

CHAPITRE 2

OBLIGATIONS LÉGALES RELIÉES ÉVENTUELLEMENT AU CHEMIN DE FER

Il a été question, dans le chapitre précédent, de la procédure réglementaire que le CN doit suivre pour vendre la ligne Truro-Sydney. Le mécanisme ne s'enclencherait vraisemblablement que si aucun obstacle juridique n'entravait la vente ou que si pareil obstacle avait été auparavant levé. À cet égard, des questions ont été soulevées au sujet du statut juridique de cette ligne ferroviaire. Il s'agit essentiellement de savoir si le propriétaire, soit le gouvernement du Canada (ou le CN, à qui a été confiée l'exploitation du réseau), est légalement tenu de la maintenir ouverte. Si c'est le cas et si nul accord entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Écosse n'est venu annuler cette obligation, d'aucuns affirment que la ligne ne pourrait pas être vendue. Le Comité a sollicité l'avis de certains experts, dont les opinions sont résumées ci-dessous.

M. Rand Matheson, spécialiste de l'histoire des transports dans les Maritimes, a préparé pour le Comité une étude où il soutient que le chemin de fer Intercolonial entre Halifax et le fleuve Saint-Laurent ainsi que le tronçon ferroviaire Truro-Sydney entre Truro et New Glasgow font partie de ce qu'il appelle le « chemin de fer de la Confédération ». Il cite à l'appui de son argument l'article 108 et le point 6 de la Troisième annexe, de même que l'article 145 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. M. Matheson avance en outre que la « ligne principale » Truro-Sydney, selon ses mots, qui a été intégrée au chemin de fer Intercolonial, est un « chemin de fer de la Confédération » en vertu de l'article 32 des *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada*. Or, ce texte législatif, qui a maintenant force de loi grâce à la *Loi sur Terre-Neuve*, fait aujourd'hui partie de la Constitution du Canada conformément à l'article 52 et à l'Annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*. S'appuyant sur ces dispositions constitutionnelles et législatives, entre autres, M. Matheson affirme que le CN, en tant que gestionnaire et exploitant de la ligne Truro-Sydney (par application du décret C.P. 115 du 20 janvier 1923), n'a pas le droit de prendre des mesures *ex parte* en vue de sa vente sans avoir obtenu au préalable l'assentiment du gouvernement du Canada et de celui de la Nouvelle-Écosse.

M. Matheson fait observer que l'existence du chemin de fer Intercolonial était une « condition préalable » de la Confédération, sans laquelle l'union entre les provinces aurait été impossible en 1867. Il invoque à l'appui de cet argument l'article 145 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, maintenant abrogé, dont voici le texte :

145. Considérant que les provinces du Canada, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick ont, par une commune déclaration, exposé que la construction du chemin de fer Intercolonial était essentielle à la consolidation de l'union de l'Amérique du Nord britannique, et à son acceptation par la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, et qu'elles ont en conséquence arrêté que le gouvernement du Canada devait