

Quant à l'article 32 des *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada*, cité précédemment, Me Johansen fait valoir que le paragraphe 32(1) oblige le gouvernement du Canada à maintenir un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre Sydney et Port-aux-Basques. Contrairement à M. Matheson qui voit dans le paragraphe 32(2) l'assurance du maintien d'une liaison ferroviaire avec Terre-Neuve, il soutient que l'unique objet de ce paragraphe est d'inclure cette province dans la région maritime pour lui permettre de profiter des tarifs de fret spéciaux qui y sont en vigueur. Selon lui, l'article 32 ne crée au gouvernement fédéral aucune obligation de maintenir un service ferroviaire reliant Sydney à Port-aux-Basques.

Me Cantin est lui aussi d'avis que l'unique obligation posée au gouvernement du Canada par l'article 32 est de maintenir un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre North Sydney et Port-aux-Basques. Il fait valoir précisément que les *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada* ne font nullement allusion au maintien d'un service ferroviaire entre Truro et Sydney aux fins de la préservation du transport par rail à Terre-Neuve. Par conséquent, force lui est de conclure qu'il n'en découle aucune obligation constitutionnelle.

Contrairement à M. Matheson, Mes Cantin et Johansen soutiennent en définitive qu'il n'existe aucune entrave constitutionnelle ou juridique à la vente de la ligne ferroviaire reliant Truro à Sydney. Selon eux, le CN peut la vendre, à condition de se conformer aux exigences législatives et à la procédure décrite dans le chapitre 1 du présent rapport.

Le Comité constate donc que les avis sont partagés sur le statut juridique de la ligne Truro-Sydney. Mais il ne peut s'ériger en tribunal pour trancher. Il croit que la question devrait être examinée par l'Office national des transports et même, en fin de compte, jugée par une cour de justice.

Par ailleurs, d'aucuns se sont demandé devant le Comité si la ligne reliant Truro à Sydney traverse des terres ou des réserves indiennes et si, dans l'affirmative, des arrangements quelconques ont été pris avec les Autochtones au sujet d'une possible emprise du chemin de fer sur ces terres. Le Comité a appris que l'emprise traverse la réserve indienne actuelle de Pomquet et d'Afton, n° 23, et l'ancienne réserve indienne de Sydney, n° 28. Dans le cas de la réserve indienne de Pomquet et d'Afton, n° 23, l'emprise (5,24 acres) a été achetée par le constructeur original en 1881 au ministère des Affaires indiennes, selon les règles de l'époque. Dans le cas de la réserve indienne de Sydney, n° 28, l'emprise (0,66 acres) a été transférée par deux décrets, en 1903, du ministère des Affaires indiennes au ministère des Chemins de fer et canaux (gouvernement du Canada). Dans les deux cas, il y a eu indemnisation. Ce qui restait de la réserve indienne de Sydney, n° 28, a été cédé par la bande Membertou le 1<sup>er</sup> mars 1964, vendu à Francis Joseph Kelley et inscrit au cadastre sous ce nom le 18 novembre 1964.

Le fait que la ligne Truro-Sydney traverse des terres indiennes ne constituerait donc pas une entrave à la vente du réseau par le CN. Le ministère des Affaires indiennes et du Nord a toutefois demandé, pour des raisons d'ordre administratif, que le CN impose à tout acheteur de lui céder pour une somme nominale les parties de la ligne qui faisaient anciennement partie de la réserve indienne de Pomquet et d'Afton, n° 23, lorsqu'elles ne seraient plus utilisées comme voies ferrées.