

ait à faire rapport s'il ne faudrait pas aviser Son Excellence le gouverneur général en conseil de désavouer les actes de chemins de fer suivants passés par la législature de la province du Manitoba, lors de sa dernière session, savoir :—

1. Chap. 37, "Acte à l'effet de constituer légalement la compagnie du chemin de fer du Sud-Est de Winnipeg."

2. Chap. 38, "Acte à l'effet de constituer légalement la compagnie de tramways du Manitoba."

3. Chap. 39, "Acte à l'effet de constituer légalement la compagnie du chemin de fer d'Emerson et du Nord-Ouest."

Le ministre de la justice, dans un rapport en date du 4 janvier 1882 ci-annexé, recommande que pour les raisons y mentionnées, l'acte passé par la législature du Manitoba pendant l'année 1881, chap. 37 des statuts, et intitulé : "Acte à l'effet de constituer légalement la compagnie du chemin de fer du Sud-Est de Winnipeg," soit désavoué.

Le comité recommande en conséquence que l'acte soit désavoué et que copie du rapport du ministre de la justice soit transmise au gouvernement du Manitoba pour son information.

Pour copie conforme, J. O. COTÉ, G.C.P.

A l'honorable secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 2 novembre 1881.

(Mémoire.)

Le soussigné a l'honneur de représenter que la législature de la province du Manitoba, lors de sa dernière session, a passé les actes de chemin de fer suivants :—

1. Chap. 37.—"Acte à l'effet de constituer légalement la compagnie du chemin de fer du Sud-Est de Winnipeg."

2. Chap. 38.—"Acte à l'effet de constituer légalement la compagnie de tramway du Manitoba."

3. Chap. 39.—"Acte à l'effet de constituer légalement la compagnie du chemin de fer d'Emerson et du Nord-Ouest."

Que par une lettre en date du 18 ult., la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait observer les effets qu'aurait la construction de ces différentes lignes sur le trafic qui appartiendrait légitimement à son chemin, appelant en même temps l'attention sur le fait qu'une des conditions les plus essentielles d'après laquelle elle a entrepris la construction du chemin de fer et plus particulièrement de la division de l'est du dit chemin s'étendant depuis l'embranchement de la Baie du Tonnerre jusqu'à la station de Callander, était qu'il ne serait pas permis de détourner aucune partie du trafic que la compagnie pourrait raisonnablement s'attendre à transporter sur cette division, par la construction de chemins de fer tendant à s'emparer du trafic du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

Que l'ingénieur en chef a fait rapport à ce sujet que toutes ces différentes chartes accordées par les actes cités plus haut, autorisaient les compagnies respectives à courir à la frontière entre la province du Manitoba et l'Etat du Minnesota, privilège qui sans aucun doute est en opposition à l'intention de la section 15 de l'Acte du chemin de fer Canadien du Pacifique, laquelle se lit comme suit :—

"Pendant l'espace de vingt ans, à compter de la date des présentes, le parlement du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer au sud de celle du Pacifique canadien, partant d'aucun endroit sur ou près le chemin de fer Canadien du Pacifique, excepté de quelque ligne qui courrait au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest, ni en deça de quinze milles de la latitude 49°." Cette section étant évidemment insérée dans le contrat fait avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après la considération qu'il était à la fois très désirable et dans l'intérêt public que l'immense trafic que l'on peut attendre du Grand Nord-Ouest fût transporté directement à la mer, ou à la partie est du Canada par la route