

[Text]

Senator Forrestall: I do not want to wind up back here the day after Easter Monday to deal with this report. Perhaps later this evening deal we can decide when we will deal with it.

The Chairman: Yes, I think we can do that. I can assure you that it will not be Easter Monday.

Senator Forrestall: If it is, I will not be here.

The Chairman: We have with us this evening the Honourable Ken Streach, the Minister of Transport and Communications for the province of Nova Scotia in his second appearance. We are delighted to have him back. Would you like to begin with a statement, Mr. Minister?

The Honourable Ken Streach, Minister of Transport and Communications, the Government of Nova Scotia: Mr. Chairman and honourable senators, I welcome the opportunity to be here tonight. Some of you may remember that when I appeared on February 6 I was suffering from laryngitis. I have been able to cure that, although I may have other problems. However, I do welcome the opportunity.

Honourable senators, I thank you for once again inviting me to speak to the committee. I will summarize Nova Scotia's position and will also refer to a study conducted by Peat Marwick Stevenson Kellogg for the Industrial Cape Breton Board of Trade on this issue.

The need for continued rail service on the Truro-Sydney line must be viewed from the perspective of both economics and safety. Any hope of economic expansion or stability in this part of Nova Scotia lies in a flexible transportation system that provides the speed of the highway with the long distance cost and the weight advantages of rail. Shippers such as Sydney Steel, Stora Forest Industries, Cape Breton Development Corporation and Trenton Works are critically dependent on rail to ship and receive freight. To the communities where these are major employees, communities already reeling from the recession, loss of rail could mean the end of up to some 7,000 jobs. I consider this an intolerable situation and naturally unacceptable to the Government of Nova Scotia.

The Government of Nova Scotia is committed to do all in its power to protect these jobs, jobs which depend on the continued effective operation of this rail line. That is why we continue to insist that the Government of Canada, through its Crown corporation CN, maintain its commitment to regional development by the continued operation of this line. This is the only way, we believe, that the continued operation of this line can be guaranteed.

We in Nova Scotia cannot sit idly by and support or permit steps to occur that could place thousands of jobs and the economic vitality of many of our communities at risk.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Je ne veux pas me retrouver ici le lendemain du lundi de Pâques pour traiter de ce rapport. Plus tard ce soir, nous pourrions peut-être décider à quel moment nous allons l'aborder.

Le président: Oui, nous pourrions faire cela. Permettez-moi de vous assurer que ce ne sera pas le lundi de Pâques.

Le sénateur Forrestall: Si c'est le cas, je ne serai pas ici.

Le président: Nous accueillons ce soir M. Ken Streach, ministre des Transports et des Communications pour la province de la Nouvelle-Écosse. Il s'agit de son deuxième témoignage. Nous sommes très heureux de l'accueillir de nouveau. Avez-vous une déclaration liminaire à nous faire, Monsieur le ministre?

L'honorable Ken Streach, ministre des Transports et des Communications, gouvernement de la Nouvelle-Écosse: Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis heureux de pouvoir me retrouver ici ce soir. Vous vous souviendrez peut-être que je souffrais d'une laryngite lorsque j'ai témoigné, le 6 février. J'ai pu régler ce problème, même si j'en ai peut-être d'autres. Je suis quand même heureux de pouvoir être ici.

Honorables sénateurs, je vous remercie encore une fois de m'avoir invité à m'adresser au Comité. Je vais résumer la position de la Nouvelle-Écosse, et je vais faire allusion à une étude réalisée par Peat Marwick Stevenson & Kellogg pour le compte de la chambre de commerce du Cap-Breton industriel à propos de cette question.

S'il est nécessaire de maintenir le service ferroviaire entre Truro et Sydney, il faut penser économie et sécurité. Si cette région de la Nouvelle-Écosse peut aspirer à une stabilité ou à une expansion économique, elle doit pouvoir disposer d'un réseau de transport souple qui est aussi rapide que le réseau d'autoroutes, mais présente les avantages du transport ferroviaire sur le plan du poids et du coût pour les longues distances. Les expéditeurs comme Sydney Steel, Stora Forest Industries, la Société de développement du Cap-Breton et Trenton Works dépendent énormément du train pour recevoir et expédier des marchandises. Dans les collectivités où ils sont les principaux employeurs, les gens souffrent déjà beaucoup de la récession, et la fin du service ferroviaire pourrait faire disparaître jusqu'à 7 000 emplois. C'est une situation inadmissible à mes yeux et, naturellement, une situation inacceptable pour le gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse s'engage à faire tout son possible pour protéger ces emplois, des emplois qui dépendent du maintien du service ferroviaire sur cette voie. C'est pourquoi nous insistons pour que le gouvernement du Canada—par l'entremise de sa société d'État, le CN—fasse honneur à ses engagements sur le plan de l'expansion régionale en maintenant le service sur cette voie. Selon nous, ce serait la seule façon de garantir que l'on continuera à offrir le service sur cette voie.

En Nouvelle-Écosse, nous ne pouvons pas nous croiser les bras et appuyer ou permettre une action susceptible de menacer de milliers d'emplois et la viabilité économique d'un grand nombre de nos collectivités.