

Que le *Code canadien du travail* s'applique à une voie secondaire aux termes de l'alinéa 92(10)a) est une question de fait à déterminer selon les circonstances particulières et en fonction des critères établis par la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Central Western*. Il faut examiner les aspects matériels et opérationnels du chemin de fer secondaire. Dans l'affaire *Central Western*, la Cour a conclu que le chemin de fer secondaire n'était pas un ouvrage ni une entreprise à caractère interprovincial au sens de l'alinéa 92(10)a) et qu'il ne faisait pas non plus partie intégrante d'un ouvrage ou d'une entreprise de compétence fédérale déjà existante, qui l'aurait assujéti à l'alinéa 92(10)a). La Cour suprême a donc statué que le *Code canadien du travail* ne s'appliquait pas à la voie secondaire dont Central Western est propriétaire et qu'elle exploite. Ce faisant, elle a renversé la décision de la Cour fédérale.

La Cour suprême a fait remarquer qu'elle n'avait pas besoin d'aborder une autre question qui avait été examinée par la Cour fédérale, à savoir si Central Western relevait de la compétence fédérale parce qu'ayant été déclaré « pour l'avantage général du Canada » par le Parlement, en conformité avec l'alinéa 92(10)c) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Avant l'audience du pourvoi par la Cour suprême, le gouvernement fédéral avait adopté une loi ayant effet rétroactif à partir du 1^{er} juillet 1986 et qui retirait toute déclaration visée à l'alinéa 92(10)c) dont pouvait faire l'objet Central Western. La Cour suprême n'avait donc pas besoin d'étudier la question de l'alinéa 92(10)c).

En résumé, cette affaire démontre clairement que si la voie Truro-Sydney devait être vendue à une société de constitution provinciale, la voie secondaire ne relèverait pas nécessairement de la compétence provinciale pour ce qui est des relations de travail. Elle pourrait être assujéti au *Code canadien du travail* en application de l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867* et donc être liée par les accords conclus entre les syndicats et le CN, mais uniquement si elle répondait à l'un ou l'autre des critères énoncés par la Cour suprême dans l'affaire *Central Western*.

Au-delà de ces préoccupations, le Comité est très conscient de l'importance que de nombreux témoins accordent au rôle traditionnel des chemins de fer en Nouvelle-Écosse. Il s'agit pour eux d'un mode de vie et d'un moyen de transport essentiels pour la province. C'est pourquoi beaucoup estiment que cette voie doit être maintenue à perpétuité.

Bien que le Comité reconnaisse l'importance de cette voie pour la population de la Nouvelle-Écosse et les graves inquiétudes qu'inspire son avenir, certaines conclusions s'imposent :

Le CN n'est pas disposé à offrir le service et, de son propre aveu, estime qu'un exploitant de voie secondaire est mieux « structuré » pour le faire;

À moins que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ne puisse démontrer le contraire, le CN a le droit, aux termes de la *Loi sur les transports nationaux* de 1987, de vendre cette voie ferrée en se conformant à toutes les obligations juridiques et à la procédure réglementaire énoncées au premier chapitre;