peut l'abandonner.

Le président: Nous revoici aux prises avec les arguments dont notre comité n'a pas à traiter.

Le sénateur Sylvain: Monsieur le ministre, vous avez mentionné que le gouvernement du Canada a une obligation constitutionnelle de maintenir le service ferroviaire. Ma question comportera deux volets. Je présume que cette voie ferroviaire n'existait pas au moment de la Confédération et que les obligations constitutionnelles pouvaient très bien avoir été remplies grâce à un service ferroviaire vers Halifax. Est-ce que je me trompe?

M. McDougall: L'obligation consistait à bâtir une voie ferroviaire de Halifax au fleuve Saint-Laurent. Ce sont les termes qui ont été utilisés.

Le sénateur Sylvain: Alors, nous ne parlons pas du tronçon Truro-Sydney. Lorsque l'acte de fiducie que vous avez assimilé il y a un moment à une obligation a été signé, ce tronçon particulier existait-il?

M. McDougall: Il allait jusqu'à Truro. Cette partie de la voie existait.

Le sénateur Sylvain: De quelle partie s'agissait-il?

M. McDougall: La voie entre Halifax et Truro existait, mais elle n'allait pas jusqu'à Sydney.

Le sénateur Sylvain: La fiducie ne s'appliquait donc pas à cette voie, et l'obligation constitutionnelle ne s'appliquait pas à ce tronçon particulier non plus, si je comprends bien.

M. McDougall: Les termes étaient «de Halifax au fleuve Saint-Laurent».

Le sénateur Sylvain: Merci.