

[Text]

There is no doubt in my mind that the consent of the Government of Nova Scotia is required.

Secondly, a permit is required. In order for that to happen, it would be necessary to amend the *Railway Act* of Nova Scotia, which is an old statute. Its provisions have not been used for a long time.

Going back to opinions expressed by Mr. Matheson, in whom I have a lot of confidence, I believe that this is part of a national transportation line. This is not a branch line. This is part of a system from the west coast to the east coast. Therefore, as he terms it, and he may be right and he may be wrong, it is part of the "constitutional" rail system of Canada.

For all those reasons, as I have said before in this committee, I do not believe CN has the *ex parte* right to sell it. Even if it proceeds to sell it, the sale must be agreed to by the Government of Nova Scotia and the Government of Canada.

Therefore, I think the statement by the minister tonight that the Government of Nova Scotia will not consent, that it will not issue a permit, ends the matter.

The Chairman: Senator Buchanan, I think we are into a bit of semantics here. We examined the words used by Mr. Cantin in answer to you, senator. They can be taken in one of two ways. The minister has made it abundantly clear tonight that, certainly, it requires the permission of both the feds and the Province of Nova Scotia. It does so simply because the Province of Nova Scotia has to agree to give an operating permit.

You can twist it around any way you want to, Senator Buchanan.

I point you back to the draft report only to remind you that there is a paragraph therein which reads:

The committee is cognizant of the differing opinions expressed regarding the legal status of the Truro-Sydney railway line. However, the committee is not a judicial body and therefore cannot make a determination as to which is the correct view. This is a matter which the committee feels would appropriately be taken into consideration by the National Transportation Agency in its determination. In any case, the matter may ultimately have to be resolved by a court of law.

Senator Buchanan: I have no disagreement with that, Mr. Chairman. I have simply reiterated what I have said before. There are between three and five reasons why this sale may not proceed.

I wish to refer you to page C-12 of the unrevised testimony of Mr. Cantin. At that page I asked him if he agreed with Mr. Matheson that CN's mandate, with respect to this line or any other, is in terms of management operation and not ownership, and that in order to abandon, sell or do anything with the line other than manage and operate it, that can only be done with the consent of the Government of Canada and the Government of Nova Scotia. He said unequivocally, "You are perfectly correct. That is the conclusion we have reached as well so far as the ownership of the land is concerned."

[Traduction]

Il ne fait aucun doute dans mon esprit que l'assentiment du gouvernement de la Nouvelle-Écosse est nécessaire.

Deuxièmement, il faut un permis. Pour qu'un permis soit octroyé, il est nécessaire de modifier la loi sur les chemins de fer de la Nouvelle-Écosse, une vieille loi. Il y a longtemps que ses dispositions n'ont pas été appliquées.

Pour revenir à l'opinion exprimée par M. Matheson, en qui j'ai beaucoup de confiance, je crois que la voie fait partie du réseau national de transport. Ce n'est pas une voie secondaire. C'est une partie d'un réseau qui va de la côte ouest à la côte est. Par conséquent, comme il le dit—il a peut-être raison, il a peut-être tort—elle fait partie du réseau ferroviaire «constitutionnel» du Canada.

Pour toutes ces raisons, comme je l'ai déjà dit au Comité, je ne crois pas que le CN ait le droit de le vendre *ex parte*. Même si le CN procède à la vente, celle-ci doit se faire avec l'assentiment des gouvernements de la Nouvelle-Écosse et du Canada.

Par conséquent, si l'on se fie à la déclaration faite par le ministre ce soir, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ne donnera pas son consentement, c'est-à-dire qu'il ne va pas octroyer de permis. Voilà qui règle la question.

Le président: Sénateur Buchanan, c'est un peu de la sémantique que nous faisons ici. Nous avons étudié les termes employés par M. Cantin en réponse à votre question, sénateur. Ils se prêtent à deux interprétations. Le ministre a affirmé très clairement ce soir que la vente de la voie doit absolument être agréée et par le gouvernement fédéral, et par la province de la Nouvelle-Écosse. C'est simplement que la Nouvelle-Écosse doit être d'accord pour octroyer un permis d'exploitation.

Vous pouvez tourner la chose et la regarder de tous les angles que vous voulez, sénateur Buchanan.

Je vous demande seulement de vous reporter à l'ébauche de rapport, en particulier au paragraphe suivant:

Le Comité est au courant des différentes opinions qui ont été exprimées pour ce qui touche le statut juridique de la voie ferrée reliant Truro à Sydney. Par contre, le comité n'est pas un organe judiciaire. Il ne peut donc pas déterminer lequel de ces avis est juste. Le comité estime qu'il serait logique de confier cette tâche à l'Office national des transports. De toute façon, ce seront peut-être les tribunaux qui vont finir par devoir trancher.

Le sénateur Buchanan: Je ne suis pas en désaccord avec cela, monsieur le président. J'ai simplement répété ce que j'avais déjà dit. La vente ne peut avoir lieu pour trois, quatre ou cinq raisons.

Je vous renvoie à la page C-12 du témoignage non révisé de M. Cantin. Je lui ai demandé à ce moment-là s'il était d'accord avec M. Matheson quand ce dernier disait que le mandat du CN, pour cette voie ferrée comme pour toute autre, concerne la gestion et l'exploitation et non la propriété, et qu'il faut absolument le consentement des gouvernements du Canada et de la Nouvelle-Écosse avant d'abandonner cette voie, de la vendre ou d'y faire quoi que ce soit, sauf la gérer et l'exploiter. Il a été sans équivoque et a dit que j'avais parfaite-