

[Text]

tle bit more about why you feel that argument about the deed of trust is even stronger than the first time you came?

**Mr. Stretch:** Yes. I can simply indicate this, and then I will ask Don McDougall to elaborate. When CN indicated its desire to sell this line, I must tell you it came as a bit of a surprise to many of us in the province. I guess perhaps after our first appearance here and getting into the various aspects of what we might be able to do to prevent such a move by the federal authorities, we have been doing some extensive study on this.

Don, you might perhaps elaborate on the trust deed and what we considered to be our position on that.

**Mr. Donald McDougall, Director, Transportation Policy, Government of Nova Scotia:** Yes. The Attorney General's department first investigated this matter and thought that there was an argument that, when the Province of Nova Scotia transferred to the Government of Canada the rail line from Truro to Pictou, the federal government assumed the responsibility to continue to operate that line. We advised CN of that. They looked at the matter and were of the opinion that there was no such obligation on the Government of Canada.

In the interim, we have hired a professor from Dalhousie Law School to investigate the matter further. His preliminary findings are that there is substance to our claim and that he is going to continue to investigate that further.

**Senator Forrestall:** Who is the professor?

**Mr. McDougall:** I am sorry. I do not recall his name.

**The Chairman:** Senator Buchanan.

**Senator Buchanan:** I do not think that what the minister said here tonight comes as any surprise to the members of the committee. I agree with what he has said. First, I am of the opinion that Canadian National does not have the right to sell, *ex parte*, this line of railway. I agree with Rand Matheson in this regard, as the Chairman knows. However, let us set that aside for the moment.

I also do not believe that the Canadian National can sell the line without the consent of the Government of Nova Scotia and the Government of Canada. At the last meeting in this room, Mr. Cantin of Canadian National agreed with that position. In answer to my question about the two levels of government being required to give consent, he said, "Yes, they definitely are." He was not talking about a permit then. He later talked about a permit.

I also agree with Rand Matheson when he says that the transfer of land from the Province of Nova Scotia to the Government of Canada in 1897, or somewhere around that time, constituted, perhaps not in writing but in the substance or implications of the deed, a transfer of property for the Government of Canada to continue to operate a rail line, which was the Intercolonial Rail line system.

[Traduction]

seiller juridique pour poursuivre le dossier. Vous croyez que votre argument à ce sujet est encore plus convaincant que la première fois. Pourriez-vous nous dire pourquoi?

**M. Stretch:** Oui. Je dirai simplement ceci avant de demander à Don McDougall d'apporter des précisions. Comme le CN a manifesté son intention de vendre la voie, je dois vous dire qu'un grand nombre d'entre nous avons été un peu étonnés en Nouvelle-Écosse. Ce qui s'est passé, j'imagine, c'est qu'après notre premier témoignage ici et après avoir étudié les différentes options pour empêcher les autorités fédérales de poser un tel geste, nous avons approfondi le dossier considérablement.

Don, vous pourriez peut-être apporter des précisions sur cet acte de fiducie et sur notre position à ce sujet.

**M. Donald McDougall, directeur, Programme en matière de transports, gouvernement de la Nouvelle-Écosse:** Oui. Le ministre du Procureur général a d'abord fouillé le dossier: il a conclu qu'au moment où la province de la Nouvelle-Écosse a transféré au gouvernement du Canada la responsabilité de la voie ferrée entre Truro et Picto County, le gouvernement fédéral avait la responsabilité de continuer à l'exploiter. Nous avons avisé le CN. Leurs experts ont étudié la question et affirmé que le gouvernement du Canada n'était lié par aucune obligation du genre.

Entre-temps, nous avons demandé à un professeur de la Dalhousie Law School d'approfondir le dossier. Selon ses conclusions préliminaires, notre assertion est fondée. Il va approfondir le dossier davantage.

**Le sénateur Forrestall:** Qui est ce professeur?

**M. McDougall:** Je suis désolé, mais je ne me souviens pas de son nom.

**Le président:** Sénateur Buchanan.

**Le sénateur Buchanan:** Je ne crois pas que les membres du Comité soient vraiment étonnés de ce que le ministre a affirmé ce soir. Je suis d'accord avec ce qu'il a dit. Premièrement, je suis d'avis que le CN n'a pas le droit de vendre cette voie ferrée *ex parte*. Je suis d'accord avec Rand Matheson là-dessus, comme le président le sait. Laissons cela de côté pour le moment, toutefois.

Je suis aussi d'avis que le CN ne peut vendre la voie sans le consentement du gouvernement de la Nouvelle-Écosse et du gouvernement du Canada. Au cours de la dernière réunion qui a eu lieu dans cette salle, M. Cantin du CN s'est dit d'accord là-dessus. Je lui ai demandé si les deux ordres de gouvernements avaient donné leur assentiment. Il a répondu: «Oui». Il ne parlait pas d'un permis à ce moment-là. Il a parlé d'un permis plus tard.

Je suis aussi d'accord avec Rand Matheson pour ce qui touche le transfert de propriété de la province de la Nouvelle-Écosse au gouvernement du Canada en 1897, ou à peu près à cette époque. Cela constituait, peut-être pas dans la lettre de l'acte de fiducie, mais dans la substance ou dans les conséquences qu'il porte, un transfert de propriété pour le gouvernement du Canada, qui devait continuer à exploiter la voie ferroviaire, ou l'Intercolonial Rail Line, comme il s'appelait à ce moment-là.