

min de fer du Pacifique canadien. On est actuellement à faire l'examen de la ligne jusqu'à la Colombie anglaise, et quand le rapport en aura été présenté au gouvernement, ce dernier déterminera ce qu'il y a à faire relativement à la ligne télégraphique.

M. BUNSTER. Pourquoi Port Moody a-t-il été choisi comme le terminus dans la Colombie anglaise au lieu d'Esquimaux comme cela était originairement entendu ?

Sir CHARLES TUPPER. Le gouvernement en construisant le chemin jusqu'à Port-Moody, fait autant que le permettent les finances. Mais on devait se rendre à Port Moody avant d'aller à Esquimaux. Le gouvernement marche dans la bonne direction.

M. BUNSTER. Le plan originaire était de placer le terminus à Esquimaux, et il pense que l'honorable ministre des Chemins de fer aura encore à amener le terminus là. Tout ce qu'il faut pour cela, c'est l'émission de quelques obligations de plus.

M. BLAKE. La compagnie a droit, et je pense qu'elle doit être aussi obligée, de transmettre les messages pour le public le long de la ligne télégraphique. Je pense que ce serait une affaire sérieuse si la compagnie avait une ligne télégraphique qu'elle ne serait pas tenue de laisser à la disposition du public, et si ce dernier devait se pourvoir d'autres lignes indépendantes.

Sir CHARLES TUPPER. Il n'y a pas de doute qu'une compagnie qui est obligée de construire une ligne télégraphique pour sa propre commodité, doit être bien aise d'en laisser l'usage au public.

Je pense qu'il n'est besoin d'aucune clause obligatoire pour assurer cet avantage au public, d'autant qu'il est évidemment de l'intérêt de la compagnie de l'accorder. Elle rencontrerait bientôt de la compétition en refusant de transmettre des messages pour le public.

M. BLAKE. Je puis voir comment il pourrait y avoir compétition à transmettre les messages pour le public, si la compagnie refuse de les transmettre. Comme le gouvernement et le syndicat s'accordent à dire qu'il serait à l'avantage mutuel, et du public et de la compagnie, que la ligne télégraphique soit laissée à l'usage du public, je préférerais voir le petit mot "pourra" retranché, pour y substituer le mot "devra," de manière à ce que la compagnie "devra entreprendre la transmission des dépêches pour le public." Mais mon honorable ami semble croire qu'il n'est pas du tout nécessaire d'ordonner au syndicat de faire quelque chose, mais que tout ce qui était nécessaire était d'ordonner au gouvernement.

M. PLUMB. Pour une ligne aussi longue que celle sur laquelle cette compagnie aura à opérer, il est absolument nécessaire qu'elle ait le contrôle sur la ligne télégraphique, et il serait absolument injuste de la forcer de recevoir des messages privés, et de s'exposer à des dommages pour toute irrégularité qui pourrait arriver en envoyant ces messages. Je pense qu'on pourrait laisser à la compagnie le pouvoir de prendre des messages privés quand elle pourrait le faire. Il est bien connu que les compagnies de chemin de fer, qui ont des bureaux de télégraphe dans le pays, donnent la préférence à leur propres messages.

M. BLAKE. Je n'entends pas dire que les affaires du public doivent avoir priorité sur les affaires du chemin de fer, qui sont les plus importantes, mais cette disposition de la clause devrait être rédigée de manière à donner la priorité à la compagnie. Je suppose qu'il sera prescrit que, sans enfreindre les droits donnés à cette compagnie, une charte pourra être octroyée, soit à une autre compagnie, ou peut-être au gouvernement, pour se servir du terrain du chemin, afin d'ériger une ligne télégraphique sur son parcours. Dans une pareille étendue de pays, il est évidemment d'une grande importance que les lignes télégraphiques suivent de près le

chemin de fer, et cette compagnie ne devrait pas avoir le droit exclusif de se servir du terrain du chemin pour y planter les poteaux.

Sir JOHN A. MACDONALD. Evidemment aucun droit exclusif n'est donné par cette clause. C'est une simple clause de permis. En donnant certains pouvoirs à la compagnie pour bâtir un chemin de fer, je ne pense pas qu'on devrait l'obliger à établir un réseau télégraphique, comme on le ferait en substituant le mot "devra" au mot "pourra." La compagnie avait demandé un pouvoir additionnel lui permettant d'expédier des messages pour le public en général, mais il ne peut y avoir aucun pouvoir exclusif de donné, et il n'y a eu aucun pouvoir exclusif demandé. Il serait très injuste de biffer le mot "pourra" et d'y substituer le mot "devra."

M. BLAKE. Je ne désire pas que le mot "devra" s'applique à la construction et à l'entretien d'une ligne télégraphique, mais qu'après avoir été construite et mise en opération, elle "devra" être ouverte au public.

Sir JOHN A. MACDONALD. Je pense que cela devrait être laissé à la compétition.

M. CASEY. L'intention est évidemment d'octroyer à la compagnie une charte, tant pour une ligne télégraphique que pour un chemin de fer. Outre qu'elle aura le monopole dans le Nord-Ouest, elle aura aussi le droit d'acquiescir des lignes dans les provinces d'Ontario, Québec, les provinces maritimes, et les parties avoisinant les Etats-Unis. La clause est adoptée.

Clause 21.

Sir RICHARD CARTWRIGHT. Je rappellerai au ministre des chemins de fer qu'il a promis d'introduire, dans l'Acte refondu des chemins de fer, une nouvelle clause tendant à modifier la portée de celle qui existe maintenant; je crois aussi qu'il devrait déposer devant la Chambre une déclaration ou un bill indiquant quels sont les amendements qu'on se propose de faire à l'Acte général.

Sir CHARLES TUPPER. J'ai déjà donné avis d'un bill dont une des clauses donnera satisfaction aux honorables députés de la gauche. Je serai prêt à amender le bill autant qu'il sera jugé nécessaire. Différent en cela des lois médicales et persanes, il sera susceptible de changements.

M. BLAKE. Il n'est pas nécessaire que l'honorable monsieur aille chercher si loin ses termes de comparaison. Il aurait pu dire avec autant d'à-propos qu'il ne ressemblerait pas au contrat avec le syndicat.

Clause 25.

M. WHITE (Renfrew). Cette clause pourvoit à l'acquisition du chemin de fer du Canada Central, par la compagnie, de la station de Cullendar à l'est. En vertu d'un ordre en conseil, du 18 avril 1878, il avait été stipulé que quelques autres lignes auraient le droit de circulation sur le Canada Central depuis un point nommé jusqu'au lac Nipissingue. Est-ce que ces permis seront continués si le chemin du Pacifique canadien fait l'acquisition du Canada Central ? Je désire savoir si la compagnie du Canada Central a signé l'arrangement stipulé par l'ordre en conseil du 18 avril, 1877 ; si elle l'a signé, est-ce que le Canada Central sera encore lié par cet arrangement quoiqu'il fasse partie du chemin de fer du Pacifique canadien ?

Sir CHARLES TUPPER. Si les deux chemins sont fusionnés, il ne sera rien changé à tous les engagements du Canada Central.

M. BLAKE. Y compris ce dernier ?

Sir CHARLES TUPPER. Oui.

M. BLAKE. L'honorable ministre des chemins de fer sait-il, si, en réalité, l'arrangement dont vient de parler l'honorable député de Renfrew (M. White) a été conclu ?