

Se fondant sur ces arguments et sur d'autres encore, M. Matheson en arrive à la conclusion que le CN, à qui ont été « confiées » la gestion et l'exploitation de la ligne Truro-Sydney, ne peut prendre l'initiative de vendre cette voie ferrée (à cause, dit-il, de « son rôle essentiel dans la Confédération »), sans avoir obtenu au préalable l'assentiment des gouvernements du Canada et de la Nouvelle-Écosse.

Le Comité a demandé un avis juridique en la matière à Me Serge Cantin, c.r., avocat du CN, et à Me David Johansen, de la Bibliothèque du Parlement. Ni l'un ni l'autre n'a trouvé, dans les lois autorisant la construction de ce chemin de fer ou d'un tronçon de celui-ci, mention d'une obligation quelconque de conserver ou d'exploiter la ligne Truro-Sidney. Qui plus est, à leur avis, aucune loi constitutionnelle ne confère au gouvernement du Canada l'obligation de conserver ou continuer à exploiter cette voie ferrée ou un tronçon de celle-ci.

À cet égard, lors de la première comparution des représentants du gouvernement de la Nouvelle-Écosse devant le Comité le 6 février 1992, M. Don MacDougall, directeur de la politique des transports au ministère des Transports et des Communications, a indiqué que la province n'avait pu trouver dans la Constitution une garantie écrite quelconque que le service continuerait à être assuré sur la ligne Truro-Sydney. À son avis, toutefois, le gouvernement du Canada a la responsabilité morale de maintenir le service sur cette ligne, et il pourrait fort bien être dans l'obligation contractuelle de continuer à exploiter la voie allant de Truro au détroit de Canso, du côté du Cap Breton. D'aucuns ont signalé que le Solliciteur général s'interrogeait sur l'existence possible d'un tel acte de « fiducie » de la province de la Nouvelle-Écosse au gouvernement du Canada. Me Serge Cantin, avocat du CN, a dit au Comité que sa société avait elle aussi examiné la question et qu'elle n'avait trouvé aucune preuve de l'existence d'un acte de « fiducie ». Il a établi qu'il y avait un acte en fief simple et un transfert absolu de la propriété au gouvernement du Canada. Des représentants du gouvernement de la Nouvelle-Écosse comparurent à nouveau devant le Comité, le 14 avril 1992. À cette occasion, M. MacDougall rapporta qu'un professeur de l'Université Dalhousie était d'avis qu'il y avait matière à réclamation, de la part de la province, quant à cet acte de « fiducie »; ce professeur menait d'ailleurs des recherches à ce sujet.

Par ailleurs, Me Cantin ne pense pas comme M. Matheson que la vente de la ligne Truro-Sydney par le CN nécessiterait le consentement du gouvernement du Canada et de celui de la Nouvelle-Écosse. À son avis, cette vente n'exigerait que l'autorisation du gouvernement du Canada, qui est le propriétaire du réseau ferroviaire dont la gestion et l'exploitation ont été confiées au CN.

Dans leurs avis juridiques, Me Cantin et de Me Johansen ont tous deux fait valoir que l'article 145 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, sur lequel M. Matheson appuie une bonne partie de son argumentation, avait été abrogé en 1893. Cette abrogation s'expliquait probablement par le fait que le gouvernement s'était acquitté de son engagement de construire un chemin de fer « reliant le fleuve St. Laurent à la cité d'Halifax dans la Nouvelle-Écosse ». Les deux avocats estiment donc que l'article 145 ne saurait être invoqué au sujet de la ligne Truro-Sydney.