

l'entreprendre sans délai : à ces causes, pour donner suite à cette convention, le gouvernement et le parlement du Canada seront tenus de commencer, dans les six mois qui suivront l'union, les travaux de construction d'un chemin de fer reliant le fleuve St. Laurent à la cité d'Halifax dans la Nouvelle-Écosse et de les terminer sans interruption et avec toute la diligence possible.

En conséquence de la disposition susmentionnée, ainsi que de l'article 108 et du point 6 de la Troisième annexe de la *Loi constitutionnelle de 1867* (qui transfèrent au gouvernement du Canada la propriété des chemins de fer appartenant à chacune des provinces au moment de la Confédération), M. Matheson soutient que le tronçon de la ligne Truro-Sydney entre Truro et New Glasgow faisait partie du chemin de fer Intercolonial et de ce qu'il appelle le « chemin de fer de la Confédération » au moment de l'union en 1867. À cette date, la voie ferrée, construite plus tôt par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse entre Halifax et Pictou, via Truro et New Glasgow, est donc devenue la propriété du gouvernement du Canada. M. Matheson affirme que le tronçon de la ligne Truro-Sydney dont il est question ici faisait partie de l'Intercolonial ou « chemin de fer de la Confédération », malgré l'imprécision de l'article 145 qui ne parle que d'un « chemin de fer reliant le fleuve St. Laurent à la cité d'Halifax dans la Nouvelle-Écosse ».

M. Matheson prétend que le reste de la ligne ferroviaire reliant Truro et Sydney est aussi devenu un « chemin de fer de la Confédération » et devrait être considéré comme une « ligne principale », en raison de l'article 32 des *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada* (décembre 1948) qui stipule que :

32. (1) Le Canada maintiendra, selon le volume du trafic offert, un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre North Sydney et Port-aux-Basques; ce service, dès qu'une route pour véhicules à moteur aura été ouverte entre Corner Brook et Port-aux-Basques, assurera aussi, dans une mesure convenable, le transport des véhicules à moteur.

(2) Aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'île de Terre-Neuve sera comprise dans la région maritime du Canada et le transport direct entre North Sydney et Port-aux-Basques sera classé comme exclusivement ferroviaire.

(3) Toute législation du Parlement du Canada accordant des taux spéciaux pour le transport à l'intérieur, à destination ou en provenance de la région maritime sera, dans la mesure appropriée, rendue applicable à l'île de Terre-Neuve.

Selon M. Matheson, la ligne Truro-Sydney demeure un « chemin de fer de la Confédération » et est un élément essentiel du service ferroviaire reliant Terre-Neuve au reste du pays, malgré le *Protocole d'entente entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de Terre-Neuve*, signé le 20 juin 1988, qui a aboli le transport ferroviaire à Terre-Neuve et établi un système global de transport.