

RAPPORT
DE LA
COMMISSION ROYALE

**Rétrocession de certaines terres
à la Colombie Britannique**

**Conformément à l'arrêté en conseil
du 8 mars 1927**



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1928

● OTTAWA, CANADA, le 16 février 1928.

L'honorable CHARLES STEWART,
Ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la Commission royale instituée en conformité de l'arrêté en Conseil du 8 mars 1927, C.P. 422, dont copie est ci-annexée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) W. M. MARTIN,
Commissaire.

C.P. 422

Copie authentique d'une décision du comité du Conseil privé, approuvée par Son Excellence le Gouverneur général, le 8 mars 1927.

Le comité du Conseil privé, à la recommandation du ministre de l'Intérieur, émet le vœu que l'honorable W. M. Martin, de Regina, Saskatchewan, juge de la Cour d'appel de la Saskatchewan, soit nommé commissaire, sous l'empire de la Partie I de la Loi des enquêtes, chapitre Canada, 1906, pour entendre et examiner les arguments du gouvernement de la province de la Colombie britannique à l'appui de sa réclamation portant sur la rétrocession à la province, par le gouvernement canadien, de certaines terres cédées par la province au gouvernement fédéral en conformité du paragraphe 11 des termes de l'Union, et pour entendre les témoignages nécessaires au gouvernement canadien dans l'étude de la dite réclamation, et pour faire rapport de ses conclusions à Votre Excellence en conseil.

E.-J. LEMAIRE,
Greffier du Conseil privé.

Rapport de la commission royale chargée d'étudier la rétrocession de certaines terres à la Colombie britannique

Par un arrêté en Conseil, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en Conseil, en date du 8 mars 1927, une commission m'a été décernée, sous l'empire de la Partie I de la Loi des enquêtes, chapitre 104 des Statuts Révisés de 1906, "à l'effet d'entendre et examiner les arguments du gouvernement de la province de la Colombie britannique à l'appui de sa réclamation portant sur la rétrocession à la province, par le gouvernement canadien, de certaines terres cédées par la province au gouvernement fédéral en conformité du paragraphe II des termes de l'Union".

La Commission s'est réunie dans la ville de Victoria pendant la semaine du 20 juin 1927 dans le but d'entendre le plaidoyer de la province. Le gouvernement fédéral était représenté par l'honorable L.-A. Cannon, C.R., solliciteur général du Canada, et par la province de la Colombie britannique par le procureur général, l'honorable A. M. Manson, C.R., et M. C. Craig, C.R., de Vancouver.

Les arguments de la province furent très habilement présentés en détail, et je désire signaler l'exposé minutieux et complet qu'en ont fait le procureur général et M. Craig. Les arguments formulés et les documents corroboratifs soumis embrassent, à mon avis, toutes les raisons qui peuvent être invoquées à l'appui de la remise à la province des terres de la zone ferroviaire et de la Rivière-la-Paix; rien n'a été omis dans le plaidoyer de la Colombie britannique. A la fin des séances tenues à Victoria, il fut convenu que les arguments du gouvernement fédéral seraient entendus à Ottawa au cours de l'automne de 1927. Depuis, toutefois, les représentants du gouvernement fédéral et de la province consentirent à ce que le plaidoyer du gouvernement fédéral fût présenté par écrit et que la province eût le droit d'y répondre, si elle le jugeait nécessaire.

L'objet de l'enquête est restreint; il se borne à déterminer s'il existe des raisons d'ordre juridique ou basées sur des considérations de justice naturelle militant en faveur de la rétrocession par le gouvernement fédéral à la province de la Colombie britannique de la zone longeant le chemin de fer canadien du Pacifique, sur tout son parcours à travers la Colombie britannique, ainsi que des terres de la Rivière-la-Paix, comprenant une étendue de trois millions et demi d'acres. La conclusion à tirer doit nécessairement découler, pour ce qui a trait à la situation juridique, des termes

statuts de la province concernant les terres, des accords intervenus entre le gouvernement fédéral et la province et des documents relatifs aux négociations effectuées entre les gouvernements ou leurs représentants, lesquels documents faciliteront l'interprétation des statuts et des accords. L'examen des principes de justice naturelle doit se faire à un point de vue plus vaste, et il convient de se renseigner sur les conditions existant à l'époque de l'entrée de la province dans la Confédération; sur les mesures prises par les autorités fédérales jour pour effectuer les engagements pris par le gouvernement fédéral en vue de la construction du chemin de fer; sur les moyens adoptés par le gouvernement fédéral en vue de fournir le capital voulu au chemin de fer; sur le but de la construction du chemin de fer, son caractère national, ses avantages pour le pays et pour la Colombie britannique, et, à la lumière des événements subséquents, sur la situation, bonne ou mauvaise, faite à la Colombie britannique, par rapport aux autres provinces. En vérité, toutes les circonstances, à une solution juste pour la Colombie britannique, il

faut envisager la question avec un esprit aussi large que possible; en tenant compte non seulement des conditions existant à l'époque, mais encore à la lumière des événements du chemin de fer, qui, sans doute, n'eut pas pour seul objet l'exécution du traité intervenu entre le gouvernement fédéral et la province, mais aussi de relier les groupements épars de l'Amérique britannique du Nord et de créer un immense pays uni dans son allégeance

Par conséquent, l'enquête doit porter sur l'aspect légal et l'aspect historique. Il est impossible de se renseigner sur les négociations les deux gouvernements relativement à l'entrée de la province dans la Confédération ni sur les transactions intervenues entre 1870 et 1884, date de l'adoption de la loi de cession des terres, car ceux qui y participèrent et qui pourraient nous en informer sont décédés. Il nous faut donc recourir aux statuts, aux arrêtés ministériels, aux accords, aux débats du parlement et aux déclarations des hommes politiques de l'époque. Pour ces raisons il aurait été inutile de citer devant la Commission des personnes qui eussent pu être intéressées aux questions soulevées et de leur demander

et historique; aucun renseignement n'aurait pu en être obtenu. En outre, la Commission n'a pas été nommée pour entendre les griefs généraux de la population de la Colombie britannique ni les exactions dont elle pourrait être l'objet; elle a été instituée pour entendre les arguments du gouvernement de la province établissant

chemin de fer et pour faire rapport sur les droits que la province prétend avoir sur ces terres, prétention qui fut formulée en termes non équivoques par feu l'honorable John Oliver, premier ministre de la province, alors qu'il se faisait l'interprète de son gouvernement.

Je définis la portée de la nature des pouvoirs de la Commission, car on semble croire à tort que ses pouvoirs et devoirs sont semblables commission nommée par le Gouverneur général examiner les réclamations des provinces Maritimes. Rien n'est plus loin de la vérité. La commission précitée fut instituée pour s'enquérir des "conditions et réclamations" de la population des provinces Maritimes et pour examiner, au point de vue national, "tous les facteurs qui portent particulièrement sur la position économique des habitants" de ces provinces. Les pouvoirs de cette commission étaient des plus étendus; les pouvoirs de ma commission sont limités à une question, une seule question, et une question telle que les opinions des individus ne peuvent pas y jeter beaucoup de lumière.

Afin de bien saisir toute la portée de la question et de comprendre les arguments formulés par la province, il est nécessaire d'examiner les mesures les plus importantes prises par la province et le gouvernement fédéral pour exécuter le contrat passé en 1870, date de l'entrée

rique dans la Confédération. Pour obtenir les renseignements nécessaires, il faut consulter les accords question et les lois adoptées par la législature de la province et par le parlement fédéral. Je me propose de signaler les accords les plus importants et les principales lois, en faisant des commentaires quand je le jugerai nécessaire.

Par le paragraphe 11 des termes de l'Union de 1870 (Annexe "A") le gouvernement fédéral s'engageait à commencer dans un délai de deux ans, à compter de la dat

les
gnes Rocheuses, d'un chemin de fer reliant le littoral
au réseau ferroviaire

ans qui suivraient la date de l'Union. Le gouvernement fédéral convint, en outre, de payer à l'avance à la Colombie britannique, à compter de la date de l'Union, la somme annuelle de \$100,000, en versements semestriels. Le paragraphe 11 stipule que le paiement de cette de la cession de certaines terres devant être faite pour aider à la construction dudit chemin de fer". La province convint de "céder au gouvernement fédéral,

en fiducie, pour être affectée, de la façon que le gouvernement fédéral le jugera à propos, pour aider à la construction dudit chemin de fer, une étendue de terres tout le long de la ligne de chemin de fer dans la devant pas dépasser, toutefois, une largeur de vingt (20) milles de chaque côté de la dite ligne) égale à l'étendue que pourra affecter aux mêmes fins le gouvernement fédéral à même les terres publiques des territoires du Nord-Ouest et du Manitoba". Il fut également avoir disposées par préemption ou octroi de la Couronne seraient remp par la cession au gouvernement fédéral d'une étendue égale "des terres publiques contiguës". Le gouvernement de la province convint, en outre, de ne vendre ni aliéner

préemption, avec la stipulation que le cessionnaire devra habiter la terre cédée.

Il semble incontestable que c'était l'intention et la politique du gouvernement fédéral, à l'époque de l'Union et postérieurement, pendant quelques années, d'utiliser les terres publiques, y compris celles cédées par la province en vertu des termes de l'Union, pour défrayer le coût de la construction du chemin de fer. Cet objet aurait pu être atteint en octroyant les terres à toute compagnie qui aurait entrepris la construction ou en vendant les terres, si possible, et en affectant le prix à l'exécution des clauses du contrat négocié avec la province. On avait l'intention de défrayer la construction du chemin de fer par l'octroi lots alternants tout le long du chemin de fer et d'obtenir l'argent nécessaire par la vente des lots intermédiaires; on aurait évité ainsi toute augmentation d'impôt. Cette intention est clairement révélée par le débat de la Chambre des Communes, en 1871, concernant les termes de l'Union, et aussi par le débat de 1872, sur la construction du Canadien du Pacifique, 35 Victoria, chapitre 71 (Annexe "B"). Les déclarations des hommes politiques de l'époque démontrent également que cette intention fut communiquée aux représentants de la province lors de la discussion des termes de l'Union; de plus, bien que l'article 11 ne fasse nullement mention de terres à obtenir de la province d'Ontario, il n'y a pas de doute que le gouvernement espérait que cette province ferait également

dans les limites de la province, la cession devant comprendre des lots alternants et les lots intermédiaires devant demeurer la propriété de la province. On a déclaré au Parlement que cet octroi représenterait une étendue de 9 millions d'acres; la chose est spécifiquement mentionnée dans les statuts, 35 Victoria, chapitre 71. Que l'intention fut de construire le chemin de fer par la cession d'une immense étendue de terre, beaucoup plus considérable que celle qui fut définitivement cédée au Canadien

petites subventions en espèces, sans augmentation d'impôt, la chose est apparente par les déclarations faites au Parlement

de l'Union; la discussion parlementaire qui eut lieu

la première loi relative au chemin de fer Canadien du Pacifique en fait également foi. On pourrait faire des citations innombrables pour établir ce point, mais quelques-unes suffiront à démontrer quelle était l'intention du gouvernement

Le *Hansard* du 28 mars 1871, page 669, rapporte les paroles suivantes de M. Tilley:—

"La ligne de chemin de fer traverserait un territoire magnifique, et l'octroi projeté comporterait la cession de 50 millions d'acres de terre sans comprendre les lots intermédiaires dont le produit de la vente pourrait constituer un fonds d'amortissement ou fournir, d'autre façon, les fonds nécessaires; et si l'on tient compte de l'augmentation probable de la population, la colonisation rapide du Nord-Ouest et sa plus puissante faculté de payer, il ne craint pas et le gouvernement ne craint pas que le peuple soit taxé davantage."

Sir Richard Cartwright déclare le 28 mars 1871, *Hansard*, p. 680:—

"Ensuite le gouvernement projetait de céder à ce chemin de fer une étendue représentant 100,000 milles carrés. Il croyait que si la population de la Colombie britannique, qui a manifesté un esprit libéral lors des négociations, était informée que le gouvernement fédéral

était dans l'impossibilité physique d'entreprendre la construction d'un chemin de fer au coût d'au delà de 100 millions de dollars et de le compléter en dix ans, elle consentirait à modifier les termes de la proposition soumise à cette Chambre. Il était fortement en faveur de l'Union et il était disposé à consentir à tous les engagements compatibles avec la prudence pour permettre l'entrée de la colonie dans la Confédération, mais la Chambre doit être prudente et ne pas compromettre la sécurité de la Confédération en assumant une dette qui pourrait la faire sombrer."

L'honorable Edward Blake dit, le 28 mars 1871, *Hansard*, p. 682:—

"Mais l'honorable ministre de la Milice n'a pas proposé l'augmentation des impôts. Les honorables députés de la droite ont déclaré qu'ils étaient prêts à accorder 60 millions d'acres de terre pour aider à la construction du chemin de fer et à payer l'intérêt de la dette assumée par le chemin de fer à même le produit de la vente des terres du Nord-Ouest."

Le même jour sir Georges Cartier déclare, *Hansard*, p. 662, 663. et suivantes:—

"Le gouvernement n'avait pas l'intention de construire lui-même le chemin de fer; l'entreprise serait confiée à des compagnies auxquelles on accorderait des concessions de terre. Le gouvernement ne se proposait pas de grever lourdement le budget pour faire construire le chemin de fer. Pendant la discussion entre les délégués et le gouvernement il fut proposé par le gouvernement fédéral que la colonie cédât une lièrière de terre de 40 milles de largeur pour favoriser la construction du chemin de fer. On proposa d'accorder à la colonie une subvention annuelle de \$100,000, laquelle, en calculant l'intérêt à 5 p. 100, représenterait la valeur de deux millions d'acres de terre. Le chemin de fer partant de Nipissing serait d'une longueur de 2,500 milles, dont 700 milles dans la province d'Ontario. On ne s'attendait pas d'obtenir toute la lièrière de 20 milles de chaque côté de la voie, mais on comptait que le gouvernement d'Ontario accorderait tous les deux lots de chaque côté de la ligne sur cette longueur de 700 milles, ce qui représenterait une concession par le gouvernement ontarien de neuf millions d'acres. Mais, quel qu'en fût le coût, il assurerait la Chambre que l'on n'augmenterait pas les impôts du pays."

L'honorable M. Langevin, le 29 mars 1871, *Hansard*, p. 699:—

"Il affirma qu'on ne pouvait faire de comparaison entre l'Intercolonial et le Pacifique, car le chemin de fer ne serait pas construit par le gouvernement, mais par une compagnie que l'on subventionnerait généreusement en terres et en espèces sans augmenter la dette du pays."

M. Morris, le 30 mars 1871, *Hansard*, p. 714:—

"On avait parlé du chemin de fer comme d'une excellente proposition pour induire la Colombie britannique à entrer dans l'Union, alors que l'entreprise était plus importante pour le Canada que pour la Colombie britannique, car le Canada ayant fait l'acquisition des immenses territoires du Nord-Ouest, il lui fallait aller de l'avant et donner de la valeur au territoire acquis; il était convaincu que, si la Chambre tournait le dos à cette proposition, en adoptant l'amendement du député de Lambton, elle commettrait à la cause de la Confédération un tort grave, peut-être irréparable. La position du Canada était semblable à celle qui existait aux Etats-Unis il y a quelques années, quand ce pays, reconnaissant comme moyen d'établir l'union entre les populations de l'est et de l'ouest et de s'emparer du commerce entre l'Europe et l'ouest du pays, prit les mesures qui, en peu de temps, amenèrent la construction de trois lignes différentes reliant l'Atlantique au Pacifique. Les raisons qui ont poussé les Etats-Unis à agir ainsi s'imposaient également au Canada, et il croyait que la ligne canadienne pouvait être construite de façon satisfaisante par une subvention en terres, sans imposer de fardeau à la population."

Sir Francis Hincks, le 30 mars 1871, *Hansard*, p. 722:—

"Personne n'a réfuté l'argument que le chemin de fer ne résultait pas uniquement d'une entente avec la Colombie britannique, car même si la colonie n'avait pas consenti à faire partie de l'Union n'aurait-il pas été nécessaire de construire un chemin de fer jusqu'aux montagnes Rocheuses?"

L'honorable M. Tilley, le 31 mars 1871, *Hansard*, p. 751:—

"En réponse aux arguments avancés par les honorables députés de l'autre côté de la Chambre, il opina que l'octroi de \$10,000 par mille, en sus d'une subvention en terres, ne laisserait planer aucun doute sur la possibilité de construire le chemin de fer. Il ne saurait y avoir de difficulté à obtenir un bon prix pour la vente des terres."

Sir Georges Cartier déclarait, le 31

“Le Gouvernement a déclaré à mainte reprise qu'il ne construirait pas le chemin de fer lui-même, mais que des compagnies le construirait, aidées par des subventions assez modérées pour ne pas opprimer le peuple.”

Le 1er avril 1871, il ajoutait, p. 763:—

“Le Gouvernement a décidé que ce grand chemin de fer serait construit non par le Gouvernement, mais par des compagnies à l'aide de concessions de terres et de faibles subventions en argent.”

Sir A. T. Galt, le 1er avril 1871, p. 763

“Avant l'adoption définitive du projet, je désire donner acte d'une explication relative aux conditions d'après lesquelles il fut entendu que l'adresse serait adoptée. Comme principale raison en faveur de l'adoption du projet, le Gouvernement a allégué qu'il n'avait pas l'intention de solder tous les frais du chemin de fer au moyen des réserves financières du Dominion, mais de confier l'entreprise à des compagnies en leur accordant des subventions en terre et en argent. Il a ajouté que telle était l'entente conclue entre le Gouvernement et les délégués de la Colombie britannique.

L'hon. M. Campbell, le 3

“Nous comptons que l'Ontario donnera, le long du chemin de fer, une série de sections de 20 milles à raison d'une sur deux, tandis que la Colombie britannique donnera une lièzière continue de 20 milles, chaque côté.”

Il ajoutait, le 3

“D'après les renseignements que nous avons pris auprès des experts en la matière, nous croyons que le chemin peut se construire au moyen de concessions de terres gratuites et d'une subvention de \$7,000 à \$10,000 par mille.”

La résolution dont le Parlement était saisi, à l'époque où furent faites les déclarations mentionnées, parle par elle-même. La voici:—

“Il est résolu que le chemin de fer mentionné dans l'adresse à Sa Majesté concernant l'union de la Colombie britannique au Canada, adresse adoptée par la Chambre le samedi 1er avril courant, soit construit et exploité par l'initiative privée et non par le gouvernement du Dominion; et que l'aide publique à donner pour assurer l'entreprise consiste dans de libérales concessions de terre et des subventions en argent, ou d'autres moyens que le parlement du Canada choisira et qui ne grèveront pas trop l'industrie ni les ressources du Dominion.”

Le 3

au Sénat:—

“Un chemin de fer traversant le continent en terre britannique est tout aussi nécessaire à l'Empire qu'au Dominion. L'Angleterre le voit sans doute ainsi. Les dirigeants de l'Empire ont assurément donné leur opinion sur le caractère hautement national

L'hon. M. MacPherson, au Sénat, le 3

“Le Dominion consent à lui payer une subvention annuelle de \$35,000 comme aux autres provinces, ainsi que 80c. par tête, soit \$48,000. Ces sommes ne font que \$83,000, ce qui est évidemment insuffisant pour subvenir aux besoins de la colonie. On a donc jugé nécessaire d'ajouter à ce montant la somme de \$100,000, qui n'est sûrement pas extravagante. Si l'on avait démontré que la Colombie britannique, au lieu de \$35,000, avait besoin de \$135,000 pour maintenir ses services provinciaux et exécuter les améliorations locales nécessaires, le pays n'y aurait fait aucune objection, même s'il n'avait rien reçu d'équivalent en terres. Mais au lieu de cela, le gouvernement du Dominion a stipulé qu'une lièzière de terrain de 40 milles de large devait être concédée par la province le long de la route du chemin de fer projeté.”

L'hon. M. Chapais, le 4 avril 1871, p. 844 du *Hansard*:—

“Si nos voisins peuvent ainsi construire un chemin de fer de 2,000 milles de long, au moyen de concessions de terres seulement, je voudrais savoir pourquoi nous ne pourrions pas faire la même chose en ajoutant une petite subvention en argent? Voici ce que nous pouvons attendre de la convention conclue. Le chemin doit avoir 2,500 milles de long. Or, 20 milles chaque côté de la voie, cela fait 64 millions d'acres.”

L'hon. M. Smith, le 4 avril 1871, p. 858 du *Hansard*:—

“J’ai alors demandé d’où devaient venir ces 75 millions d’acres. Mais je vois que le Gouvernement
chemin de fer. Puis il se propose de donner en subvention \$10,000 par mille, soit \$25,000,000, et cette somme, s’ajoutant à la valeur des terres, solderait le prix de l’entreprise.”

L'hon. M. Reesor, le 4 avril 1871, p. 865 du *Hansard*:—

“Le Gouvernement avait l’intention d’offrir aux compagnies privées, des deux côtés de la ligne projetée, des concessions de terres prises sur une lisière de 20 milles à raison d’une section de 20 milles toutes les deux sections, et d’y ajouter une subvention en argent de 7 à 10 mille dollars par mille, en donnant dix ans pour exécuter les travaux. Nous ferons, dit-il, tous les efforts raisonnables pour terminer les travaux dans le temps fixé.”

L'hon. M. Mitchell, le 4 avril 1871, p. 872 du *Hansard*:—

“Le Gouvernement croit que pour la construction de ce chemin de fer il faudrait réserver une lisière de 20 milles chaque côté du chemin de fer sur toute la longueur de la ligne et, à même cette réserve, offrir à la compagnie la moitié des terres, c’est-à-dire un bloc par deux blocs.”

L'hon. M. Christie, le 5 avril 1871, p. 906 du *Hansard*:—

“Mon honorable ami le ministre des Postes, parlant de la concession de terres, déclara que la province d’Ontario allait probablement donner quelque 9 millions d’acres. Sans discuter la qualité de la terre, je demanderais quelle garantie nous avons que le gouvernement et l’assemblée législative d’Ontario accorderont cette concession.”

On pourrait, au besoin, multiplier les citations pour montrer quelle était la politique du gouvernement de l’époque, mais celles-là suffisent à indiquer ce qu’on avait en vue lorsqu’on arrêta les conditions de l’Union, en 1870, et lorsqu’on discuta la question au Parlement, au printemps de 1871. En lisant les débats, on en vient aux conclusions suivantes:

1. On avait l’intention de faire construire le chemin de fer surtout en concédant des terres et en ajoutant à ces concessions de faibles subventions en argent.

2. On devait réserver des deux côtés du chemin de fer, sur toute la longueur, une lisière de 20 milles et en donner un bloc sur deux au chemin de fer par manière de subvention, mais en garder autant pour le vendre ou en disposer autrement afin de dédommager le Dominion pour ses subventions en argent.

3. politique lorsqu’on discuta les termes de l’Union.

4. La province d’Ontario devait concéder des terres tout le long de la ligne, sur son territoire.

5. De la concession de terres faite par la Colombie britannique, on a tiré un argument pour que les autres provinces du Canada appuient le projet.

6. En général, on considérait la construction du chemin de fer comme devant favoriser particulièrement la Colombie britannique, bien que quelques-uns aient insisté sur son caractère national et même impérial.

7. D’aucuns admirèrent que la somme de \$100,000 d’Union, devait être versée à la Colombie britannique, ne la dédommageait que partiellement pour les terres qu’elle concédait; mais d’autres allèrent jusqu’à laisser entendre que ce versement était un subsidie additionnel accordé à la province pour lui permettre de maintenir ses services nécessaires.

Le 7 mai 1872, sir Georges Cartier présenta une résolution qui indiquait clairement la politique du gouvernement de l’époque à l’égard de la construction du chemin de fer. Cette résolution figure au *Hansard*, pp. 419 et 420, et se lit ainsi:—

“Que les terres concédées pour le chemin de fer ne dépassent pas cinquante millions d’acres et comprennent des lots de 20 milles de large chaque côté de la ligne du chemin de fer dans le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie britannique, alternant avec des lots de la même largeur réservée pour le gouvernement du Dominion pour que celui-ci les vende et applique le produit de leur

vente à rembourser le Canada des sommes consacrées à la construction dudit chemin de fer; ces terres devront être concédées de temps en temps, à mesure qu'une portion du chemin de fer sera terminée, en proportion de la longueur, de la difficulté de construction et du prix de ladite portion; et dans l'Ontario ces concessions de terres seront sujettes à l'arrangement que pourront conclure ensemble à cet égard le gouvernement du Dominion et celui de la province. Toutefois, si la quantité totale des terres représentées par les blocs alternants à concéder ainsi à la compagnie est inférieure à cinquante millions d'acres, le Gouvernement peut, à son gré, concéder à la compagnie, ailleurs, une quantité de terres suffisantes pour parfaire le nombre de ces blocs alternants ou une quantité de terres ne dépassant pas cinquante millions d'acres; et advenant une telle concession additionnelle, une quantité de terres prise ailleurs, égale à la dite concession additionnelle sera réservée au Gouvernement, qui pourra en disposer aux mêmes fins que s'il s'agissait des lots alternants long de la ligne du chemin de fer, tel que mentionné ci-dessus."

Vint ensuite la loi concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, 35 Victoria, chapitre 71, sanctionnée le 14 juin 1872. Le préambule de la loi citait l'article 11 du pacte d'Union et déclarait que la Chambre des Communes avait résolu que le chemin de fer devait être construit par l'initiative privée et non par le Gouvernement, et que l'aide à accorder par l'Etat devait consister en de généreuses concessions de terres et en subventions d'argent à déterminer par le Parlement du Canada, mais n'excédant pas le taux de l'impôt. La loi dispose alors que le chemin de fer doit être exploité par l'initiative privée et non par le Gouvernement et doit être commencé dans les deux ans, à partir du 20 juillet 1871, date où la Colombie britannique est devenue une province de la Confédération, et être terminé dans les dix ans de cette date. Une autre disposition porte que les concessions de terres ne doivent pas dépasser en tout 50 millions d'acres et que dans les provinces de Manitoba et de Colombie britannique ainsi que dans les territoires du Nord-Ouest, ces concessions peuvent être égales mais non supérieures à la superficie contenue dans des blocs ne dépassant pas vingt milles de largeur chaque côté du chemin de fer, alternant avec d'autres blocs d'une largeur semblable chaque côté dudit chemin de fer, à réserver par le gouvernement fédéral, pour les fins de la loi, et à vendre par lui pour appliquer le produit de la vente à rembourser le Dominion des sommes déboursées en vertu de la loi. D'après une autre disposition, si les terres contenues dans les blocs alternants ne représentent pas 50 millions d'acres, on pourra faire une concession additionnelle afin de parfaire cette quantité. Le passage suivant se rapporte à la concession de terres qu'on attendait de la province d'Ontario.

"Dans la province d'Ontario, les concessions de terres à la compagnie pour les fins susmentionnées seront celles que le gouvernement du Dominion pourra faire en vertu d'un arrangement avec le gouvernement de la province d'Ontario."

Une autre disposition pourvoyait à une subvention en argent n'excédant pas 30 millions de dollars—le coût de certains arpentages exécutés par le Gouvernement en 1871 et 1872 devant être compté par la compagnie comme une partie de la subvention.

En 1874, on adopta la loi 37 Victoria, chapitre 14, sanctionnée le 26 mai 1874 (annexe "C") intitulée "Loi pourvoyant à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique". Le préambule de la loi cite l'article 11 du pacte d'union et porte que, d'après une résolution de la Chambre des Communes, le chemin de fer doit être construit par initiative privée et l'aide de l'Etat doit consister dans de généreuses concessions de terres et dans des subventions en argent susceptibles d'être accordées sans augmenter le taux de l'impôt à déterminer par le Parlement du Canada. La loi décrète ensuite qu'un chemin de fer devant porter le nom de "Chemin de fer Canadien du Pacifique" doit être construit à partir d'un endroit situé au sud et à proximité du lac Nipissing, jusqu'à un endroit de la Colombie britannique situé sur le bord de l'océan Pacifique, ces deux endroits devant être déterminés par le Gouverneur en conseil. En vertu d'une autre clause, l'ensemble de la ligne devait être divisé en quatre sections, et le Gouverneur en conseil recevait le pouvoir de subdiviser les sections et de passer contrat avec une per-

sonne ou une compagnie quelconque pour la construction d'une section ou d'une sous-section dudit chemin de fer, y compris le matériel roulant requis pour la construction et l'exploitation du tronçon, aux conditions que le Gouverneur en conseil pourrait déterminer, subordonnément aux dispositions de la loi. La somme de \$10,000 par mille devait être versée aux entrepreneurs, au fur et à mesure des progrès, au moyen de mensualités proportionnées à la quantité de travail exécutée, et aucune autre somme ne devait être payable aux entrepreneurs à titre de principal—sauf l'argent provenant de la vente des terres tel que subséquemment prévu dans la loi—mais un intérêt au taux de 4 p. 100 par année devait être payé sur une somme (à fixer dans le contrat) pendant vingt-cinq ans à partir de la date du parachèvement des travaux, pour chaque mille construit dans la section ou la sous-section entreprise. Une quantité de terres n'excédant pas 20,000 acres par mille de chemin entrepris devait être réservée, par sections alternantes de 20 milles carrés chacune, le long de la ligne du chemin de fer, et les deux tiers de la quantité de terres ainsi réservée devaient être vendus par le Gouvernement suivant le mode qui pourrait de temps à autre être convenu entre le Gouverneur en conseil et les entrepreneurs; et les produits de ces ventes devaient être versés semi-annuellement aux entrepreneurs, libres de tous frais d'administration, et le dernier tiers devait être transporté aux entrepreneurs. Une fois terminée, une section ou une sous-section du chemin de fer devait être la propriété des entrepreneurs et être exploitée par eux et à leur bénéfice, conformément aux règlements que le Gouverneur en conseil pourrait édicter de temps à autre relativement aux tarifs à imposer sur les voyageurs et les marchandises, au nombre et à la catégorie des trains, au service des marchandises et des voyageurs. Le gouvernement du Dominion devait acheter des entrepreneurs toute section ou sous-section du chemin de fer au prix réel de la construction plus 10 p. 100—les terres concédées ou les sommes accordées en subvention par le Gouvernement devant tout d'abord être retournées à l'État ou déduites du montant à payer. Le Gouverneur en conseil recevait également le pouvoir de construire le chemin de fer ou toute portion dudit chemin de fer comme travail public, en demandant des soumissions pour l'entreprise, si la chose lui paraissait avantageuse.

Au regard de la loi de 1872, celle de 1874 manifeste à certains points de vue un changement de politique très marqué. Le désir persistait cependant de construire le chemin de fer surtout à l'aide des concessions de terres et sans augmenter le taux de l'impôt. La principale différence entre les deux lois consistait dans la clause permettant au Gouverneur en conseil de construire le chemin de fer en tout ou en partie comme ouvrage public. À cette époque, il était très douteux que le Gouvernement pourrait faire construire le chemin par initiative privée, et l'on crut bon de décider que des tronçons pourraient être construits en régie. La population de la Colombie britannique commençait à s'impatienter des retards apportés à la mise en marche des travaux, il y avait du malaise et du mécontentement, et une grande partie de la population et des hommes publics de l'Est du Canada continuait à prétendre que la construction du chemin de fer serait impossible pour encore plusieurs années.

D'après un rapport du Conseil privé, en date du 20 septembre 1875 (annexe "D"), le gouvernement du Canada était alors d'avis que l'engagement de 1871 contenu dans l'article 11 du contrat d'union "était impossible à exécuter". En 1874, M. Edgar était allé en Colombie britannique, de la part du gouvernement du Dominion, dans le but d'obtenir que le gouvernement de la Colombie renonce à la restriction de temps stipulée dans le pacte d'union. En retour de cette concession, le gouvernement fédéral consentirait à dépenser un million et demi de dollars pour des travaux de construction dans la province, tous les ans, après la construction du chemin de fer, et à construire un chemin de voitures le long de la ligne projetée avant la construction de celle-ci. Il proposait aussi de construire un chemin de fer sur l'île de Vancouver, entre Esquimalt et Nanaïmo. Il appert

que la Colombie britannique rejeta ces propositions et demanda l'intervention du gouvernement impérial.

Comme résultat, le très honorable lord Carnarvon, secrétaire d'Etat pour les colonies, offrit ses services dans le but d'élaborer un règlement. Le gouvernement du Canada accepta cette offre de services et une délibération du conseil, en date du 23 juillet 1874, prescrivit " que lord Carnarvon soit avisé qu'ils seront heureux de lui soumettre la question afin qu'il les informe à savoir si les efforts du gouvernement, la diligence faite et les offres soumises ont été ou n'ont pas été justes et équitables et conformes à l'esprit de l'accord ". Lord Carnarvon, le 15 août 1874, fit certaines suggestions à l'effet que le montant des dépenses annuelles dans la province, après avoir établi le tracé de la route, ne devrait pas être moins de deux millions de dollars; que l'entreprise devrait être terminée pour l'année 1890 et que la voie ferrée, d'Esquimalt à Nanaimo, devrait être entreprise immédiatement. En ce qui concerne les suggestions de lord Carnarvon, le gouvernement du Canada jugea que la voie ferrée ne pouvait pas être terminée dans la période de temps mentionnée, mais il déclara que la partie de la ligne à l'Ouest du lac Supérieur pourrait être achevée pour accorder les facilités nécessaires de raccordement ferroviaire avec une partie des lignes en exploitation dans une partie des Etats-Unis, et par voie maritime au cours de la saison de navigation. Le gouvernement, cependant, ne consentit pas à dépenser deux millions annuellement en Colombie-Britannique, après avoir arrêté le tracé, et de construire la voie ferrée d'Esquimalt à Nanaimo. Ils continuèrent à faire observer, cependant, que le projet dans l'ensemble était basé sur la résolution du Parlement de 1871, répété dans la loi de 1872, ainsi que dans la loi de 1874, dans laquelle il était déclaré que l'entreprise serait continuée sans augmenter le chiffre de taxation alors en vigueur.

La voie ferrée qui part d'Esquimalt semble avoir été offerte comme compensation à la suite du désappointement occasionné par le retard de la construction du chemin de fer à travers le continent et pour le bénéfice des intérêts locaux. Le projet de loi présenté aux Communes pourvoyant à sa construction fut repoussé au Sénat et le gouvernement se trouva dans l'impérieuse nécessité de trouver d'autres moyens de satisfaire les populations de la Colombie-Britannique. On décida finalement de recommander au Parlement le paiement d'une somme de \$750,000 à la Colombie-Britannique en compensation des retards survenus, sommes que la province pourrait employer pour la construction de chemins de fer locaux, ou autres travaux que l'assemblée législative de la province jugerait à propos de construire.

Le 3 septembre 1878, le gouvernement fédéral adopta un arrêté en conseil (annexe " E ") dans lequel il est mentionné des termes de l'Union et de l'engagement pris par la province de rendre au Gouvernement fédéral les terres situées le long de la voie ferrée, en garantie du fait que plusieurs arrêtés en conseil avaient été adoptés soustrayant les terres de la Couronne au règlement et suspendant la vente le long de la ligne de chemin de fer au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, en attendant que ces terres fussent affectées aux fins desdits chemins de fer et déclarant que le gouvernement de la Colombie britannique devrait effectuer le retour, au gouvernement du Canada, des terres devant être rétrocédées en vertu de l'Union. L'arrêté en conseil recommandait en plus que toutes les terres de la Couronne au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest sur une distance de vingt milles de chaque côté de la voie ferrée devraient être mises de côté pour les fins du Chemin de fer Canadien du Pacifique et qu'on en disposerait selon que le gouvernement du Canada le jugerait nécessaire dans le but de faciliter la construction de ce chemin de fer. Le gouvernement de la Colombie britannique était prié de contribuer, à même des terres publiques contiguës, la quantité qui était retenue en vertu des droits de préemption ou par concession de la Couronne dans les limites du territoire devant être cédé au Dominion.

Le 10 mai 1879, sir Charles Tupper présenta une résolution au Parlement proposant la construction immédiate du Chemin de fer Canadien du Pacifique (annexe " F "). En vertu de la résolution cent millions d'acres de terre devaient être réservées et confiées à des commissaires; l'appropriation devait consister en terres encore non concédées, appartenant au Dominion, dans un rayon de vingt milles de la voie ferrée, et dans le cas où il en manquerait, de terres de bonne qualité que l'on indiquerait ailleurs. Les commissaires devaient mettre ces terres en vente à pas moins de deux dollars l'acre et investir le produit en obligations du gouvernement canadien exclusivement aux fins du coût de la construction du chemin de fer. Parlant sur cette résolution, sir John A. Macdonald déclara que le gouvernement espérait que le chemin de fer serait construit " sans qu'il en coûte un sou au Canada ", croyant que " les cent millions d'acres de terres que nous concédons à cette fin — seront amplement suffisantes pour rembourser les contribuables du Canada, qui sont surchargés de taxes." La résolution fut adoptée par le Parlement le 12 mai 1879, et démontre que le gouvernement prenait la même attitude qu'en 1872, c'est-à-dire qu'il était prêt à défrayer la construction des chemins de fer à même le produit de la vente des terres publiques. Il n'est aucunement fait mention dans la résolution d'un subside actuel de terres, l'intention apparente étant que les terres devaient être vendues et le produit employé pour les fins de construction. Cependant, les déclarations faites au Parlement indiquaient que l'intention d'accorder un octroi de terres existait toujours. Le texte de la résolution est important parce qu'il indique une fois encore la politique de 1871 et de 1872, lorsque la province entra dans la confédération, et c'était que le chemin de fer devrait être construit sans ajouter d'autres fardeaux sur les épaules du peuple. Toutefois, il n'y eut pas de statut d'adopté pour donner à la résolution force de loi, et elle perdit toute la force qu'elle pouvait avoir lorsque fut passé le contrat avec le Chemin de fer Canadien du Pacifique en 1880, adopté sous forme de loi en 1881. Il n'y eut jamais de démarches de faites pour donner suite aux termes de la résolution et il n'y eut jamais de contrat de fait incorporant ces dispositions.

Le 10 décembre 1880, le Parlement était saisi d'un contrat pour la construction du Chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce contrat par la suite reçut force de loi, 44 Victoria, chapitre 1 (annexe " G "), et il fut l'objet de l'assentiment royal le 15 février 1881. (*Hansard* 1880, 10 décembre, page 28). Au cours de la discussion du contrat, on établit une comparaison avec les mérites de la législation adoptée en 1874, sous l'administration précédente, et là encore, il apparaît dans les Débats qu'on avait l'impression que les deniers perçus du fait de la vente des terres publiques empêcheraient les chemins de fer de devenir un fardeau pour le peuple canadien.

Le statut de 1881 énonçait ce qui suit:—

1. Que les termes d'Union avec la Colombie britannique placent sur le Dominion l'obligation de faire construire un chemin de fer reliant le littoral de la Colombie britannique avec le réseau ferroviaire du Canada.

2. Que le Parlement avait à diverses reprises affirmé sa préférence pour la construction et l'exploitation par une compagnie incorporée aidée d'octrois d'argent et de terres, que certains statuts avaient été adoptés à cet effet, mais qu'on n'avait jamais donné suite à cette législation.

3. Que certaines sections du chemin de fer avaient été construites par le gouvernement et que d'autres étaient en voie de construction, mais la majeure partie de la voie principale n'était pas encore commencée ou adjugée et qu'il était nécessaire pour le développement du Nord-Ouest et la préservation de la bonne foi du gouvernement relativement à ses obligations, que des mesures soient prises immédiatement pour terminer et exploiter le chemin de fer tout entier.

4. Un contrat venait d'être conclu pour la construction de ladite partie de la voie principale et pour l'exploitation régulière de tout le réseau et qu'il était expédient de ratifier et d'approuver le contrat.

Il est alors résolu d'approuver et de ratifier le contrat que constitue l'annexe à la loi. Il contenait des dispositions à l'effet d'accorder un subside de \$25,000,000 et 25 millions d'acres de terre aux termes et conditions contenus dans le contrat, et il était pourvu qu'une fois les travaux terminés, le gouvernement pourrait céder à la compagnie ces tronçons du Chemins de fer Canadien du Pacifique qui avaient été construits ou que le gouvernement avait, par contrat, consenti à construire. L'accord comportait que le subside en argent devrait être payé et que le subside en terre serait accordé conjointement avec le développement des travaux et conformément aux termes du contrat. Le subside en argent était subdivisé en vertu du contrat et approprié comme suit :

<i>Section centrale</i> — estimée à 1,350 milles —	
1. 900 milles à \$10,000 par mille.....	\$ 9,000,000
2. 450 milles à \$13,333 par mille.....	6,000,000
	\$15,000,000
<i>Section orientale</i> — estimée à 650 milles,	
\$15,384.61 par mille	10,000,000
	\$25,000,000

Le subside en terre était subdivisé et approprié comme suit :

<i>Section centrale</i> —	
1. 900 milles à 12,500 acres par mille..	\$11,250,000
2. 450 milles à 16,666.66 acres par mille	7,500,000
	\$18,750,000
<i>Section orientale</i> —	
650 milles à 9,615.35 par mille.....	6,250,000
	\$25,000,000

Les dispositions du contrat se rapportant à l'octroi de terres se lisent comme suit :

“ Que l'octroi de terres qu'il est ici convenu de faire à la compagnie sera effectué en subdivisions alternantes de 640 acres chacune, sur une profondeur de 24 milles de chaque côté de la voie ferrée depuis Winnipeg jusqu'à Jasper-House—en tant que ces terres sont la propriété du gouvernement—la compagnie recevant les terrains portant les nombres impairs.”

L'entente disposait également que si une partie importante de ces terrains était impropre à la colonisation, il serait possible de remédier à cet état de choses en concédant d'autres terres dans la région fertile s'étendant entre le 49e et le 57e parallèle de latitude nord et s'étendant sur une distance de 24 milles de chaque côté d'un embranchement de voie ferrée ou de ligne que la compagnie pourrait établir par la suite. Les points terminus du chemin de fer étaient établis et la compagnie reçut le pouvoir de construire des embranchements, le gouvernement accordant à la compagnie l'emprise et les terres nécessaires à l'établissement des gares et des ateliers. La compagnie reçut une exemption de taxe sur toutes ses propriétés, matériel roulant et travaux et quant aux terres de la compagnie dans les territoires du Nord-Ouest il était prescrit que “ jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou occupées, elles seront exemptes de toute taxe pour une période de vingt années après avoir été cédées par la couronne.”

En considérant le statut de 1881, on devrait noter que :

1. Le contrat ratifié par le statut contient l'accord en vertu duquel le Chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit et achevé.
2. Il contient les dispositions en ce qui concerne l'octroi de terres qui fut finalement accordé à la compagnie.

3. Il n'y eut pas de terres de la Colombie britannique qui furent appropriées comme partie du subside de terres; toutes les terres concédées se trouvaient dans le Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest.

4. Il n'y avait pas de dispositions de prises pour la vente de blocs alternants de terrain et l'emploi du produit pour la construction du chemin de fer, comme c'était le cas dans la législation de 1872, pour la raison sans doute que vers cette période le gouvernement du Canada avait adopté la politique d'octroyer ces terres aux colons et que l'encouragement à la colonisation était chose reconnue.

5. Les lois de l'Assemblée législative de la Colombie britannique de 1883 et 1884 en vertu desquelles la zone ferroviaire et le bloc de la Rivière-à-La-Paix furent cédés par la province au gouvernement fédéral postérieurement aux statuts fédéraux de 1881, et au moment de l'adoption de cette législation, on doit admettre que la province était au courant du statut fédéral.

Le Gouvernement du Canada consentit à compléter la section du lac Supérieur, s'étendant du lac Supérieur à Selkirk, pour la date fixée dans le contrat existant aux fins de telle entreprise et consentit à compléter la section occidentale allouée par contrat, c'est-à-dire de Kamloops à Yale, pour le 30 juin 1885, et de voir à compléter, le 1er mai 1891 au plus tard, les parties encore inachevées de la section orientale, de Yale à Port-Moody. Il était également arrêté que les parties du chemin de fer en construction ou à être construites par le Gouvernement devaient être cédées une fois achevées, et devenir la propriété absolue de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il m'est impossible d'expliquer l'absence d'appropriation de terres le long de la voie ferrée dans la province de la Colombie britannique, lesquelles terres la province avait consenti à céder en garantie, pour assurer la construction du chemin de fer. A ce moment-là, toutefois, les autorités fédérales avaient soulevé la question du peu de valeur de certaines de ces terres pour fins agricoles et on n'avait pas encore trouvé d'arrangement pour combattre cette objection. Il est possible que le gouvernement fédéral ne se soit pas senti en mesure de discuter cette question des terres ou il peut se faire aussi que la compagnie de chemin de fer n'ait pas consenti à accepter, comme partie de l'octroi de terres, certaines lisières qui se trouvaient le long de la voie ferrée en Colombie britannique. Cependant, cette question doit demeurer dans le domaine des conjectures et le fait existe que la voie ferrée fut achevée sans qu'il y ait eu d'appropriation de terres de la Colombie britannique; la province d'Ontario n'a jamais fait de concessions de terres, et toutes les terres appropriées pour les fins mentionnées étaient situées le long de la voie ferrée de Winnipeg aux montagnes Rocheuses, en fait en très grande partie sur le territoire qui compose aujourd'hui les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta.

En 1880, certaines négociations furent engagées entre le gouvernement fédéral et celui de la province. Le 4 avril de la même année, M. Joseph W. Trutch, agent du Dominion, qui se trouvait à ce moment-là à Victoria, écrivit au procureur général du temps, M. George A. Walkem, comme suit:

"Il y a lieu de croire que la nature du terrain sur une distance considérable le long de la voie du Pacifique-Canadien, en Colombie britannique, est telle que cette terre est tout à fait impropre à l'agriculture et par conséquent d'aucune valeur pour les fins que l'on avait en vue lors de l'admission dans la Confédération, c'est-à-dire que les terres que l'on se proposait de concéder seraient mises de côté et vendues pour aider à la construction de la voie ferrée."

Après avoir fait allusion à l'article 11 des termes d'Union, M. Trutch continue comme suit:

"En vue de la déclaration contenue dans le paragraphe précédent, il devient nécessaire de conclure un arrangement avec le gouvernement de la province grâce auquel le Dominion recevra une étendue de terre arable égale et d'une certaine valeur économique en retour des terres qu'il aurait été impossible de concéder dans la zone de quarante milles. Le gouvernement du Dominion demande avec instance que le gouvernement de la Colombie anglaise se

rallie à cet accord, à l'effet que ledit territoire,—situé dans la zone de quarante milles dont il est question dans les “termes et conditions”, cités ci-dessus, qui serait impropre à l'agriculture ou à d'autres fins utiles,—ne fasse pas partie, à proprement parler, de la concession de terres que doit recevoir le gouvernement du Dominion, mais que ces terres soient déduites des terrains situés dans la zone décrite et qu'une autre étendue de terres propres à la culture et autres fins utiles soit choisie ailleurs dans la province. La superficie à choisir en dehors de la zone devrait en plus comprendre une quantité de terre représentant celle de la vallée de la rivière Fraser, ou ailleurs, ou près de la voie ferrée, qui pourrait déjà avoir été concédée par la province ou contre laquelle on peut faire valoir des réclamations justes, pour remplacer la perte occasionnée par le tracé de la frontière internationale sur la terre ferme et la ligne côtière sur l'Île de Vancouver, se trouvant respectivement dans la zone de quarante milles.

“Le gouvernement fédéral ne peut mettre en doute que le gouvernement provincial se considérera engagé d'honneur, par l'ensemble des circonstances aussi bien que par les sommes engagées, tel que stipulé à l'article précité des “termes et conditions”, sommes versées régulièrement, à remettre aux mains du gouvernement fédéral des terres situées ailleurs en lieu et place de la superficie correspondant dans les limites de la zone ferroviaire qui peuvent ne pas servir à des fins agricoles ou autres fins utiles.”

M. Trutch a conduit ses négociations sous l'empire d'un arrêté ministériel en date du 25 février 1880. Se voyant sans réponse, il s'adressa de nouveau à l'attorney général le 24 avril 1880 à qui il demanda de répondre à sa lettre du 14. Le 26 avril, ce dernier écrivit à M. Trutch lui promettant une réponse *ad rem* dans le cours de la même semaine, et le 4 mai lui fit enfin parvenir une réponse à laquelle il ajoutait copie d'un arrêté de même date. Cet arrêté stipulait entre autres choses:—

“Le comité juge que s'il est vrai que les obligations du gouvernement n'ont pas été remplies, il reste que du fait des emplacements choisis pour le chemin de fer sur la terre ferme, vu également les concessions accordées aux fins de construction à cet endroit, il est à propos qu'il soit effectué par statut un transport en faveur du gouvernement fédéral de la superficie de terre en question, sans préjudice des termes de l'Union et sous leur couvert.

“Pour ce qui a trait à la demande faite par l'entremise de M. Trutch, le comité est d'avis que sans sacrifier le principe en jeu dans cette demande, à savoir que la province est tenue aux termes de l'Union de remettre aux mains du gouvernement fédéral des étendues de terre arable dans un autre endroit en lieu et place des terres sans aucune valeur situées dans les limites de la zone en cause, la demande devra, advenant des travaux de voies ferrées entrepris et menés activement, recevoir une attention bienveillante. Toutefois, il s'agit ici d'une affaire d'un caractère bien trop vaste et vague pour prendre, séance tenante, une décision sur un objet d'une telle envergure.

“On propose donc de prier le gouvernement fédéral:—

“1. De bien définir les terres qu'il peut tenir pour impropres à l'agriculture ou autres fins économiques.

“2. De désigner les terres qu'il se propose de demander en échange.

“3. De dire ce qu'il entend faire des terres à lui cédées, le comité jugeant d'importance capitale de connaître ses intentions à ce sujet en vue de prévenir le retour, en tant que faire se peut, du tort grave et des pertes essuyées par le gouvernement provincial quand il a cédé ses droits acquis à la colonisation, en juin 1873, et à la demande expresse du gouvernement fédéral, d'une superficie de 3.200 milles carrés de bonne terre sur l'Île Vancouver qui fut consacrée à des fins ferroviaires.

“4. De renseigner parfaitement le gouvernement provincial sur la nature des garanties qu'il offre de son intention d'entreprendre et poursuivre sans répit et activement des travaux de voies ferrées sur la terre ferme...”

Subséquentement à cet arrêté, un statut, chapitre 11, de 1880 (annexe “H”) a été voté par la législature et sanctionné le 8 mai de la même année. L'acte était intitulé: “Acte de cession de terres publiques sur la terre ferme au gouvernement fédéral pour venir en aide au chemin de fer Canadien du Pacifique”. Ce statut disait:—

“On cédera et on cède par les présentes au gouvernement fédéral aux fins de construire et d'aider à construire la section du chemin de fer Canadien du Pacifique comprise entre Burrard-Inlet et Yellow-Head-Summit, en fiducie, et dont il sera disposé de telle façon que le jugera convenable le gouvernement fédéral, une étendue correspondante de terres publiques le long de la ligne de chemin de fer déjà nommée (mais ne devant pas dépasser 20 milles de chaque côté de la voie) selon qu'en décidera pour le même objet le gouvernement fédéral à propos des terres publiques des Territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba, tel que prévu dans l'arrêté, à l'article 11, à l'occasion de l'admission de la province de la Colombie britannique au sein de la Confédération.”

M. Trutch, ayant été mis en possession de la copie de l'arrêté du 4 mai 1880, écrivit, le 5 mai, comme suit à l'attorney général: —

“ Les vues du gouvernement de la Colombie britannique exprimées dans cet arrêté me semblent bien accuser clairement le refus définitif du gouvernement provincial de se rendre pour le présent du moins aux demandes expresses formulées par moi-même au nom du gouvernement fédéral. Si telle est bien la décision du gouvernement provincial, je ne puis que le regretter profondément. Il serait oiseux de ma part dans les conjectures présentes de commenter un peu longuement les conditions qui, en particulier la quatrième indiquée dans l'arrêté, semblent avoir été introduites par le gouvernement provincial au titre des exigences devant nécessairement avoir le pas sur la demande du gouvernement fédéral à l'attention sérieuse de qui de droit.

“ Je crois de mon devoir, toutefois, de bien marquer immédiatement, —

“(1) Que les deux premières conditions imposées sont de toute évidence d'application impossible et ce pour des années et des années à venir, je veux dire d'ici à ce que le gouvernement fédéral soit en état de fournir, par voie d'arpentage sérieusement effectué, les renseignements que le gouvernement provincial demande qu'on lui donne présentement.

“(2) Que la troisième condition se trouve déjà remplie du fait des récents exposés faits en parlement par le très honorable ministre de l'intérieur relativement au système sous le régime duquel se trouvent toutes les terres de zones ferroviaires au Nord-Ouest, système qui, une fois modifié de façon à respecter les caractéristiques propres à la contrée, est prévu comme devant être appliqué à la Colombie britannique.”

Je ferai observer que dans l'arrêté du 4 mai 1880, le gouvernement de la province a adopté le point de vue que la province n'était nullement obligée de remettre au gouvernement fédéral des terres arables prises ailleurs en lieu et place des prétendues terres incultes de la zone ferroviaire. Or, ce point de vue était inattaquable. Cependant le Gouvernement était tout disposé à prendre absolument au sérieux la demande du Gouvernement fédéral à condition que les travaux fussent poussés activement et, en tant qu'il s'agissait de la zone ferroviaire, était parfaitement consentant à la faire passer aux mains du Gouvernement fédéral, et ce sans retard.

La zone changea de main sous le régime voté par la législature de 1880, et les obligations de la province contractées en vertu des stipulations de l'Union et relatives au transport des terres furent respectées. Le gouvernement de la province eût pu, à l'occasion, refuser de se rendre aux vœux du gouvernement fédéral demandant d'octroyer des terres dans une autre partie du pays, mais, comme les événements subséquents l'ont bien fait voir, il n'a pas opposé de refus mais a fini par se rendre à la demande qui lui était faite et à transporter au gouvernement fédéral une étendue de terre connue sous le nom de bloc de la Rivière-la-Paix et couvrant 3,500,000 acres.

S'il est vrai que l'acte du gouvernement fédéral ratifiant l'arrangement conclu avec la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique fut ratifié le 15 février 1881, un sentiment vif de mécontentement n'en persista pas moins au sein de la population de la Colombie britannique du fait des délais apportés à la construction de la ligne principale et de la négligence à donner suite à l'arrangement proposé par lord Carnarvon; la preuve en est que le 25 mars 1881 l'Assemblée législative de la Colombie britannique couvrit une pétition destinée à Sa Majesté la reine Victoria et où l'on se plaignait amèrement des torts que la province se voyait forcée de subir. (Annexe “1”) Cette pétition établissait que la province avait été sollicitée d'entrer dans la Confédération contre l'engagement prêté par le Gouvernement fédéral d'achever les travaux du chemin de fer au cours de juillet 1881 ou même avant ce temps; elle parlait aussi de la pétition de 1874, de l'intervention de lord Carnarvon et de la proposition de ce dernier relative à l'achèvement du chemin de fer entre Nanaïmo et Esquimalt, de travaux sur le chemin de fer dans les limites de la province et pour un montant de deux millions annuellement, et enfin de l'achèvement du chemin de fer le ou avant le 31 décembre 1890. On y lisait également des récriminations à propos du dédain absolu apporté par le Gouvernement fédéral à ces propositions, et le rappel au fait que l'assemblée législative avait déjà adressé une pétition à Sa Majesté dès les premiers jours de

la session de 1876, à l'effet que le gouvernement fut prié de remplir ses engagements; que dans sa réponse Sa Majesté avait demandé à la province de consentir à ce que l'on retardât la construction du chemin de fer jusqu'au printemps de 1878 en vue de permettre la solution de certains embarras relatifs au tracé de la voie ferrée; on ajoutait que le gouvernement fédéral ayant négligé de commencer la construction en août 1878, l'Assemblée législative avait adressé une autre pétition à Sa Majesté le 30 août 1878; que dès le printemps de 1880 le gouvernement fédéral avait entrepris la construction du chemin de fer dans les limites de la province et non à partir du bord de la mer et entre Nanaïmo et Esquimalt; qu'il était depuis intervenu des arrangements entre le gouvernement fédéral et un syndicat en vue d'assurer la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique dès 1891, entente qui prévoyait des travaux sur une étendue de 500 milles au nord du lac Supérieur sans y faire entrer la section comprise entre Esquimalt et Nanaïmo, qui était de 70 milles; que sous le régime du traité d'Union il était entendu que la construction devait commencer au bord de la mer et que l'arrangement conclu en 1874 prévoyait que la section de chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo allait être menée à bonne fin en toute hâte et que la construction de la ligne nord du lac Supérieur pouvait être remise à plus tard en attendant l'achèvement du chemin de fer allant du bord de la mer au lac Supérieur; que le traité d'Union autorisait la province à imposer son propre tarif jusqu'à l'achèvement du chemin de fer, mais que, ayant foi aux promesses du gouvernement cette dernière s'était dessaisie de son tarif en 1872 et que depuis lors le tarif du gouvernement fédéral avait toujours monté et ce au grand dam de la Colombie britannique; enfin que s'il est bien vrai que le chemin de fer devait être achevé en juillet 1881, on ne voyait encore sur le territoire de la province aucun tronçon de voie ferrée. La pétition allait alors à demander que le gouvernement fédéral fût prié instamment de remplir ses obligations en construisant la ligne qui va d'Esquimalt à Nanaïmo ainsi que la portion qui relie Port-Moody à Yale, et que l'on indemniserait la province des pertes subies par elle du chef des délais et rupture de contrat.

Cette pétition expose au long les griefs de la province à l'époque, relativement aux délais apportés à respecter les stipulations de l'Union et montre bien ce que pensait la population de ce que l'on appelait alors une attitude absolument injuste. Tel était donc l'état de choses, de 1874 à 1883, et ce ne fut qu'en 1883 et 1884 que ces difficultés se dissipèrent. Le 10 février 1883, le gouvernement de la province, par un arrêté, réglait la question de la forme à radoub d'Esquimalt, des terrains destinés aux voies ferrées en général et au chemin de fer de l'île. A propos des terres de la zone ferroviaire on rappelait la lettre de Joseph W. Trutch, datée du 14 avril 1880 et dont nous venons de parler, et de la réponse qu'y avait faite le gouvernement provincial. Le rapport adressé au conseil déclarait:

“Il est admis qu'une grande étendue de terres comprises dans la zone ferroviaire et de terres contiguës à ces dernières et dont s'est occupée la province elle-même, consiste en montagnes infranchissables et en terres rocheuses absolument impropres aux fins agricoles. Le comité se rend compte que le règlement de cette question servira les meilleurs intérêts de la province en même temps qu'il favorisera la colonisation du pays.”

Le 5 mai 1883, Joseph W. Trutch envoyait une lettre à l'honorable W. Smithe (annexe “J”), lettre déposée parmi les documents de la session de 1883, page 458, Colombie britannique. Cette lettre venait à la suite d'un télégramme parvenu à M. Trutch et expédié par le premier ministre du Canada, où il était question de propositions faites par le gouvernement fédéral à propos d'une demande à l'effet que le gouvernement de la Colombie britannique apporte un amendement au chapitre 11 des statuts de 1880 de la Colombie britannique qui renfermait les stipulations de transport de la zone ferroviaire. La proposition capitale était à l'effet que la province de la Colombie britannique transportât au gouvernement fédéral trois millions et demi d'acres de terre d'assez bonne qualité dans le district de la Rivière-La-Paix dans les limites de la Co-

lombie britannique, terre constituée par une masse rectangulaire côtoyant les Territoires du Nord-Ouest du Canada. On demandait également à la province d'octroyer au gouvernement fédéral certaines étendues de terres situées dans l'île de Vancouver contre l'engagement de la part du gouvernement fédéral de consacrer le montant de \$750,000 à la construction du chemin de fer allant d'Esquimalt à Nanaimo, contre également l'achat aux mains du gouvernement de la Colombie britannique de la forme à radoub d'Esquimalt et l'offre de mise en vente sous le plus bref délai possible en faveur de colons de bonne foi des terres situées dans les limites de la zone ferroviaire. On ajoutait dans cette communication que si le gouvernement de la Colombie britannique acceptait ces offres et ratifiait son acceptation par un acte de la législature, cette acceptation constituerait un règlement de toutes les réclamations de la Colombie britannique contre le gouvernement fédéral. A cette offre le gouvernement de la Colombie britannique répondit en posant les conditions qu'il mettait de l'avant pour en arriver à une entente, et ces conditions sont indiquées tout au long d'un rapport du Conseil privé en date du 9 mai 1883 et que l'on retrouve dans les documents de session de la Colombie britannique de 1884, page 157 (annexe "K"). Inutile de se reporter à la teneur du rapport du Conseil privé avec tous les détails qu'il comporte; qu'il suffise de dire que la législature de la Colombie britannique, s'appuyant sur le chapitre 14 des statuts de 1883, a voté une loi relative au Chemin de fer de l'Île, à la forme de radoub et enfin aux terres de la zone ferroviaire de la province", loi où il est rappelé au préambule que des négociations avaient été entamées entre les deux gouvernements, à l'issue desquelles on en était arrivé à une entente développée au long dans le texte de la loi et dont il est dit qu'elle règle tous les points en litige. A propos des terres de la zone ferroviaire, il est prévu que —

"Du fait et la suite de l'adoption de cette loi, il doit être et il est par les présentes octroyé au gouvernement fédéral, aux fins de construction et d'aide à apporter à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la terre ferme de la province de la Colombie britannique en fiducie selon le choix laissé à la discrétion du gouvernement fédéral, une étendue identique de terres publiques le long de la ligne de chemin de fer ci-haut en quelque endroit précis que cette ligne doit être située (mais ne devant pas dépasser vingt milles de chaque côté de cette ligne de chemin de fer) selon le choix que fera aux mêmes fins le gouvernement fédéral à même les terres publiques des Territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba, comme l'indique l'arrêté ministériel, à l'article 11, à propos de l'admission de la province de la Colombie britannique au sein de la Confédération."

L'article 7 du statut de 1883 a trait à la masse de la Rivière-La-Paix et est ainsi conçu: —

"Il est par les présentes octroyé au gouvernement fédéral trois millions et demi d'acres de terre dans cette partie du district de la Rivière-la-Paix de la Colombie britannique qui se trouve à l'est des montagnes Rocheuses et qui touche aux Territoires du Nord-Ouest du Canada, et que le gouvernement fédéral doit aménager en bloc rectangulaire."

S'il reste vrai que l'arrêté du 4 mai 1880 précise que le gouvernement de la province n'était pas prêt à admettre que le gouvernement fédéral fût autorisé aux termes de l'Acte d'Union à faire choix de terres de bonne qualité dans un autre endroit pour remplacer les terres de la zone ferroviaire censées sans valeur, et s'il reste établi que le statut de 1880, au chapitre 11, cédait seulement la zone ferroviaire, il semble bien par ailleurs qu'à l'époque de la publication du chapitre 14 du statut de 1883 venu à la suite de l'arrêté du 10 février 1883, le gouvernement provincial avait résolu de faire droit à la demande du gouvernement fédéral. Il est concédé dans cet arrêté "qu'une vaste étendue de terres renfermées dans la zone ferroviaire — consiste en montagnes infranchissables et en terrains rocheux impropres à la culture", puis vient un état à l'effet que les intérêts de la province militent en faveur du règlement de cette question. Cet arrêté, suivi du statut cédant non seulement la zone ferroviaire, mais encore trois millions et demi d'acres sur la Rivière-La-Paix, force à conclure qu'il

devait exister déjà un règlement de cette affaire des terres. Cet octroi de la masse de la Rivière-La-Paix a été consenti en vue d'indemniser le gouvernement fédéral des terres déjà aliénées dans la zone ferroviaire et qui atteignaient 295,200 acres, de même que pour faire contre-partie aux terres reconnues sans valeur aucune pour la culture. La superficie de la Rivière-La-Paix comprenait 3,204,800 acres de plus que les terres que l'on avait aliénées dans la zone ferroviaire, et cette superficie devait à l'époque contre-balancer les terres impropres à la culture. A l'époque des négociations, la province de la Colombie britannique pouvait garder par devers elle, en dehors de la zone ferroviaire, des terres censées être sans aucune valeur et égales en superficie aux terres de la Rivière-La-Paix, déduction faite de 295,200 acres. A la face des choses, il ne semble pas que les terres prétendues sans valeur culturale aient jamais été spécifiquement désignées et je crois raisonnable de conclure que l'octroi des terres de la Rivière-La-Paix fut tenu pour un règlement définitif à propos et des terres aliénées et des terres censées être sans valeur culturale de la zone ferroviaire. A tout événement rien ne vient étayer la conclusion que l'un ou l'autre des deux gouvernements ait jamais cru un instant qu'en aucun endroit de la zone ferroviaire il fût prévu un retour des terres à la Colombie britannique.

Au cours du mois d'août 1883, Sir Alexander Campbell, parlant au nom du Gouvernement fédéral, est entré en négociations avec le gouvernement de la province, ce qui a conduit à une entente signée par Sir Alexander Campbell pour le gouvernement fédéral, et par William Smythe, alors commissaire en chef des Terres et Travaux publics, pour le gouvernement de la Colombie britannique, entente devant prendre effet dès l'obtention de l'assentiment de l'Assemblée législative et du Parlement du Canada. L'entente pourvoyait au chemin de fer de l'île, à la forme à radoub, aux terres des chemins de fer et à la judicature (annexe "L"). On stipulait entre autres choses dans l'entente que le gouvernement de la Colombie britannique devrait demander à la Législature de modifier la loi de 1883 appelée: "Loi se rapportant au chemin de fer de l'île, à la forme à radoub et aux terres des chemins de fer de la province". On dit des amendements qu'ils sont "indiqués en rouge sur une copie du nouveau bill projeté, laquelle n'est pas imprimée." Un comité du Conseil privé a approuvé cette entente le 27 septembre 1883 (annexe "M"). Relativement à la zone ferroviaire l'entente renfermait ce qui suit:

"(a) On invitera l'Assemblée législative de la Colombie britannique à modifier la loi numéro onze de mil huit cent quatre-vingt-trois—de sorte que le gouvernement fédéral obtiendra la même étendue de terre de chaque côté de la voie ferrée à travers la Colombie britannique, quel que soit l'endroit où elle sera définitivement établie, au lieu des terres transportées par la loi susdite.

"(b) Le gouvernement canadien offrira en vente aussitôt que possible les terres situées dans la zone ferroviaire sur la terre ferme à des conditions libérales aux colons véritables."

En ce qui concerne les terres dans le district de la Rivière-La-Paix il a été ainsi stipulé: —

"(c) Le gouvernement de la Colombie britannique obtiendra l'autorisation de l'Assemblée législative, afin de transporter au gouvernement canadien, trois millions et demi d'acres de terre situés dans le district de la Rivière-la-Paix de la Colombie britannique en un bloc rectangulaire, à l'est des montagnes Rocheuses et contigu aux Territoires du Nord-Ouest du Canada."

Et la clause "K" renferme une disposition très importante de l'entente: —

"La province doit accepter cette entente en règlement complet de toutes les réclamations présentées jusqu'à date par la province contre le Dominion à l'égard des retards apportés au commencement et à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et relativement à la non-construction de l'*Esquimalt and Nanaimo Railway*, et le gouvernement canadien doit l'accepter comme satisfaisant à toutes les réclamations pour des terres supplémentaires d'après les termes de l'Union, mais elle ne sera pas obligatoire à moins et avant qu'elle n'ait été ratifiée par le Parlement canadien et par l'Assemblée législative de la Colombie britannique.

Le Parlement canadien ratifia cette entente au moyen du statut 47 Victoria, chapitre 6, sanctionné le 19 avril 1884 (Annexe " N "). Le préambule de la loi se lit en partie comme suit :

" Et attendu que dans le but de régler tous les différends et difficultés existant entre les deux gouvernements on s'est entendu comme suit : "

L'article 11 stipulait ce qui suit au sujet de la zone ferroviaire : —

" Les terres seront mises sur le marché le plus tôt possible et elles seront offertes en vente à des conditions libérales aux colons véritables.

" 2. Les terres susdites seront disponibles pour l'inscription des colons de bonne foi selon les étendues et les prix que le Gouverneur en conseil pourra déterminer.

" 3. Le Gouverneur en conseil peut, de temps en temps, régler la manière d'après laquelle, ainsi que les termes et les conditions selon lesquels, on arpentera, tracera, administrera et on cédera les terres susdites. Pourvu que les règlements concernant la vente, la location ou autre disposition des terres susdites n'entreront pas en vigueur avant leur publication dans la *Gazette officielle*."

Le statut prévoyait ce qui suit, relativement aux terres situées dans le district de la Rivière-La-Paix : —

12. Les trois millions et demi d'acres de terre dans cette partie du district de la Rivière-la-Paix situés à l'est des montagnes Rocheuses et contigus aux territoires du Nord-Ouest du Canada—seront censés être des terres fédérales selon l'interprétation de la Loi des terres fédérales."

L'application de la Loi des terres fédérales au bloc de la Rivière-la-Paix est prévue par le chapitre 55 des S.R. du C. de 1906: " Loi relative aux terres publiques " et la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, de 1908, stipule par l'article 3, paragraphe (6) que la loi s'applique : —

" (b) Aux trois millions et demi d'acres de terre devant être établis par le gouvernement canadien dans cette partie du district, de la Rivière-la-Paix de la Colombie britannique—accordé à la Couronne telle que représentée par le gouvernement canadien, par l'article 7, chapitre 14 des Statuts de la Colombie britannique de 1884."

Et l'article 4 de la Loi des terres fédérales stipule :

" Aucune des dispositions de la présente loi ne s'appliquera aux terres publiques comprises dans le territoire appelé " zone ferroviaire " dans la province de la Colombie britannique—mais le Gouverneur en conseil peut de temps en temps établir tels règlements pour l'arpentage, l'administration et la vente des terres susdites qu'il estime propice à leurs conditions."

Le premier arrêté ministériel en ce qui a trait à la zone ferroviaire et à la mise en vigueur de règlements pour son administration, a été adopté le 20 avril 1885, et depuis lors les terres situées dans la zone ferroviaire ont été disponibles pour les homesteads, selon des termes semblables à ceux relatifs aux terres fédérales. L'administration de ces terres a continué à se faire en dehors des terres fédérales dans les provinces des prairies, d'après des règlements prescrits de temps en temps par le Gouverneur en conseil. On a adopté un certain nombre d'arrêtés ministériels comprenant divers changements dans la pratique, mais on a toujours administré cette zone autant que possible sur la même base que les autres terres fédérales.

Le statut de la Colombie britannique, chapitre 14 de 1884, intitulé: " Loi ayant trait au chemin de fer de l'île, à la forme à radoub et aux terres ferroviaires de la province " (annexe " O "), était semblable à bien des égards à celui de 1883. On a toutefois modifié l'article se rapportant au transport de la zone ferroviaire, en retranchant les mots " une étendue semblable de ", et aussi les mots " ne dépassant pas "; le mot " le " étant substitué pour la première de ces expressions, et pour les mots " ne dépassant pas ", les mots " jusqu'à une largeur de ". L'article se lit comme suit :

" 2. L'article 1 de la Loi de l'Assemblée législative de la Colombie britannique, n° 11 de 1880, intitulée: " Loi afin d'autoriser l'octroi de certaines terres publiques dans la terre ferme

de la Colombie britannique au gouvernement canadien pour les fins du chemin de fer Canadien du Pacifique est par la présente modifié de manière à se lire comme suit :—

“ A partir de l'adoption de cette loi, il sera, et il est par la présente octroyé au gouvernement fédéral, afin de construire et d'aider à la construction d'une partie du chemin de fer Canadien du Pacifique située sur la terre ferme de la Colombie britannique, en fiducie, devant être appropriées selon que le gouvernement fédéral peut le juger expédient, les terres publiques situées le long de la ligne du chemin de fer ci-dessus mentionné, quel que soit l'endroit où il peut être en définitive établi, jusqu'à une largeur de vingt milles de chaque côté de la ligne susdite tel que prévu dans l'arrêté ministériel, article 11, admettant la province dans la Confédération. Mais rien dans cet article ne portera préjudice au droit de la province de recevoir le paiement du gouvernement fédéral, de la somme de \$100,000 par année, en paiements semestriels effectués d'avance, en considération des terres ainsi transportées, tel que prévu à l'article 11 des termes d'Union; pourvu toutefois que la ligne de chemin de fer ci-dessus mentionnée ne sera qu'une ligne ferroviaire ininterrompue, unissant le littoral de la Colombie britannique au chemin de fer Canadien du Pacifique, actuellement en construction à l'est des montagnes Rocheuses.”

En considérant l'effet de ce décret il faut se rappeler que le contrat conclu avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était dans les statuts du Canada depuis 1881, et que le chemin de fer était à s'achever en vertu des termes de ce contrat. En vertu de ces termes, la compagnie ferroviaire était autorisée à recevoir 25,000,000 acres de terre entre Winnipeg et la frontière orientale de la Colombie britannique, et de la manière exposée dans le contrat. On savait que la compagnie recevait la somme de \$25,000,000 en tant que subside au comptant et qu'elle recevrait également du gouvernement fédéral, lors de l'achèvement des travaux, la section du lac Supérieur et la section occidentale que le gouvernement construisait aux frais du public; on savait de même qu'aucune des terres transportées par la province au Dominion n'entrait dans l'octroi des terres à la compagnie ferroviaire. Lorsque, par conséquent, l'Assemblée législative de cette province s'occupait de la question du transfert de la zone ferroviaire au Canada, elle le fit avec la pleine connaissance de “ l'étendue ” des terres ainsi fournies par le Canada dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, aussi bien que de tous les autres termes du contrat avec la compagnie du chemin de fer. Dans les décrets de 1880 et de 1883, les terres transférées étaient inférieures à, et ne dépassaient pas une lisière de vingt milles de chaque côté de la voie ferrée. On ne peut expliquer l'abandon de ces expressions dans le statut de 1884 et le transport absolu d'une lisière de vingt milles de chaque côté de la voie ferrée, autrement que parce que l'Assemblée législative était prête à considérer et considéra de fait l'octroi de terres accordé par le Canada à la compagnie du chemin de fer, comme des terres “ semblables en étendue ” à une lisière de vingt milles de chaque côté de la voie ferrée dans toute la Colombie britannique.

En outre, les terres octroyées par la Colombie britannique dans la zone ferroviaire étaient réellement semblables en étendue aux terres accordées par le Canada dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. L'octroi de 25,000,000 acres avait été entièrement approprié dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. La frontière entre l'Ontario et le Manitoba se trouve entre Ingolf (Ontario) et Telford (Manitoba), respectivement, au mille 1317 et au mille 1330.1; Summit situé sur la frontière entre l'Alberta et la Colombie britannique est à peu près au mille 2,369, distance d'environ 1,040 milles, ce qui fait que l'octroi consenti par le Canada dépasse légèrement 24,030 acres par mille au regard de 25,600 acres, on ne tenant pas compte des routes accordées par la province de la Colombie britannique. On ne peut pas dire des deux montants dans toutes les circonstances qu'ils sont dissemblables. Lorsqu'on ajoute le bloc de la Rivière-la-Paix la superficie par mille accordée par la province est, naturellement, bien plus considérable que celle accordée par le Canada, mais, comme on l'a fait remarquer précédemment, on a donné l'étendue de la Rivière-la-Paix afin de compenser les terres aliénées et pour des terres prétendues être sans valeur dans la zone ferroviaire. Cependant, l'entente conclue avec sir Alexander Campbell, qu'on a dit viser au

règlement de tous les différends existant, sa promulgation ultérieure sous forme de loi, et le transport absolu contenu dans le statut relatif à l'étendue de la Rivière-la-Paix et de la zone du chemin de fer, ont mis la province en mesure de ne pouvoir s'appuyer sur aucun droit légal afin de revendiquer le retour d'aucune des terres transportées. Par conséquent, des comparaisons des superficies des terres transportées pour les fins du chemin de fer, (bien qu'elles puissent faire voir que la province a transporté une plus grande superficie de terres que l'article 11 des termes de l'Union ne l'avait d'abord prescrit), n'aident pas la province à établir un droit légal à un nouveau transport.

Sir John-A. Macdonald présenta au Parlement une résolution tendant à confirmer l'entente conclue entre les deux gouvernements le 29 janvier 1884 (*Hansard* de 1884, page 67), et le 21 mars suivant sir Charles Tupper donna des explications. Sir Charles Tupper dit au cours de ses remarques:

“ Nous aurons disposé une fois pour toutes de toutes les questions afférant au passé qui ont surgi entre la province de la Colombie britannique et le gouvernement canadien ” et “ nous aurons acquis un territoire très précieux situé à l'ouest des montagnes Rocheuses.”

On fait remarquer de la part de la province que les terres ont été transportées au Canada “en fiducie” et “pour l'avancement de la construction du chemin de fer”; que les conditions de cette “fiducie” n'ont pas été exécutées, et que le Canada n'est pas à l'heure actuelle en mesure de les exécuter. Ceci posé, l'avocat-conseil de la province soutient qu'il en est résulté une fiducie, et que les terres devraient être transportées de nouveau à la province. Lorsqu'une propriété a été placée au nom d'une personne afin d'effectuer une fin particulière qui échoue, il en résulte une fiducie, et la personne qui avait d'abord transporté la propriété a généralement droit à son retour. Afin d'employer les terres “pour l'avancement de la construction du chemin de fer”, le gouvernement canadien aurait pu octroyer les terres directement à la compagnie ferroviaire comme partie du subside foncier, ou il aurait pu faire vendre des terres ou en disposer autrement et mettre de côté les fonds ainsi obtenus, ainsi que les employer à rembourser le Trésor de tout déboursé nécessaire dans la construction de la voie ferrée. On n'adopta aucune de ces manières de procéder, mais au contraire, on considéra les terres réellement comme les autres terres fédérales, qui sont ouvertes à la colonisation. Il n'y a pas d'explication de la raison pour laquelle les terres ne furent pas employées comme subside. Toutefois, il semble que la province se soit placée dans une position où elle ne puisse pas s'opposer à la non-exécution des conditions de la fiducie, en consentant que les terres soient employées à la colonisation. Dans l'entente conclue entre les deux gouvernements et exposé au chapitre 14 des Statuts de la Colombie britannique de 1883, on voit ce qui suit:—

“ Le gouvernement canadien offrira en vente aussitôt que possible, les terres situées dans la zone ferroviaire sur la terre ferme à des conditions libérales aux colons véritables ”;

et dans l'entente conclue entre sir Alexander Campbell, occupant pour le Canada, et l'honorable William Smythe occupant pour la province, le 20 août 1883, se trouvent les clauses suivantes:—

“ Le gouvernement fédéral ne ménagera rien afin d'offrir en vente, le plus tôt possible, les terres situées dans la zone ferroviaire sur la terre ferme, et dans ce but il va donner toutes les instructions nécessaires à ses fonctionnaires. De son côté le gouvernement de la Colombie britannique offrira toute l'aide possible, et il placera tous les renseignements qu'il possède dans son département des Terres, à la disposition des fonctionnaires fédéraux, les frais devant être payés par le gouvernement fédéral. Dans l'intervalle, les terres seront disponibles à l'inscription des colons de bonne foi selon les étendues et les prix que le gouvernement fédéral pourra établir.”

Je trouve également dans une lettre émanant de l'honorable William Smythe, datée du 24 novembre 1883 et adressée à M. Trutch, l'agent du gouvernement fédéral dans la Colombie britannique, ce qui suit:—

“ En me conformant à la demande du gouvernement fédéral qui m'est ainsi communiquée, je ne puis m'abstenir d'insister auprès de vous sur la nécessité pressante qui existe d'accorder aux colons les facilités d'acquisition des terres à l'intérieur de la zone.”

L'Assemblée législative de la province, tel que mentionné plus haut, ratifia l'entente faite par sir Alexander Campbell, de même que le Parlement canadien, au moyen du statut 47 Victoria, chapitre 6, sanctionné le 19 avril 1884. Par conséquent, en tant qu'il s'agit de la zone ferroviaire, la province consentait et de fait insistait afin que les terres qu'elle renferme soient employées par le Canada pour des fins de colonisation. En ce qui concerne le bloc de la Rivière-la-Paix, l'entente stipulait:—

“ Le gouvernement de la Colombie britannique obtiendra l'autorisation de l'Assemblée législative de transporter au gouvernement canadien trois millions et demi d'acres de terre situés dans le district de la Rivière-la-Paix de la Colombie britannique, dans un bloc rectangulaire à l'est des montagnes Rocheuses et contigu aux Territoires du Nord-Ouest du Canada.”

Les dispositions de l'entente relativement à l'emploi des terres pour des fins de colonisation ne s'appliquent pas au bloc de la Rivière-la-Paix. Cependant, le statut fédéral 47 Victoria, chapitre 6, article 12, se lit comme suit:—

“ Les trois millions et demi d'acres de terre situés dans cette partie du district de la Rivière-la-Paix de la Colombie britannique à l'est des montagnes Rocheuses et contigus aux Territoires du Nord-Ouest du Canada—et que ledit gouvernement constituera en un bloc rectangulaire seront censés être des terres fédérales aux termes de la Loi des terres fédérales.”

On a toujours considéré le bloc de la Rivière-la-Paix comme terres fédérales disponibles à la colonisation en tant qu'on estimait que les terres susdites étaient propices à cette fin. La Loi des terres fédérales, telle que décrétée par le chapitre 55 S.R.C., de 1906, s'applique au bloc de la Rivière-la-Paix, de même que la Loi des terres fédérales révisée et consolidée en 1908 (chapitre 20, article 3, sous-article 6). Durant toutes les années que ces terres ont été offertes à la colonisation,—politique qui, dans les circonstances favorisait non seulement les meilleurs intérêts de la Colombie britannique, mais aussi tout l'ensemble du Canada,—on ne peut découvrir aucune objection de la part de la province, et bien que techniquement la province n'eût pas conclu d'entente relativement à l'utilisation du quadrilatère de la Rivière-la-Paix pour des fins de colonisation, telle que définie dans l'entente faite par sir Alexander Campbell relativement à la zone ferroviaire, on peut conclure justement que la province a approuvé la politique de l'utilisation de ces terres pour des fins de colonisation, et si la question était agitée entre particuliers il ne surgirait pas de prétention quant à une fiducie en résultant.

Avant de faire allusion à ce que la province appelle ses “ droits équitables ” à la rétrocession des terres, je désire exposer ici en détail, à titre de renseignements, la manière dont on a disposé des terres comprises dans la zone ferroviaire et dans le bloc de la Rivière-la-Paix.

Tel que mentionné ci-dessus, les règlements mis en vigueur de temps à autre pour l'administration de la zone ferroviaire, indiquent que l'on pouvait y obtenir les terres pour fins de colonisation, en se conformant aux mêmes conditions que pour les autres terres du pays. La province ne prétend pas que les conditions offertes pour disposer de ces terres furent loin d'être généreuses, ou de nature à empêcher la colonisation. Il est vrai qu'on n'a disposé que d'une partie relativement peu considérable, mais on ne saurait en blâmer le gouvernement fédéral. La zone ferroviaire comprend un total de 10,976,000 acres, dont on a disposé de 1,373,600, comme suit:—

	Acres.
Vendus par le gouvernement provincial.....	295,000
“ Homesteads ” (objet de lettres patentes ou non).....	733,000
Ventes, concessions spéciales, ventes minières.....	172,800
Réserves indiennes et réserves cédées.....	172,600
	1,373,600

Il reste encore sous le contrôle du ministère de l'Intérieur, 9,602,400 acres répartis comme suit: —

	Acres.
Réserves forestières	1,935,650
Réserves forestières projetées.....	1,427,200
Concessions forestières	1,057,280
Pâturages en location.....	326,220
Pares	747,500
<hr/>	
Territoire dont on n'a pas disposé.....	4,108,550
	Acres.
	9,602,400

La partie du district de la Rivière-la-Paix cédée par la province comprend 3,500,000 acres, dont on a disposé de 270,000 de la manière suivante: —

	Acres.
“ Homesteads ”—objet de lettres patentes.....	122,000
“ Homesteads ”—pour lesquels des lettres patentes n'ont pas été accordées.....	80,000
Ventes	2,300
Concessions pour routes	25,000
Réserves indiennes	40,700
<hr/>	
Total.....	270,000

Dans le district de la Rivière-la-Paix, il reste sous le contrôle du ministère de l'Intérieur, 3,230,000 acres répartis comme suit: —

	Acres.
Réserves forestières projetées.....	1,544,000
Concessions forestières	33,000
Pâturage en location	35,000
Étendue d'eau (mesurée)	30,000
Territoire ouvert à la colonisation	700,000
Territoire non arpenté.....	888,000
<hr/>	
	2,230,000

On remarquera que l'on n'a colonisé qu'une très petite partie des terres dans la zone ferroviaire, des homesteads ayant été établis sur une étendue de 733,000 acres seulement, et sur pas plus de 202,000 acres dans le district de la Rivière-la-Paix. Pour ce qui concerne la zone ferroviaire, ceci n'a rien de surprenant, car, dans l'arrêté en Conseil du Gouvernement provincial en date du 10 février 1883, on admet qu'une portion très considérable des terres faisant partie de la zone ferroviaire “ consiste en montagnes impraticables et de terrains rocailleux ne pouvant être adaptés à l'agriculture.” Par ailleurs, on prétend qu'elles sont excessivement riches en bois sur pied et en minéraux. Dans le district de la Rivière-la-Paix, les autorités fédérales se proposent d'établir une réserve forestière de 1,544,000 acres, soit sur une étendue comprenant à peu près la moitié de tout le territoire, et on compte pouvoir réaliser à l'occasion de l'administration de cette réserve, dans quelques années, un revenu substantiel. Toutefois, le territoire établi en homesteads jusqu'à date, ne représente que 202,000 acres, et il reste une étendue de 700,000 acres disponible pour la colonisation. Une étendue de 800,000 acres de ce bloc n'a pas encore été arpentée. Il est impossible d'estimer le revenu que pourraient rapporter dans l'avenir, la zone ferroviaire ou le bloc de la rivière La-Paix, qu'ils soient administrés par les autorités fédérales ou par les autorités provinciales. Si l'on accepte comme critérium l'administration de l'ensemble des terres fédérales dans le passé, on serait

porté à croire que ce revenu sera peu considérable. Cependant, ce n'est peut-être pas là une déduction raisonnable, vu que les terres du gouvernement fédéral, dans l'ensemble, ont été constituées en "homesteads", et n'ont pas été administrées en vue de réaliser des bénéfices. Le ministère de l'Intérieur a préparé un mémoire indiquant le revenu et les dépenses ayant trait à l'administration des terres fédérales, de même qu'un relevé relatif à la zone ferroviaire et au bloc de la Rivière-la-Paix. Il soumet les chiffres suivants:—

Terres fédérales dans les quatre provinces de l'Ouest et dans le territoire du Nord-Ouest

Réserves—

Terres	\$ 42,579,457 95
Bois sur pied et forêts.....	17,211,887 34
Mines	11,224,205 28
Parcs	1,423,570 14
	<hr/>
	\$ 72,439,220 71

Dépenses approximatives effectuées par le ministère de l'Intérieur, y compris les frais de l'immigration, \$128,300,000.

Zone ferroviaire de la Colombie britannique—

Réserves—

Terres	\$ 822,513 90
Bois de service et forêts.....	4,839,354 91
Mines	300,432 48
Parcs	36,904 65
	<hr/>
	\$ 5,999,205 94

Dépenses approximatives—

Terres fédérales	\$ 1,508,439 89
Forêts	2,602,492 41
Parcs nationaux canadiens.....	1,189,591 06
Houille blanche	973,044 01
Arpentage des terres fédérales.....	1,126,599 00
	<hr/>
	\$ 7,400,166 37

Bloc de la Rivière-la-Paix—

Revenu—

Terres	\$ 20,690 94
Bois de service et forêts.....	8,136 05
Mines	80,049 10
	<hr/>
	\$ 108,876 09

Dépenses approximatives—

Terres fédérales	\$ 13,261 08
Forêts	15,937 78
Arpentage des terres fédérales.....	330,100 00
	<hr/>
	\$ 359,298 86

Les hauts fonctionnaires du ministère de l'Intérieur me disent qu'il n'est pas possible d'évaluer exactement le coût d'administration de la zone ferroviaire et du bloc de la Rivière-la-Paix, étant donné que les dépenses effectuées à cet égard ont inévitablement été incorporées dans le total des frais d'administration de toutes les terres fédérales. Cependant, les chiffres précités suffisent à dé-

montrer que l'administration des terres n'a pas été profitable au gouvernement fédéral. Toutefois, on peut facilement concevoir que les pertes qui ont apparemment résulté de l'administration des terres fédérales de la Colombie britannique par les autorités fédérales, disparaîtraient dans le cas où l'administration releverait des autorités provinciales qui possèdent tout le rouage nécessaire à cette fin, en tant que les ressources de la province, à l'exception des terres en question, sont sa propriété et qu'elle les administre elle-même. En ajoutant la zone ferroviaire et le bloc de la Rivière-la-Paix aux richesses de la province, on n'augmenterait pas sensiblement le coût d'administration actuel.

Dans sa réclamation, la province demande un règlement de comptes. Dans le cas où il serait démontré que le gouvernement fédéral a réalisé des profits en administrant la zone ferroviaire et le bloc de la Rivière-la-Paix, et si l'on considérait l'à-propos de dédommager la province, le gouvernement fédéral aurait le droit, selon l'exacte interprétation des termes de l'Union, de tenir compte des montants globaux payés à la province "en considération des terres devant être cédées en vue d'aider à la construction dudit chemin de fer."

Cependant, la province ne se base pas uniquement sur la loi en réclamant la rétrocession des terres. Elle prétend qu'indépendamment de tout argument juridique, elle a droit à celles-ci au point de vue de l'équité, et pour être mise sur un pied d'égalité avec les autres provinces en ce qui a trait aux responsabilités relatives à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'étude de cette question dans le moment, résulte des démarches faites auprès du gouvernement fédéral par feu l'honorable John Oliver, premier ministre de la province, dont le gouvernement, le 16 février 1926, adopta un arrêté en Conseil exposant au complet les réclamations de la province (annexe "P"). Tout en ne renonçant pas aux droits que pourrait avoir la province au point de vue juridique, son avocat, lorsqu'il se présenta devant moi, fit ressortir la situation injuste dans laquelle se trouve la Colombie britannique au regard de celle des autres provinces du Canada et les responsabilités qu'elles ont acceptées pour se conformer aux dispositions de l'article 11 des termes de l'Union. Je dois dire que j'ai été beaucoup impressionné par certains arguments invoqués au nom de la province, et, comme je l'ai fait remarquer plus haut, tout en étant d'avis que celle-ci ne peut faire prévaloir aucun droit en raison de l'entente qu'elle a consentie et en raison de ses propres lois, je suis franchement de l'opinion que le gouvernement fédéral devrait considérer la requête de la province en se plaçant au point de vue de l'équité et de la justice plutôt qu'au point de vue strictement légal et contractuel. En accordant un traitement sympathique aux provinces en toute circonstance, et en s'efforçant de supprimer quoi que ce soit de nature à créer chez elles la sensation de se voir soumises à un traitement injuste, les autorités fédérales contribueront à promouvoir l'harmonie qui est essentielle au succès de la Confédération. De plus, je pense que ni les années qui se sont écoulées, ni l'attitude du gouvernement provincial du jour, ni les lois de l'Assemblée législative provinciale ne sauraient empêcher que l'on donnât une considération sympathique aux réclamations qui sont soumisees dans le moment.

L'Acte de l'Amérique britannique du Nord avait sans doute pour but de rendre permanentes les relations entre les provinces et le gouvernement fédéral, et cela pour ce qui est des finances; mais, sous ce rapport, on ne l'a pas considéré comme immuable. En 1868, un an après la Confédération, alors que l'on proposa de modifier les conditions financières sous lesquelles la Nouvelle-Ecosse était entrée dans la Confédération, on prétendit que cette modification n'était pas possible au point de vue constitutionnel, les termes de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ne le permettant pas. On arriva cependant à un compromis, et on a continué depuis à faire des compromis, sous le prétexte qu'avec le temps, et au fur et à mesure que se développeraient les relations découlant de la constitution, il se présentait certaines conditions qui pesaient lourdement sur quelques-unes des provinces, et auxquelles il importait de remédier. Le principe a été générale-

ment admis que lorsqu'il surgit des griefs, il est important d'y remédier si possible, même si le remède n'est pas conforme à la loi. L'exemple le plus récent d'une révision des arrangements conclus avec les provinces, se trouve dans l'attitude du Parlement à l'endroit des provinces maritimes, par suite des recommandations du rapport Duncan.

Les principaux arguments soumis au nom de la province et contenus dans un mémoire présenté au gouvernement fédéral par les autorités provinciales, sont comme suit:—

1. Que toutes les terres cédées au gouvernement fédéral le furent "en fiducie" et dans le but de faciliter la construction du chemin de fer; que l'on n'a pas observé les termes de l'acte de fiducie; qu'il est maintenant devenu impossible de les observer, et que si, même au point de vu légal, la province n'a pas droit à la rétrocession des terres, celles-ci devraient cependant lui être rendues comme question de justice naturelle.

2. Que l'on s'accorda sur l'article 11 des termes de l'Union, et que la cession des terres au gouvernement fédéral fut consentie comme suite de la politique bien énoncée et bien comprise du gouvernement fédéral, adoptée par le parlement, à savoir que les frais de construction du chemin de fer seraient imputés aux terres publiques et non au Trésor fédéral; que cette politique fut soumise aux représentants de la Colombie britannique qui visitèrent Ottawa dans le but de négocier les termes de l'Union, et qu'elle constitue la base de l'article 11; qu'on s'éloigna beaucoup de cette politique, ce qui rendrait équitable la conclusion d'un nouvel arrangement.

3. Qu'il était du devoir du gouvernement fédéral d'assurer la construction du chemin de fer à même les bénéfices réalisés du fait des terres publiques, et que, pour ce faire, le chemin de fer aurait dû être construit au moyen de subventions de terrain, ou en leur substituant des subventions en argent remboursables à même le produit de la vente des terres publiques appropriées à cette fin; qu'en réalité, le gouvernement fédéral a déboursé approximativement \$73,000,000 en argent, et qu'aucune partie de ce montant n'a été remboursée comme provenant de la vente des terres publiques appropriées à cette fin, en vertu de la politique sur laquelle fut basé l'article 11 des termes de l'Union.

4. Il est invoqué par la Colombie britannique que, cette politique clairement énoncée n'ayant pas été suivie, la province a acquitté toute sa dette telle que définie aux termes de l'article 11, tout comme si l'on s'était conformé à ladite politique et aux termes de l'acte de fiducie, et tout comme si l'on avait défrayé en entier la construction du chemin de fer à même les terres publiques, et qu'elle n, en plus, acquitté sa dette une deuxième fois par l'entremise du Trésor fédéral quant aux \$73,000,000 déboursés en argent.

5. Que si toutes les terres transmises au Dominion par la province aux termes du paragraphe 11, et de l'article 7, chapitre 14, des statuts de 1884, étaient remises à la province, cette dernière serait alors sur un pied d'égalité avec les autres provinces au sujet de la construction des chemins de fer.

6. Que les terres transmises au Dominion par l'article 7 du chapitre 14 des statuts de la Colombie britannique, 1884, (le bloc de la Rivière-la-Paix) devaient remplacer les terres déjà concédées dans la zone de chemin de fer et les prétendues terres sans valeur dans cette zone, et, pour les fins de l'enquête, doivent être considérées comme si leur transfert avait été fait sous l'empire du paragraphe 11 des termes de l'Union.

7. Que la quantité de terres représentant la contribution de la province devait être en proportion de celles qui seraient réservées pour les mêmes fins à même les terres publiques des territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, et que si de grandes réserves ont été faites par le Parlement dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, cependant ces réserves n'ont été employées que d'une façon restreinte, avec le résultat que les terres fournies par la Colombie britannique

avaient une étendue énorme en comparaison de celles qui ont été réservées et employées dans les territoires du Nord-Ouest et du Manitoba.

8. Que relativement au paiement annuel de \$100,000 par le Gouvernement du Canada en considération des terres transférées, ce paiement n'a pas en réalité été fait en retour des terres transférées, mais bien dans le but de permettre au Gouvernement de la province de fonctionner convenablement, et que l'on doit considérer ledit paiement à ce dernier point de vue.

Quelques-unes de ces raisons ont déjà été mentionnées, et je vais maintenant parler de trois seulement de celles qui restent, savoir:—

1. La prétention que la Colombie britannique a fourni des terres beaucoup plus étendues que les terres accordées dans les autres parties du Dominion pour la construction du chemin de fer.

2. Que la Colombie britannique a fourni à la fois des terres et sa part de déboursés pour la construction du chemin de fer.

3. Que la somme de \$100,000 qu'il a été convenu de payer à la province n'était pas en compensation des terres, mais était un subside additionnel accordé à la province pour l'aider à pourvoir aux services nécessaires.

Dans la première de ces trois raisons, on prétend que, vu les termes suivant lesquels la province est entrée dans la Confédération, une plus grande étendue de terres a été fournie par la province en comparaison des autres provinces. En étudiant la zone de chemin de fer elle-même et en scrutant les dispositions de l'article 11 des termes de l'Union, je ne crois pas que cette prétention soit bien fondée. La zone à transporter devait être "semblable en étendue" aux terres employées par le Dominion dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, et ne devait pas dépasser une étendue de 20 milles de chaque côté du chemin de fer. Les terres données par le Dominion au chemin de fer Canadien du Pacifique, soit 25,000,000 acres, en comparaison du parcours existant dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, ne peuvent, il me semble, être considérées comme étant moins étendues que les terres situées le long de la voie ferrée et transférées par la province au Dominion, savoir, 10,976,000 acres. Lorsque le bloc de la Rivière-la-Paix a été ajouté, il est vrai que la province a transféré plus de terres qu'il n'était prévu par les termes de l'Union, mais ce bloc de la Rivière-la-Paix a été fourni pour remplacer la quantité de terres qui avaient été déjà concédées par la province dans la zone de chemin de fer, et aussi pour remplacer les terres de la zone de chemin de fer jugées sans valeur; et la province a prévenu elle-même par ses conventions et ses propres statuts toute réclamation fondée en loi, de ce chef. La réclamation de la province à ce sujet dépasse la portée des statuts et des termes de l'Union. En résumé, il est reconnu que la politique du Gouvernement fédéral au temps de l'Union était de construire le chemin de fer en payant surtout avec des terres, et que pour cette fin les terres devaient être cédées sur le parcours entier depuis l'Ontario jusqu'à l'océan Pacifique. Dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, les terres devaient être fournies par le Dominion, et dans la province d'Ontario, elles devaient être fournies par la province le long du parcours. Il est allégué que c'était là la politique annoncée aux représentants de la Colombie britannique par les autorités fédérales lors de la discussion des termes de l'Union, et il y a des déclarations faites dans le temps par des hommes publics responsables à l'appui de cette version. Les résolutions du Parlement, les premiers statuts relatifs au chemin de fer Canadien du Pacifique, réservant 50 millions d'acres de terre, et la résolution de 1879, réservant 100 millions d'acres de terre, appuient cette opinion que le Dominion avait l'intention d'employer une bien plus grande étendue de terres que n'en a accordé le Parlement en définitive. Il appert que la Colombie britannique avait d'abord consenti à fournir sa part des terres en supposant que de plus grandes étendues seraient employées ailleurs, y compris une allocation de la province d'Ontario, mais elle a finalement fourni sa contribution et adopté des lois pour transporter les terres en question en pleine connaissance de tous les faits.

L'argument numéro 2 est basé sur la politique déclarée par le gouvernement de l'Union et pendant des années plus tard, savoir: qu'il avait l'intention de payer le chemin de fer principalement avec des terres, puis de petites subventions en argent, de manière à ne pas augmenter le taux des impôts. La concession de terres accordée en 1881 était de 25 millions d'acres. Cette allocation a été cependant réduite par l'accord du 31 mars 1886, entre le Gouvernement fédéral et le chemin de fer Canadien du Pacifique. En ce temps-là, la compagnie de chemin de fer devait au Dominion la somme de \$9,880,912, et il a été convenu que la dette serait éteinte par la réduction de l'octroi en terres à la compagnie d'un nombre suffisant d'acres, évalués à \$1.50 l'unité. La partie de l'octroi en terres annulée par cet accord s'est élevée à 6,793,014 acres, ce qui laissait un résidu net de 18,206,996 acres pour l'octroi en terres. Le coût réel pour le Canada, en sus des terres, a été d'environ \$73,000,000, composé comme suit: subvention en argent, \$25,000,000; somme payée à la place d'octroi en terres, \$10,000,000; voies construites et arpentages, \$38,000,000. Donc le résultat a été loin d'être conforme à l'idée première, et la Colombie britannique fait remarquer qu'elle a aidé à payer le chemin de fer par ses contributions en terres, et en plus, en payant, comme province du Canada, sa part des \$73,000,000 sous forme d'impôts, et que, pour mettre la Colombie britannique sur le même pied que les autres provinces les terres devraient lui être retournées. On peut certes répondre légalement à cette prétention en mentionnant les termes de l'Union. Le Canada était obligé de construire le chemin de fer, soit de le faire construire par une personne ou corporation, soit de le construire comme entreprise publique. L'idée était de le construire en payant avec des terres; il n'est pas dit dans les termes de l'Union que le chemin de fer serait construit sur la recette de la vente des terres, excepté que les terres accordées par la province seraient employées "pour aider à la construction du chemin de fer". Au début, la politique du Gouvernement était de construire la voie en employant surtout des terres, mais les événements ont prouvé que cela était impossible, et pour faire honneur à son contrat avec la province, le Gouvernement fédéral a été forcé d'adopter d'autres moyens, car il était obligé de construire ou d'assurer la construction de la voie ferrée, même s'il lui était impossible d'employer un seul acre de terre pour le payer. Dans ce cas, la province, comme une partie du Canada, aurait été obligée de supporter sa part du coût, et aucune province n'a un droit légal de venir réclamer une compensation. Ces faits vont à l'encontre de la plainte de la Colombie britannique, savoir, qu'ayant payé, comme partie du Canada, une partie du coût de la construction du chemin de fer, et en sus, ayant fourni de grandes étendues de terre pour aider à la construction, c'est là une chose qu'aucune autre province du Canada n'a été appelée à faire.

Dans la raison numéro 3, il est allégué que la somme de \$100,000 qui devait par convention être payée par le Dominion ne doit pas être considérée comme une compensation pour les terres fournies, mais comme un subside additionnel pour la province. Les termes de l'Union dans leur sens strict disent clairement que l'argent sera versé "en considération des terres ainsi fournies pour aider à la construction dudit chemin de fer". On ne saurait mettre en doute le sens explicite de ces mots. Il appert que les terres qui devaient être fournies par la province ont servi d'argument pour obtenir l'appui des représentants du peuple dans les autres provinces; en réalité, il est douteux que cet appui nécessaire ait été obtenu dans le temps, s'il n'avait pas été question d'octroi en terres, car l'opinion paraissait générale dans le public que la construction du chemin de fer était plus à l'avantage de la Colombie britannique qu'à celui de toute autre partie du Canada. De plus, les terres ont été désignées au Parlement comme "une appréciable étendue de terre", et sir Georges Cartier, avec d'autres hommes publics, ont mentionné le fait que la somme de \$100,000 constituait l'intérêt d'une valeur représentée par 2,000,000 acres de terre seulement. Je ne puis trouver nulle part une déclaration explicite faite au Parlement à l'effet que cette somme devait être

considérée comme un subside additionnel. Il a été déclaré au Parlement que s'il était démontré que la province avait besoin d'une somme additionnelle pour maintenir ses services provinciaux, le Gouvernement n'aurait pas refusé de la verser, même sans le transfert des terres; et il me semble que l'opinion de nombre d'hommes publics de ce temps était que le montant déclaré être "en considération des terres", était en réalité un subside additionnel au bénéfice de la province. Je suis convaincu que la somme n'a pas du tout été considérée comme représentant exactement la valeur des terres, et que la province était censée fournir des terres d'une valeur dépassant de beaucoup toute somme spécifiée comme en étant le prix dans les termes de l'Union.

La province est maintenant en possession de toutes ses ressources, à l'exception de la zone de chemin de fer et du bloc de la Rivière-la-Paix, et elle peut les contrôler et les administrer. L'organisation qu'elle a maintenant peut, avec quelque addition au besoin, s'occuper des terres en question, et la dépense de ce chef serait par là éliminée pour le Dominion, à part celle qui se rapporte aux Parcs Nationaux, établis dans la zone de chemin de fer, et que le Gouvernement désire garder comme entreprise nationale. L'économie requiert donc le retour des terres à la province. De plus, d'année en année, la province dépense dans la zone de chemin de fer de fortes sommes pour les écoles, la police, les chemins, les ponts, les octrois aux hôpitaux et pour plusieurs autres services provinciaux. Les sommes annuelles engagées dans la région sont fortes parce que plusieurs villes et villages de la province sont situés le long de la ligne de chemin de fer, et avec le temps, le développement de ces centres exige du Trésor provincial de nouvelles améliorations qui iront sans doute en augmentant. Ce seul fait constitue une très bonne raison pour que les terres publiques soient remises à la province, puisque le gouvernement provincial dépense tant d'argent pour les améliorations locales.

De plus, lorsque la législature provinciale a adopté, en décembre 1883, la loi qui transférait au Dominion les terres de la zone de chemin de fer et de la Rivière-la-Paix, tout le sous-sol avec le sol était cédé au Dominion, à l'exception de l'or et de l'argent, qui restait à la Couronne du chef de la province. Avant peu de temps, il devint évident qu'il y avait par là une situation anormale au sujet de l'exploitation des mines. Pour extraire l'or ou l'argent, il fallait obtenir un permis de la province, tandis que le sol où se trouvait ces métaux appartenait au Dominion. Quant aux minéraux inférieurs, les conditions d'exploitation des mines donnaient lieu à plus de difficultés encore. Il est bien connu que les métaux inférieurs sont souvent intimement associés aux métaux précieux, et même c'est la majorité des filons qui présentent cette association. Les difficultés devinrent trop sérieuses pour rester sans solution, et en conséquence, le 11 février 1890, un accord fut conclu entre le Dominion et les autorités provinciales. D'après l'arrêté de Son Excellence le Gouverneur général en conseil, l'accord fut conclu dans les termes suivants: —

"Dorénavant le Gouvernement du Canada ne cédera aucun bail et ne prendra aucun autre moyen de disposer des minéraux de la zone de chemin de fer de la Colombie britannique, à l'exception du charbon, si ce n'est par concession en franc-alleu des terres où ces minéraux gisent, afin que les minéraux dans ladite zone soient administrés suivant les lois minières de la province.

"Toutes les terres du Dominion qui pourront être mises en vente de temps en temps dans la zone de chemin de fer, et contenant des minéraux au sens de la loi minière (C.-B.) et n'étant pas une réserve ou un établissement d'Indiens, ou des parties de ces réserves ou établissements, enfin n'étant pas sous permis ou bail du Gouvernement fédéral, pourront être achetées par le Gouvernement provincial au prix de \$5 l'acre.

C'est là la substance de l'accord, et malgré que le résultat ait été assez satisfaisant, les difficultés ne sont pas disparues. Un mémoire, préparé par le ministre des Terres de la province en 1917, contenait les paragraphes suivants qui montrent bien les difficultés: —

“ La pratique suivie est d’attendre l’arpentage du placier et le permis de la Couronne avant de s’occuper de demander la surface du sol au gouvernement fédéral. Cette pratique réussit bien dans la majorité des cas, mais il en est d’autres où, lorsque demande est faite au ministère de l’Intérieur, la totalité ou partie des terres comprises dans la superficie des placiers a déjà été concédée par le gouvernement fédéral, soit pour colonisation, soit par mode de vente, et par suite ces parties ne sont pas disponibles pour les locataires de mines. Mais vu que la surface et les métaux inférieurs appartiennent au Dominion, et que seuls l’or et l’argent sont concédés par la province, tout ce que la province peut accorder est le droit d’extraction de l’or et de l’argent.

“ Dans un cas où la surface avait déjà été cédée par le gouvernement fédéral, la province a fait une demande pour extraire des métaux inférieurs, et le ministère de l’Intérieur a répondu que, vu l’état de la question, il ne céderait pas à la province les minéraux gisant sous les terres désignées, mais qu’il ne s’opposerait pas à l’extraction, pourvu que le consentement des colons propriétaires fût obtenu et transmis au ministère de l’Intérieur.

“ Pour diverses raisons, le ministère des Terres ne pouvait adopter ce mode, et décida que tout ce qu’il était possible de faire dans des cas de ce genre était d’émettre un permis de la Couronne pour l’extraction de l’or et de l’argent. Ce mode a été suivi dans quelques cas, tandis que dans d’autres, ce permis n’était pas satisfaisant pour les propriétaires, et par suite il survint des difficultés au sujet de l’administration de ces terres.

“ Pour les raisons ci-dessus mentionnées, dans plusieurs cas il serait impossible et inopportun de notifier le gouvernement fédéral lorsqu’une demande est faite en vue de l’extraction de minéraux pour que les terres désignées par cette demande soient réservées au locataire de mine, et si l’on continue le mode actuel d’avertir le gouvernement fédéral après l’arpentage et quand le mineur demande le droit d’usage de la surface, rien n’empêche que cette surface soit concédée dans le délai écoulé entre la demande de location de la mine et la date de demande de la surface, à d’autres personnes que les propriétaires de placiers.

“ On pourrait cependant trouver un moyen de surmonter la difficulté par un arrangement stipulant que le gouvernement fédéral réserve les métaux inférieurs lorsqu’il concède ou vend des terres dans la zone ferroviaire, alors ces métaux inférieurs pourraient être cédés à la province, après que la surface du sol a été concédée, autrement tout ce que la province peut faire est de s’occuper des placiers d’or et d’argent, et les propriétaires de placiers sont forcés de négocier avec le gouvernement fédéral et les propriétaires de la surface pour obtenir le droit d’extraction des minéraux inférieurs, etc., etc.”

Les lois minières de la Colombie britannique donnent au mineur individuel le droit de pénétrer sur les terres concédées à condition de payer les dommages, s’il en est. L’attitude prise par le ministère de l’intérieur a annulé cette disposition en rendant sujette au consentement du propriétaire de la surface l’entrée du mineur individuel pour prospecter et extraire les minéraux du sous-sol, qui sont présumés appartenir encore à la Couronne. Le mémoire précité portait la date du 5 janvier 1917 et les autorités provinciales continuèrent de faire des observations pendant plusieurs années. Finalement, le 20 août 1925 le Gouverneur en Conseil a approuvé un arrêté tendant à faire passer à la Couronne du chef des provinces :

“ les métaux communs disponibles, à l’exception de la houille, du pétrole et des gaz naturels, qui se trouvent dans les terres pour lesquelles le gouvernement fédéral a émis des lettres patentes sous le régime de ladite loi de la zone de chemin de fer, jusqu’à ce jour inclusivement, et dans lesquelles toutes les mines et tous les minéraux ont été réservés, à l’exception des terres situées dans les limites des Parcs fédéraux actuels et des Réserves forestières comprises dans la zone de chemin de fer et des terres qui ont été concédées avec droit de passage aux chemins de fer Canadien du Pacifique et Canadien-National.”

Les autorités sont d’avis que même ce remède n’a pas rendu l’administration plus facile. La demande devait encore être envoyée à Ottawa pour y être approuvée, et l’administration des minéraux comporte encore des difficultés. La cause principale est sans doute que l’on tente d’appliquer les lois provinciales des minéraux aux terres fédérales sur lesquelles le mineur doit s’avancer pour y trouver des minéraux. Une autre difficulté naît de la présence d’un minéral particulier, le gypse. La loi provinciale des minéraux déclare que cette substance est un minéral; tandis que la loi fédérale ne le fait pas entrer dans cette classe. Se basant sur la classification fédérale, les agents des terres fédérales dans la province accordent des beaux pour le gypse. Les francs-mineurs, aux termes de la loi des minéraux, ont jalonné et continuent de jalonner et d’enregistrer des con-

cessions minérales pour le gypse dans la zone de chemin de fer. Les difficultés de l'administration peuvent donc ici se multiplier considérablement et ne devraient pas exister, et il ne peut y avoir aucun doute que l'administration et le contrôle de tous les minéraux se trouvant dans les terres dont il s'agit ici devraient être dévolus à une seule autorité. On se plaint également que les parcs fédéraux dans la zone du chemin de fer ne sont pas accessibles aux entreprises minières. Je ne veux exprimer aucune opinion sur ce point parce qu'il se peut que le Gouvernement fédéral désire retenir les parcs, et s'il les retient, le fait de décider si oui ou non ces réserves doivent être ouvertes aux prospecteurs est une question de politique intérieure.

En terminant, je désire rapporter brièvement les expressions d'opinion qui ont été faites au moment de l'Union relativement aux obligations qui seraient, croyait-on, imposées à notre pays par suite de la construction du chemin de fer, et je désire également faire allusion au fait que nous avons pu constater au cours des années passées que les craintes éprouvées n'étaient pas bien fondées. On a fait divers calculs estimatifs du coût de l'entreprise. L'opinion générale plaçait à environ \$200,000,000 les déboursés à faire tandis que certains calculs atteignaient le chiffre de \$360,000,000. On ne pouvait alors songer à entreprendre de faire des déboursés aussi considérables qui dépassaient de beaucoup les disponibilités du pays. Une forte proportion de la population et un bon nombre de nos hommes publics d'alors partageaient l'opinion que ce chemin de fer serait utile et avantageux pour la Colombie britannique seulement; que le coût de la construction de ce chemin de fer dépassait les disponibilités financières du Dominion; que ce chemin de fer serait construit sur un territoire presque encore entièrement à l'état sauvage et que son exploitation entraînerait chaque année des pertes considérables; que, par suite de sa population éparsée et de son extérieur rigoureux, la Colombie britannique ne serait jamais une valeur active pour la Confédération, mais plutôt une charge pour le reste du Canada. D'autres, cependant, craignaient l'absorption de l'Ouest canadien par les Etats-Unis; il semble que Sir George MacDonald a lui-même partagé cette crainte, et il s'est déclaré en faveur de l'entrée de la Colombie britannique dans le Dominion et de la construction de ce chemin de fer, croyant, que grâce à des subventions généreuses sous forme de terres et à de maigres subventions en espèces, ce chemin de fer pouvait être construit sans augmenter considérablement les obligations du Canada. En adoptant cette politique il se sentait sans aucun doute impressionné par ce qui s'était passé aux Etats-Unis relativement à la construction des chemins de fer qui relient l'Est à l'Ouest.

Alors que d'aucuns partageaient l'opinion plus large du chemin de fer, c'est-à-dire que l'intérêt national était en jeu et que, outre l'intérêt même de la Colombie britannique, il serait probablement nécessaire aux fins du développement du Nord-Ouest de construire un chemin de fer allant des Grands Lacs au pied des montagnes Rocheuses, l'opinion la plus répandue portait que la construction de ce chemin de fer représentait le prix de l'entrée de la Colombie britannique dans la Confédération, que ce prix était trop élevé et causerait la ruine du Canada. Comme c'était là l'opinion générale, la concession de terres par la province a compté pour beaucoup dans le fait de faire accepter à un grand nombre l'accord conclu avec la province — car on disait que cette concession de terres aiderait beaucoup à défrayer les dépenses nécessaires.

Lorsque, dans la suite, on put envisager cette question à la lumière des événements, on se rendit compte que les prédictions d'insuccès de cette entreprise, de même que les craintes d'un désastre financier, n'étaient aucunement motivées. Le succès du chemin de fer Canadien du Pacifique, presque dès le début, a été phénoménal. Son influence sur le développement du pays tout entier a dépassé même les rêves les plus hardis de ceux qui avaient confiance dans l'entreprise. Ce chemin de fer a rendu possible la colonisation et le développement du grand territoire du Nord-Ouest, là où a lieu la plus forte production de blé du monde entier,

là où des centaines de mille immigrants sont allés s'établir, ont cultivé la terre, produit des richesses et créé un marché où s'écoulent les produits des manufactures des autres parties du Canada. Pendant de nombreuses années ce chemin de fer a été le seul agent de liaison entre l'Est et l'Ouest, constituant ainsi et alors le plus puissant lien d'union dans notre pays. Si, d'un côté il a favorisé l'essor de la Colombie britannique en aidant à son développement et en lui fournissant un marché pour l'écoulement de ses produits, il a, parce qu'il constitue une grande entreprise nationale, rendu à tout le pays des services plus grands encore. Nonobstant le caractère national de cette entreprise, la Colombie britannique a fait sa part en lui concédant de vastes étendues de ses terres domaniales aux fins de coopérer à la construction de ce chemin de fer — et cela en grande partie par suite de prédictions d'insuccès et de charges onéreuses qui en résulteraient — et aujourd'hui elle est la seule province du Canada qui a donné des terres pour aider à la construction d'un chemin de fer qui intéresse tout le pays. On a pourvu aux exigences du chemin de fer Intercolonial dans le pacte de la Confédération; cela constituait une partie du prix de l'entrée des provinces maritimes dans le Dominion; les provinces maritimes, toutefois, n'ont concédé aucune terre pour aider à sa construction; elles ont, nous le reconnaissons, fourni leur part de ce qu'il en a coûté au Canada pour construire ce chemin de fer, de même qu'elles ont aidé à combler les déficits accusés dans son exploitation, tout comme les habitants de la Colombie britannique, à titre de citoyens du Canada, ont fourni leur part des sommes dépensées pour la construction du Canadien du Pacifique. Nous nous trouvons ainsi en face d'une situation qu'il faut, à mon avis, redresser, et le moyen d'y remédier se trouve dans la rétrocession à la provinces des terres détenues par le Dominion dans la zone du chemin de fer et dans le bloc de la Rivière-la-Paix. Lorsque l'on aura fait cela, la Colombie britannique se trouvera sur un pied d'égalité avec les autres provinces pour ce qui a trait au coût de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) W. M. MARTIN.

ANNEXE "A"

ARTICLE 11 DES TERMES ET CONDITIONS DE L'UNION DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE
AU DOMINION DU CANADA

"11. Le Gouvernement de la Puissance s'engage à faire commencer simultanément, dans les deux années de la date de l'union, la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique aux montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi à l'est des montagnes Rocheuses, jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie britannique au réseau des chemins de fer du Canada; et, de plus, à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'union.

"Et le Gouvernement de la Colombie britannique s'est engagé à transférer au Gouvernement fédéral, en fiducie, à la charge d'en disposer de telle manière que le Gouvernement fédéral le jugera à propos dans l'intérêt de la construction de ce chemin de fer, une étendue de terres domaniales, sur tout le parcours de ce chemin de fer dans la Colombie britannique (ne devant pas excéder, néanmoins, vingt milles de chaque côté de cette ligne), semblable à celle qui pourra être affectée au même objet par le Gouvernement fédéral à même les terres domaniales des territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba, à la condition que toute quantité de terre qui pourra être possédée en vertu d'un droit de préemption ou d'une concession de la Couronne dans les limites de la portion de terre située dans la Colombie britannique soit transportée de manière que cette quantité de terre soit remplacée au bénéfice du Gouvernement fédéral à même les terres domaniales avoisinantes; et à la condition encore que jusqu'à ce que, dans un délai de deux ans, tel que déclaré précédemment, de la date de l'union, les travaux de construction de ce chemin de fer aient été commencés, le Gouvernement de la Colombie britannique ne pourra vendre ou aliéner d'autres portions de terres domaniales de la Colombie britannique autrement qu'en vertu du droit de préemption exigeant que l'acheteur ait véritablement établi son domicile sur le terrain qu'il réclame. En retour des terres qui seront ainsi transférées pour les fins de la construction dudit chemin de fer, le Gouvernement fédéral s'engage à payer à la Colombie britannique, à partir de la date de l'union, la somme de \$100,000 chaque année, en versements semestriels au commencement de chaque semestre".

ANNEXE "B"

35 VICTORIA, CHAPITRE 71

ACTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

CONSIDÉRANT que par les termes et conditions de l'union de la Colombie britannique avec la Puissance du Canada, énoncés et incorporés dans une adresse à Sa Majesté, adoptée par le Conseil Législatif de cette colonie, en janvier mil huit cent soixante et onze, en vertu des dispositions de la cent quarante-sixième section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, et soumise aux deux chambres du Parlement du Canada, par son Excellence le Gouverneur général, durant la session maintenant dernière du Parlement, et récitée et approuvée par le Sénat et la Chambre des Communes du Canada durant la même session, et incorporée dans des adresses desdites chambres à Sa Majesté en vertu de ladite section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et approuvée par Sa Majesté et incorporée dans l'Ordre en Conseil admettant la Colombie britannique dans la confédération canadienne, en vertu du même acte, comme partie de la Puis-

sance du Canada, à dater du vingtième jour de juillet mil huit cent soixante et onze, il est, entre autres choses, stipulé que le gouvernement de la Puissance s'engage à faire commencer simultanément, dans les deux années de la date de l'union, la construction du chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi, à l'est des Montagnes Rocheuses, jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie britannique au réseau des chemins de fer canadiens,—et de plus à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'union;—le gouvernement de la Colombie britannique s'engageant à transférer au gouvernement fédéral, à la charge d'en disposer de telle manière que le gouvernement fédéral le jugera à propos dans l'intérêt de la construction de ce chemin de fer, une étendue de terres publiques, sur tout le parcours de ce chemin de fer dans la Colombie britannique, ne devant pas excéder, néanmoins vingt milles de chaque côté de cette ligne, semblable à celle qui pourra être affectée au même objet par le gouvernement fédéral à même les terres publiques des territoires du Nord-Ouest et de la province de Manitoba,—sujet à certaines conditions pour faire remplacer au bénéfice du gouvernement fédéral, à même les terres publiques avoisinantes, toute quantité de terre qui pourra être possédée, dans ces limites, en vertu d'un droit de préemption ou d'une concession de la couronne et pourra restreindre la vente ou l'aliénation par le gouvernement de la Colombie britannique, durant ces deux années, des terres comprises dans ces limites; Et considérant que la Chambre des Communes du Canada a résolu, durant ladite session maintenant dernière, que la construction et l'exploitation dudit chemin de fer devaient être confiées à des compagnies privées et non au gouvernement de la Puissance, et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution de cette entreprise devait consister en concessions libérales de terres et en une subvention pécuniaire ou autre subvention, sans augmenter le chiffre actuel des impôts, tel que le Parlement du Canada devait le déterminer plus tard; —et qu'il est opportun d'adopter des mesures pour la mise à effet de cette convention et de cette résolution,—A ces causes, Sa Majesté, par et de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Un chemin de fer, devant être appelé "Le Chemin de fer Canadien du Pacifique", sera construit conformément à la convention mentionnée dans le préambule du présent Acte, et ce chemin de fer s'étendra depuis quelque point situé sur le lac Nipissingue ou près de ce lac, et sur sa rive sud, jusqu'à quelque point situé sur le littoral de l'Océan Pacifique, ces deux points devant être déterminés par le Gouverneur en Conseil; et le parcours et le tracé de ce chemin de fer entre ces points seront sujets à l'approbation du Gouverneur en Conseil.

2. Toute la ligne du chemin de fer sera construite et exploitée par entreprise privée et non par le gouvernement de la Puissance, et par une compagnie ayant un capital souscrit d'au moins dix millions de piastres, et approuvée et acceptée par le Gouverneur en Conseil de la manière ci-après mentionnée, et cette ligne sera *bona fide* commencée dans les deux ans qui suivront le vingtième jour de juillet mil huit cent soixante et onze, et terminée sous dix ans de la même date; et (sujette à la disposition susdite concernant l'époque de son commencement et de son achèvement) la compagnie sera de plus tenue de commencer et terminer à l'époque que le gouvernement pourra prescrire, une ou des parties quelconques du chemin de fer, entre les points du tracé qui seront de temps à autre désignés par Ordre en Conseil à cet effet; pourvu toujours que dix pour cent du capital de la compagnie soit versé et déposé, en espèces ou en effets du gouvernement, entre les mains du receveur général du Canada, avant que quelque arrangement soit conclu entre le gouvernement et la compagnie, et reste entre ses mains jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné par le Parlement; mais si après qu'une compagnie aura fait ledit dépôt entre les mains du receveur général, tel contrat n'est pas définitivement exécuté, le Gouverneur en Conseil, ordonnera que ledit dépôt soit remis.

3. La concession de terres qui sera faite à la compagnie qui construira et exploitera ce chemin de fer, afin d'en assurer la construction, et en considération de sa construction et exploitation, n'excédera pas en tout cinquante millions d'acres, mais, sujette à cette limitation, elle pourra, dans les provinces de Manitoba et de la Colombie britannique, et dans les Territoires du Nord-Ouest, être égale, mais sans l'excéder, à ce qui serait contenu dans des blocs n'excédant pas vingt milles en profondeur de chaque côté du chemin de fer, alternant avec des blocs de même profondeur, un chaque côté du chemin de fer, qui seront réservés par et pour le gouvernement de la Puissance, pour les fins du présent Acte, et qui seront vendus par lui, et les produits de telle vente seront appliqués au remboursement à la Puissance des sommes qu'elle aura dépensées sous l'autorité du présent Acte; et les terres qui seront concédées à la compagnie pourront être délimitées et concédées en blocs également alternatifs, dans des endroits éloignés des établissements et où le Gouverneur en Conseil pourra être d'opinion que ce système sera convenable, et désignés par le gouvernement dans toute convention conclue à cet effet entre lui et la compagnie; mais nulle concession ne comprendra aucunes terres déjà alors concédées à quelque autre partie, ou sur lesquelles quelque autre partie aura légalement droit de préemption ou autre droit, ni aucunes terres réservées pour les fins scolaires; et le déficit provenant de l'exception de ces terres sera compensé en faveur de la compagnie par la concession d'une égale étendue prise sur d'autres terres incultes et disponibles de la Puissance; pourvu que, en tant que la chose sera possible, aucun de ces blocs alternatifs de terre comme il est dit ci-haut n'aura moins de six milles ni plus de douze milles de front sur le chemin de fer, et les blocs seront délimités de telle manière que chaque bloc concédé à la compagnie d'une côté du chemin de fer sera vis-à-vis d'un autre bloc de même largeur réservé pour le gouvernement de l'autre côté du chemin de fer.

Et pourvu de plus que si la quantité totale des terres comprises dans les blocs alternatifs qui seront ainsi concédés à la compagnie, se trouvait être de moins de cinquante millions d'acres, alors le gouvernement pourra, à sa discrétion, concéder à la compagnie telle quantité de terres supplémentaires situées ailleurs pour former, avec les blocs alternatifs ci-dessus mentionnés, une quantité n'excédant pas cinquante millions d'acres; et dans le cas où cette concession supplémentaire serait faite, une quantité de terres situées ailleurs et égale à cette concession supplémentaire, sera réservée par le gouvernement, qui en disposera pour les mêmes fins que les blocs alternatifs qui doivent être réservés, comme il est dit ci-haut, par le gouvernement sur la ligne du chemin de fer; et ces terres supplémentaires concédées à la compagnie et réservées pour le gouvernement seront délimitées en blocs alternatifs de chaque côté d'une commune ligne ou de communes lignes de front de la même manière que les blocs concédés et réservés le long de la ligne du chemin de fer.

Et le Gouverneur en Conseil pourra, à sa discrétion, accorder à la compagnie le "droit de passage" sur les terres de la Puissance.

Dans la province d'Ontario, les concessions de terres qui seront faites à la compagnie pour les fins susdites seront telles que le gouvernement de la Puissance sera en mesure de les faire, en vertu de tout arrangement avec le gouvernement de la province d'Ontario.

Les terres qui seront concédées à la compagnie en vertu de la présente section, pourront l'être de temps à autre à mesure que quelque partie du chemin de fer sera mise en cours d'exécution, en quantités proportionnées à la longueur, à la difficulté de construction, ou aux dépenses faites sur cette partie, cette proportion devant être établie de la manière qui pourra être convenue et arrêtée entre le gouvernement et la compagnie.

4. La subvention ou aide pécuniaire qui sera accordée à la compagnie sera de telle somme n'excédant pas trente millions de piastres, en totalité dont il pourra être convenu entre le gouvernement et la compagnie, — telle subvention devant

être accordée, de temps à autre, par versements, au fur et à mesure que quelque partie du chemin de fer sera mise en cours d'exécution en proportion de la longueur, de la difficulté de construction et du coût de telle partie; et le Gouverneur en Conseil est par les présentes autorisé à prélever par emprunt, de la manière prescrite par la loi, telle somme n'excédant pas trente millions de piastres qui pourra être requise pour payer cette subvention.

ANNEXE " C "

37 VICTORIA, CHAPITRE 14

ACTE POUR POURVOIR À LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

CONSIDÉRANT que par les termes et conditions de l'admission de la Colombie britannique dans l'Union avec la Puissance du Canada, énoncés et incorporés dans une adresse à Sa Majesté, adoptée par le conseil législatif de cette colonie, en janvier mil huit cent soixante et onze, sous l'autorité des dispositions de la cent quarante-sixième section de " l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867 ", et soumis aux deux chambres du Parlement du Canada dans le cours de la session de mil huit cent soixante et onze, sanctionnés par le Sénat et la Chambre des Communes du Canada, et incorporés dans des adresses desdites chambres à Sa Majesté, sous l'autorité de ladite section de " l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1866 ", et approuvés par Sa Majesté et incorporés dans l'ordre de Sa Majesté en conseil du seize mai mil huit cent soixante et onze, admettant la Colombie britannique dans l'Union, en vertu dudit acte, comme partie de la Puissance du Canada, à dater du vingtième jour de juillet mil huit cent soixante et onze, il est entre autres choses prescrit:—

Que le gouvernement de la Puissance construira un chemin de fer du Pacifique aux montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi à cet effet à l'est des montagnes Rocheuses vers le Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie britannique au réseau des chemins de fer canadiens; et de plus que le gouvernement de la Puissance fera commencer ce chemin de fer dans les deux années de la date de l'union;—le gouvernement de la Colombie britannique s'engageant à transférer au gouvernement fédéral à la charge d'en disposer de telle manière que le gouvernement fédéral le jugera à propos dans l'intérêt de la construction de ce chemin de fer, une étendue de terres publiques, sur tout le parcours de ce chemin de fer, dans la Colombie britannique (ne devant pas excéder, néanmoins, vingt milles de chaque côté de cette ligne), semblable à celle qui pourra être affectée au même objet par le gouvernement fédéral à même les terres publiques des territoires du Nord-Ouest et de la province de Manitoba,—sujet à certaines conditions pour faire remplacer au bénéfice du gouvernement fédéral, à même les terres publiques avoisinantes, toute quantité de terre qui pourra être possédée, dans ces limites, en vertu d'un droit de préemption ou d'une concession de la couronne, et pour restreindre la vente ou l'aliénation par le gouvernement de la Colombie britannique, durant ces deux années, des terres comprises dans ces limites;

Et considérant que la Chambre des Communes du Canada a résolu, durant la session de l'année mil huit cent soixante et onze, que la construction et l'exploitation dudit chemin de fer devaient être confiées à des compagnies privées et non au gouvernement de la Puissance, et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution de cette entreprise devait consister en concessions libérales de terres et en une subvention pécuniaire ou autre subvention, sans augmenter le chiffre des impôts alors existants, tel que le parlement du Canada devait le déterminer plus tard;

Et considérant que le statut trente-cinq Victoria, chapitre soixante et onze, a été passé dans le but de mettre ces conventions et résolutions à exécution, mais que les dispositions qu'il contient n'ont pas obtenu le but désiré;

Et considérant que par la législation de la présente session, dans le but de faire honneur aux obligations de la Puissance, le taux des impôts a été porté à un chiffre beaucoup plus élevé que celui qui existait à l'époque de ladite résolution; et considérant qu'il est à propos de prendre des mesures pour l'exécution desdits travaux aussi rapidement qu'ils pourront être accomplis, sans élever davantage le taux des impôts: A ces causes, Sa Majesté, par et de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:

1. Un chemin de fer, qui sera appelé le "Chemin de fer Canadien du Pacifique", sera construit entre quelque point près et au sud du lac Nipissingue et quelque point de la Colombie britannique sur le littoral de l'océan Pacifique, ces deux points devant être déterminés et le tracé dudit chemin de fer devant être approuvé par le Gouverneur en Conseil.

2. La ligne entière dudit chemin de fer, pour les fins de sa construction, sera divisée en quatre sections: la première commençant à un point près et au sud du lac Nipissing et s'étendant vers l'extrémité supérieure ou occidentale du lac Supérieur, jusqu'à un point où elle se raccordera avec la seconde section ci-dessous mentionnée; la seconde section commencera à quelque point sur le lac Supérieur, qui sera déterminé par le Gouverneur en Conseil, se reliant à la première section, et s'étendra jusqu'à la rivière Rouge, dans la province de Manitoba; la troisième section s'étendra depuis la rivière Rouge, dans la province de Manitoba, jusqu'à quelque point situé entre le Fort-Edmonton et le pied des montagnes Rocheuses, lequel sera déterminé par le Gouverneur en Conseil; la quatrième section s'étendra depuis le terminus occidental de la troisième section jusqu'à quelque point de la Colombie britannique sur le littoral de l'océan Pacifique.

8. Le Gouverneur en Conseil pourra diviser les différentes sections dudit chemin de fer en sous-sections, et pourra passer des contrats avec toute personne, société ou compagnie incorporée ou qui le sera dorénavant (ci-dessous mentionnées comme les "Entrepreneurs", laquelle expression comprendra un seul "Entrepreneur" pour aucun de ces travaux), pour la construction de toute section ou sous-section dudit chemin de fer, y compris tous les travaux s'y rattachant, tout le matériel roulant nécessaire à son exploitation, et pour son exploitation tel que ci-après prescrit, à tels termes et conditions qui paraîtront justes et raisonnables au Gouverneur en Conseil, sujet aux dispositions ci-dessous:—

1. Les travaux de toute section ou sous-section dudit chemin de fer ne seront adjugés à un entrepreneur, ou à des entrepreneurs, qu'après que des soumissions pour ces travaux auront été obtenues;

2. Le contrat pour l'exécution de ces travaux ne sera pas donné aux entrepreneurs à moins que ces entrepreneurs ne fournissent une preuve satisfaisante qu'ils possèdent un capital d'au moins vingt-cinq pour cent en argent, effets publics, ou autres valeurs approuvées par le Gouverneur en Conseil, auront été déposés au crédit du receveur général dans une ou plusieurs des banques incorporées du Canada, qui seront désignées à cet effet par le Gouverneur en Conseil, en garantie de l'exécution de leur contrat; et le Gouverneur en Conseil pourra imposer telles autres conditions qu'il jugera à propos pour assurer l'exécution de l'entreprise, tant à l'égard de la construction qu'à l'égard de l'exploitation du chemin après son achèvement; et toute telle condition sera valide, et l'exécution en pourra être exigée telle que prescrit par le contrat.

3. La somme totale qui devra être payée aux entrepreneurs sera stipulée au contrat, et sera de dix milles piastres pour chaque mille de la section ou sous-section entreprise, et cette somme sera payée aux entrepreneurs à mesure que les travaux avanceront, par paiements mensuels, en proportion de la valeur de l'ouvrage réellement fait, d'après les évaluations des ingénieurs désignés à cette fin

par le ministre des Travaux publics, et comparativement à la valeur de tout l'ouvrage entrepris, y compris le matériel de roulement et tout ce qui doit être fait ou fourni par les entrepreneurs; et sauf les deniers provenant de la vente des terres tel que ci-après prescrit, nulle autre somme d'argent ne sera payable aux entrepreneurs comme principal, mais l'intérêt au taux de quatre pour cent par année, pendant vingt-cinq ans à dater de l'achèvement des travaux entrepris, sur une somme qui sera stipulée au contrat pour chaque mille de la section ou sous-section entreprise, sera payable aux entrepreneurs, et des garanties pour le paiement de cet intérêt seront données de temps à autre aux entrepreneurs de la même manière et dans la même proportion, et aux mêmes conditions, que doivent se faire les paiements sur la somme principale ci-dessus mentionnée; et les soumissions pour les travaux devront mentionner la plus basse somme par mille pour laquelle cet intérêt et ces garanties seront demandés.

4. Une quantité de terres, n'excédant pas vingt mille acres pour chaque mille de la section ou sous-section entreprise, sera affectée à la construction du chemin de fer, en sections alternatives de vingt mille acres chacune, le long de la ligne dudit chemin de fer, ou à une distance convenable de cette ligne, chaque section n'ayant pas moins de trois milles ni plus de six milles de front sur le chemin de fer, et les deux tiers de la quantité de terres ainsi affectées seront vendus par le gouvernement à tels prix qui pourront de temps à autre être convenus entre le Gouverneur en Conseil et les entrepreneurs; et il sera rendu compte du produit de ces ventes, et ce produit sera payé aux entrepreneurs semestriellement, sans aucuns frais d'administration ou de gestion, et le tiers restant sera transporté aux entrepreneurs. Ces terres devront être d'une bonne qualité moyenne, et ne comprendront pas les terres déjà concédées ou occupées en vertu de lettres patentes, permis d'occupation ou droit de préemption; et s'il ne s'en trouve pas en quantité suffisante dans le voisinage immédiat du chemin de fer, alors la même quantité, ou ce qu'il en faudra pour compléter cette quantité, sera affectée à tels autres endroits qui pourront être déterminés par le Gouverneur en Conseil.

5. Les blocs de terre qui devront être ainsi affectés comme susdit, seront désignés par le Gouverneur en Conseil aussitôt que la ligne du chemin de fer, ou quelques-unes de ses sections ou sous-sections sera définitivement arrêtée; pourvu que tous les paiements du produit des terres vendues, et le transport des terres à concéder, soient ainsi faits de temps à autre, à mesure que les travaux de construction avanceront, de la même manière, dans la même proportion et aux mêmes conditions que pour les deniers et les garanties ci-dessus mentionnés, et sujet à toutes conditions du contrat à l'égard de la construction ou de l'exploitation du chemin après son achèvement.

ANNEXE " D "

RAPPORT du Conseil privé en date du 20 septembre 1875, et contenu dans les documents parlementaires de 1881, à la page 219

Le Comité du Conseil privé a étudié les difficultés qui naissent de l'entente faite en 1871 et portant sur la construction du chemin Canadien du Pacifique. La mission de M. Edgar en Colombie britannique, l'an dernier, résultait du fait qu'on avait exprimé l'opinion qu'il était pratiquement impossible de remplir les conditions de cette entente. Voici en peu de mots les propositions soumises par M. Edgar au Gouvernement de la Colombie britannique: que, laissant de côté le délai fixé, le Canada devrait entreprendre de faire en sorte qu'une somme d'un million et demi soit dépensée pour les travaux de construction dans cette province chaque année après le tracé de la ligne, et que la construction d'une route carrossable le long de la ligne de chemin de fer projetée ait la préséance sur la construction proprement dite du chemin de fer.

Il a de plus proposé la construction d'un chemin de fer sur l'île Vancouver, d'Esquimalt à Nanaimo.

Où bien le Gouvernement de la Colombie britannique ne s'est pas arrêté à l'étude de ces propositions, ou bien, s'il les a étudiées, il les a rejetées et dans la suite en a appelé au Gouvernement impérial le priant d'intervenir. Comme résultat de cet appel, le très honorable Lord Carnarvon, secrétaire d'Etat pour les Colonies, a offert ses services en vue d'en arriver à un relèvement.

Dans sa décision du 23 juillet 1874 le Conseil privé recommandait " que l'on fasse part à Lord Carnarvon que le Conseil lui soumettrait avec plaisir cette question pour qu'il décide si les efforts du Gouvernement, la diligence déployée, et les offres faites ont été ou n'ont pas été justes et raisonnables, comme aussi conformes à l'esprit de l'eutente." Dans sa dépêche du 16 août, agissant du chef de cette décision, et à la suite de la promesse de la part de la Colombie britannique, qu'elle respecterait cette décision, Lord Carnarvon a fait certaines suggestions dont les plus importantes portaient que la somme des déboursés annuels dans les limites de cette province après le tracé de la ligne, ne devrait pas être inférieure à deux millions de dollars; que la construction en devrait être terminée en 1890 et que les travaux de construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo soient commencés immédiatement.

Dans sa décision du Conseil en date du 17 septembre, le Gouvernement canadien a recommandé "que, bien qu'en aucune circonstance le Gouvernement ne pût entreprendre de terminer la construction dans le délai indiqué et qu'il soit fortement opposé à l'acceptation d'un autre délai, cependant, si l'on trouvait absolument nécessaire d'en arriver de la manière indiquée à un règlement de la controverse en faisant de nouvelles concessions, il pourrait s'engager à terminer la section située à l'ouest du lac Supérieur de manière à raccorder par un chemin de fer les réseaux qui existent déjà dans une partie des Etats-Unis, et par voie d'eau au Canada pendant la saison de navigation, pour l'année 1890 comme on le suggère."

On a aussi consenti à ce que, après le tracé de la ligne, une somme de deux millions de dollars soit dépensée chaque année pour les travaux de construction dans la Colombie britannique et que soit construit un chemin de fer reliant Esquimalt à Nanaimo.

Il ne faut pas oublier que chaque pas fait dans cette voie au cours des négociations était nécessairement basé sur les conditions de la Résolution de la Chambre des Communes adoptée en 1871, en même temps que l'adoption des Termes de l'Union de la Colombie britannique stipulés dans la suite dans la loi du chemin de fer Canadien du Pacifique de 1872 et stipulés de nouveau (après qu'on eut considérablement augmenté le taux de l'impôt) dans la loi du chemin de fer Canadien du Pacifique (1874); que l'aide publique qui devait être accordée pour assurer l'exécution de l'entreprise "devrait consister en des concessions généreuses de terres et des subsides en espèces ou autres, sans augmenter le taux de l'impôt existant alors, que le Parlement du Canada pourrait dans la suite déterminer."

Cette détermination de ne pas imposer au pays des obligations tellement onéreuses qu'il serait impossible d'y faire face est appuyée sur l'opinion publique qui se manifeste dans tout le pays, et doit nécessairement diriger la politique du Gouvernement. Il ne saurait donc être trop clairement entendu que toute entente portant sur la dépense annuelle et sur l'exécution des travaux de construction dans un délai fixé, doit être sujette à la condition trois fois consignée dans le feuillet du Parlement, c'est-à-dire qu'il ne faudra avoir recours à aucune augmentation de l'impôt pour y donner suite.

Que la construction du chemin de fer qui devait relier Esquimalt à Nanaimo fût approuvée par le Parlement, c'était là nécessairement une condition qui devait être remplie avant même de commencer les travaux.

Les autres questions importantes de ce règlement, c'est-à-dire le délai fixé pour l'exécution des travaux dans une certaine portion et la spécification d'une dépense annuelle, furent censées être conformes à l'intention de la loi du chemin de fer Canadien du Pacifique de 1874, le tout sujet, naturellement, à la condition déjà mentionnée et dont il a été question dans la décision du Conseil en date du 18 décembre 1874, dans laquelle le Gouvernement déclarait consentir à faire ces "nouvelles concessions plutôt que de ne pas assurer le règlement immédiat d'une question aussi brûlante, étant donné que les concessions suggérées pourraient être faites sans entraîner la violation de l'esprit de l'une quelconque des résolutions du Parlement ou de la lettre d'une seule loi."

Le chemin de fer qui doit relier Esquimalt à Nanaimo ne constitue pas une portion du chemin de fer Canadien du Pacifique tel que le définit la loi; sa construction devait être d'un avantage local et le projet avait été conçu à titre de compensation pour le désappointement éprouvé par suite du délai inévitable dans la construction du chemin de fer traversant le continent. Ces ouvrages sont essentiellement de nature locale et il y existe des raisons manifestes pour empêcher le gouvernement canadien, dans des circonstances ordinaires, d'entreprendre ces travaux et favoriser leur construction, dans la mesure qu'ils sont nécessaires, grâce à l'initiative des provinces.

Le projet de loi que le gouvernement a présenté à la Chambre des Communes aux fins de construire le chemin de fer en question a provoqué beaucoup d'opposition en Chambre ainsi que dans le pays, et, bien qu'il ait été adopté par la Chambre, il a été plus tard rejeté par le Sénat, et le gouvernement se trouve dans l'obligation de songer à une autre méthode pour se rendre aux justes espérances de la population de la Colombie britannique dont le gouvernement n'a pu suggérer à notre gouvernement aucune solution du problème.

Il semblerait raisonnable que la population de la Colombie britannique se chargeât elle-même de la construction de ces ouvrages, ou (si elle croit que d'autres travaux publics seraient plus avantageux) entreprît elle-même la construction de ces travaux publics locaux, et que la compensation que le Canada devra lui payer pour tout délai apporté à la construction du chemin de fer du Canadien du Pacifique devrait être sous la forme d'un subside en argent devant s'appliquer au chemin de fer local ou à tous autres travaux locaux que l'assemblée législative de la Colombie britannique jugera à propos d'entreprendre, le Canada cédant aussi toute prétention aux terres qui ont pu être réservées dans l'île Vancouver pour les fins de chemin de fer.

Le comité serait d'avis que la somme de \$750,000 constituerait une compensation généreuse, et il propose de signaler au gouvernement de la Colombie britannique que ce gouvernement est disposé à présenter au Parlement à la prochaine session la législation nécessaire en vue de donner suite aux vues exprimées dans le présent Mémoire concernant la question de la construction du Canadien du Pacifique et celle de la compensation à offrir à la Colombie britannique pour les retards apportés à la construction dudit chemin de fer.

Le comité est aussi d'avis qu'une copie du présent mémoire soit communiquée au très honorable secrétaire d'Etat pour les Colonies.

Certifié,

(Signé) W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil privé.

ANNEXE " E "

ARRÊTÉ EN CONSEIL DU DOMINION, EN DATE DU 3 SEPTEMBRE 1878

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en Conseil, le 3 septembre 1878

Vu le rapport daté du 31 août 1878, de la part de l'honorable ministre des Travaux publics, que par la onzième clause de la convention en vertu de laquelle la Colombie britannique s'est engagée à céder au gouvernement fédéral en fidéicommis, pour en faire l'usage que ledit gouvernement fédéral jugera à propos dans l'intérêt de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, une étendue de terres publiques le long de la ligne du chemin de fer sur tout son parcours dans la Colombie britannique (n'excédant pas cependant vingt (20) milles de chaque côté de ligne), égale à la superficie que pourrait affecter à cette fin le gouvernement fédéral à même les terres publiques des territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba; les clauses de la convention stipulent de plus que la quantité de terres possédées en vertu du droit de préemption ou par concession de la Couronne, comprises dans les limites de la lisière de terres dans la Colombie britannique qui doit être ainsi cédée au gouvernement fédéral, devra être remplacée en faveur du Canada, à même les terres publiques adjacentes.

Qu'en vertu de divers arrêtés du Conseil rendus à cette fin, les terres publiques nécessaires dans les territoires du Nord-Ouest et de la province du Manitoba le long de la ligne dudit chemin de fer, ont été retirées de la vente et de l'établissement, en attendant l'emploi que l'on en doit faire pour les fins dudit chemin de fer; et que la route de la ligne du chemin de fer à travers le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie britannique ayant été définie par des arrêtés du Conseil, il est à propos que l'on procède à l'appropriation nécessaire, et que le gouvernement de la Colombie britannique soit invité à céder au gouvernement fédéral l'étendue de terres publiques dans la Colombie britannique qui a été ci-dessus spécifiée.

Le ministre recommande en conséquence que toutes les terres publiques dans les provinces du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest comprises dans les limites de vingt milles de chaque côté de ladite ligne de chemin de fer soient réservées pour les fins du chemin de fer Canadien du Pacifique et soient employées de la manière que le gouvernement fédéral jugera à propos dans l'intérêt de la construction dudit chemin de fer.

Le ministre recommande de plus que le Secrétaire d'Etat soit autorisé, de la part du gouvernement, d'informer le gouvernement de la Colombie britannique du choix de la route du chemin de fer, le notifiant que toutes les terres publiques dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest et comprises dans les limites de vingt milles de chaque côté de la ligne ont été réservées comme ci-dessus mentionné, et de requérir ce gouvernement, conformément à leur convention sur ce sujet, de céder au gouvernement fédéral, en fidéicommis, pour en faire l'usage que le gouvernement fédéral jugera à propos dans l'intérêt de la construction dudit chemin de fer, une semblable étendue de terres publiques le long de la ligne de chemin de fer sur tout son parcours dans la Colombie britannique, et de remplacer en faveur du Canada à même les terres publiques avoisinantes la quantité de terre (s'il en est) qui pourrait être tenue en vertu d'un droit de préemption ou par concession de la Couronne dans les limites de la lisière de terre dans la Colombie britannique ainsi cédée au gouvernement fédéral.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil privé.

ANNEXE " F "

RÉSOLUTION proposée par Sir Charles Tupper à la Chambre des Communes le 10 mai 1879, rapportée à la page 1906 des Débats de la Chambre

Résolution n° 7. RÉSOLU, Qu'il est de plus expédient de décréter:—

1. Que cent millions d'acres de terre (100,000,000), et les richesses minières y contenues, seront affectés à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

2. Que les commissaires spéciaux y seront nommés pour les fins dudit chemin de fer, seront investis de ces terres, et que le gouvernement Impérial sera représenté dans la Commission.

3. Que la Commission sera investie de toutes les terres non concédées dans un rayon de vingt milles de chaque côté de la ligne dudit chemin de fer, appartenant au gouvernement; et que lorsque les terres le long de la ligne dudit chemin de fer ne seront pas de bonne qualité, et propres à la culture, une étendue correspondante de bonnes terres arables sera réservée dans d'autres parties du pays; la totalité de ces terres ne devant pas excéder cent millions d'acres.

4. Que lesdits commissaires seront autorisés à vendre, de temps à autre, partie desdites terres au prix qui sera fixé par le Gouverneur en Conseil sur leur recommandation, à un taux qui ne devra pas être moindre de deux piastres par acre. *Et qu'ils seront requis de placer les produits de ces ventes en effets du gouvernement canadien, qui seront réservés exclusivement pour payer les frais de construction dudit chemin de fer.*

ANNEXE " G "

44 VICTORIA, CHAPITRE 1

ACTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

CONSIDÉRANT que les termes et conditions de l'admission de la Colombie britannique dans l'Union avec la Puissance du Canada, le gouvernement fédéral s'est chargé de l'obligation de faire construire un chemin de fer reliant le littoral de la Colombie britannique au réseau des chemins de fer du Canada;

Et considérant que le parlement du Canada a maintes et maintes fois déclaré sa préférence pour la construction et l'exploitation de ce chemin de fer au moyen d'une compagnie constituée, aidée par des octrois de terre et d'argent, plutôt que par le gouvernement, et que certains statuts ont été passés pour permettre de suivre ce système, mais que leurs dispositifs n'ont pu jusqu'ici être mis à effet;

Et considérant que certaines sections dudit chemin de fer ont été construites par le gouvernement et que d'autres sont en voie de construction, mais que la plus grande partie de la ligne principale de ce chemin n'a pas encore été commencée ni donnée à l'entreprise; et qu'il est nécessaire, pour le développement des territoires du Nord-Ouest et pour maintenir la bonne foi du gouvernement dans l'accomplissement de ses obligations, qu'il soit pris des mesures immédiates pour faire terminer et exploiter ledit chemin de fer en son entier;

Et considérant que, conformément au désir formellement exprimé par le parlement, il a été passé un contrat pour la construction de ladite portion de la ligne principale dudit chemin de fer, et pour l'exploitation permanente de toute la ligne, lequel contrat, accompagné de son annexe, a été soumis à la ratification du parlement, et dont copie se trouve ci-annexée; et qu'il est opportun d'approuver et ratifier ledit contrat et de prendre des mesures pour le faire exécuter: A ces causes, Sa Majesté, par et de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:

1. Ledit contrat, dont copie avec son annexe est attachée au présent, est par le présent approuvé et ratifié; et le gouvernement est par le présent autorisé à en remplir et exécuter les conditions suivant leurs termes et teneur.

2. Dans le but de constituer en corporation les personnes mentionnées dans ledit contrat, et celles qui leur seront associées dans l'exécution de l'entreprise, et de leur conférer les pouvoirs nécessaires pour leur permettre de remplir ce contrat suivant ses termes et conditions, le Gouverneur pourra leur accorder, en conformité dudit contrat, sous le nom de corporation de Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, une charte leur conférant les immunités, privilèges et pouvoirs énoncés dans l'annexe dudit contrat et attachée au présent acte; et ladite charte, après avoir été publiée dans la *Gazette du Canada* avec tout arrêté ou tous arrêtés du Conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du Parlement du Canada, et sera réputée un acte d'incorporation, selon l'intention et la teneur dudit contrat.

3. Lors de l'organisation de la compagnie et du dépôt, entre les mains du gouvernement, d'un million de piastres en argent ou en valeurs acceptées par le gouvernement, pour les fins prévues audit contrat, et en considération de l'achèvement et de l'exploitation efficace et perpétuelle dudit chemin de fer par ladite compagnie, tel que stipulé audit contrat, le gouvernement pourra octroyer à la compagnie une subvention de vingt-cinq millions de piastres en argent, et de vingt-cinq millions d'acres de terres, qui sera payée et transportée à la compagnie de la manière et dans les proportions, et aux termes et conditions stipulées audit contrat. Et il pourra aussi concéder à la compagnie les terrains nécessaires à la voie, aux stations et autres objets, et tels autres privilèges prévus audit contrat. Et au lieu de payer ladite subvention en argent directement à la compagnie, il pourra la convertir, ainsi que tout intérêt y afférant, en un fonds pour le paiement, jusqu'à concurrence dudit fonds, de l'intérêt sur les obligations de la compagnie, et pourra payer cet intérêt en conséquence, le tout de la manière et la forme stipulées audit contrat.

5. En attendant l'achèvement des sections de l'Est et du Centre dudit chemin de fer, telles que décrites dans ledit contrat, le gouvernement pourra aussi transférer à ladite compagnie la possession et le droit d'exploitation des différentes portions du chemin de fer Canadien du Pacifique, tel que décrit dans ledit acte trente-sept Victoria, chapitre quatorze, qui sont déjà construites et au fur et à mesure qu'elles seront terminées à l'avenir; et lors de l'achèvement des dites sections de l'Est et du Centre, le gouvernement pourra transporter à la compagnie, avec un nombre convenable de bâtiments de stations, et avec le service d'eau (mais sans équipement), les portions du chemin de fer Canadien du Pacifique construites ou dont la construction par le gouvernement est convenue sous l'empire dudit contrat, et qui seront alors terminées; et lors de l'achèvement du reste de la portion dudit chemin de fer que doit construire le gouvernement, cette portion pourra aussi être transportée par le gouvernement à la compagnie; et le chemin de fer Canadien du Pacifique défini tel que susdit deviendra et sera ensuite la propriété absolue de la compagnie; le tout, néanmoins, aux termes et conditions, et sauf les restrictions et réserves stipulées audit contrat.

ANNEXE " H "

43 VICT., CHAPITRE 11

Loi portant autorisation de l'octroi de certaines terres publiques situées sur la terre ferme de la Colombie britannique, au gouvernement du Canada, pour les fins du chemin de fer Canadien du Pacifique.

SA MAJESTÉ, sur l'avis et du consentement de l'Assemblée législative de la province de la Colombie britannique, décrète:—

1. A partir de l'adoption de la présente loi, il sera, et il est par la présente octroyé au gouvernement fédéral pour les fins de la construction et de l'aide à la construction de la partie de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique située entre Burrard-Inlet et Yellow-Head Summit, en fiducie, devant être appropriée de telle manière que le gouvernement fédéral peut le juger expédient, une étendue semblable de terres le long de la ligne du chemin de fer susmentionnée (ne devant pas dépasser vingt milles de chaque côté de la ligne susdite), que le Canada peut approprier pour les mêmes fins à même les terres publiques dans les Territoires du Nord-Ouest et la province du Manitoba, comme le stipule l'arrêté en conseil, article 11, admettant la province de la Colombie britannique dans la Confédération. Le terrain destiné à être transporté par la présente est plus particulièrement décrit dans une dépêche adressée au lieutenant gouverneur, émanant de l'honorable secrétaire d'Etat, datée du 31 mai 1878, comme étant une étendue de terre située le long de la ligne du chemin de fer susdit, commençant à English-Bay ou Burrard-Inlet et suivant le Fraser jusqu'à Lytton; de là par la vallée de la rivière Thompson jusqu'à Kamloops; de là vers l'amont de la Thompson septentrionale, en passant près des lacs Albreda et Cranberry jusqu'à la cache Tête-Jaune; de là en remontant la vallée du Fraser jusqu'au sommet de Yellow-Head, ou frontière entre la Colombie britannique et les Territoires du Nord-Ouest. Il est aussi défini sur un plan joint à une autre dépêche adressée au lieutenant gouverneur par ledit secrétaire d'Etat, en date du 23 septembre 1878. L'octroi dudit terrain sera par ailleurs subordonné aux conditions énoncées dans ledit article 11 des termes d'Union.

2. Cette loi n'affectera pas les droits du public et ne leur portera pas préjudice, relativement aux grandes routes ordinaires et publiques existant à la date ci-dessus dans les limites des terres que l'on se propose par la présente de transporter.

3. On peut appeler ainsi cette loi: " Loi de 1880 portant octroi de certaines terres publiques situées sur la terre ferme au Canada, pour venir en aide au chemin de fer Canadien du Pacifique.

ANNEXE " I "

PÉTITION de l'Assemblée législative de la Colombie britannique à la Reine, relativement au chemin de fer Canadien du Pacifique (25 mars 1881)

A Sa Très Excellente Majesté la Reine,

TRÈS GRACIEUSE SOUVERAINE:

Nous, sujets très dévoués et très loyaux de Votre Majesté, les membres de l'Assemblée législative de la Colombie britannique, réunis en cette quatrième session du troisième Parlement, exposons humblement les réclamations suivantes:—

1. La province a été induite à faire partie de la Confédération canadienne, en 1871, surtout parce que le Dominion du Canada a consenti et s'est engagé, tel qu'il appert au Traité d'Union de l'année susdite, à construire et parachever une ligne de chemin de fer pour le ou avant le mois de juillet 1881, laquelle ligne, passant sur le territoire britannique, devait relier la Colombie britannique avec les provinces de l'Est.

2. Le 31 juillet 1874, le gouvernement de cette province présenta à Votre Majesté une humble requête soumettant que le Dominion du Canada ne remplissait pas ses obligations vis-à-vis de la Colombie britannique en ce qui concernait la construction d'un chemin de fer, telles qu'elles sont exposées dans le Traité d'Union entre le Dominion et la Colombie britannique approuvé par Votre Majesté en l'année 1871.

3. Les négociations entamées dans la suite ont eu pour résultat que le principal Secrétaire d'Etat pour les Colonies de Votre Majesté (le comte de Carnarvon) a prononcé jugement sur la question en litige et cette décision—il est important de le faire remarquer—a été approuvée par le gouvernement du Dominion.

4. Entre autres conditions, nous constatons que ce jugement renfermait les suivantes:—

“ (a) La ligne de chemin de fer entre Esquimalt et Nanaimo sera commencée aussitôt que possible et parachevée sous le plus court délai.

“ (b) La somme de \$2,000,000, et non de \$1,500,000, sera le minimum qui doit être dépensé en travaux relatifs à cette ligne de chemin de fer dans les limites de la province, à partir de la date à laquelle les arpentages seront suffisamment avancés pour permettre de dépenser cette somme aux fins de construction. En fixant cette somme je suis fondé à croire, vu que c'est autant l'intérêt que le désir du gouvernement du Dominion de pousser avec toute la célérité possible le parachèvement des travaux qui seront maintenant entrepris, que la dépense annuelle excédera le minimum de \$2,000,000 dans la mesure qu'il sera jugé praticable de le faire au cours d'une année quelconque en particulier.

“ (c) Finalement, le ou avant le 31 décembre 1890, la ligne de chemin de fer sera parachevée et ouverte au trafic à partir du littoral du Pacifique jusqu'à un endroit à l'extrémité occidentale du lac Supérieur où elle sera raccordée avec les lignes existantes de chemin de fer traversant une partie du territoire américain et avec les lignes de navigation dans les eaux du Canada. A mon avis, on ne doit pas exiger de procéder maintenant à la construction du reste de la ligne pour relier le chemin de fer, en passant par la région au nord du lac Supérieur, aux lignes canadiennes existantes, et le temps pour entreprendre ces travaux devra être déterminé par le développement de la colonisation et les circonstances variables du pays. Le jour n'est pas bien éloigné, j'espère, où il sera praticable d'avoir une ligne de chemin de fer continue traversant un territoire exclusivement canadien, et, par conséquent, j'envisage cette partie du projet comme simplement différée et non abandonnée.”

5. Vu que le Dominion ignorait les conditions susdites ainsi que les autres contenues dans le Règlement ainsi établi, l'Assemblée législative, au commencement de la session de 1876, adopta à l'unanimité une humble supplique à l'adresse de Votre Majesté, priant qu'il soit du bon plaisir de Votre Majesté d'enjoindre au gouvernement du Dominion de donner suite à la susdite convention.

6. En réponse à cette supplique, ledit Secrétaire d'Etat de Votre Majesté a bien voulu conseiller à la province de consentir à ce que la construction du chemin de fer soit remise jusqu'au printemps de 1878 afin de permettre au gouvernement du Dominion, au cours de l'année 1877, de trouver une solution aux difficultés relativement au tracé de la ligne du chemin de fer; et par déférence au désir de Sa Seigneurie ce retard a été toléré mais sans préjudice, toutefois, aux droits de la province.

7. Le gouvernement du Dominion n'ayant pas, jusqu'au mois d'août 1878, encore commencé la construction du chemin de fer dans notre province, l'Assem-

blée législative a adressé, le 30 août de la même année, une autre supplique à Votre Majesté, portant sur le même sujet.

8. Afin d'éviter des répétitions inutiles et de fournir à Votre Majesté les renseignements les plus complets sur cette question Vos Requérants osent référer Votre Majesté aux suppliques adressées à Votre Majesté et aux nombreux documents qui y sont mentionnés.

9. Au printemps de 1880, le Dominion a commencé la construction du chemin de fer à l'intérieur de la province, mais non pas à partir du littoral ni entre Esquimalt et Nanaïmo.

10. Nous avons lieu de croire que des arrangements ont été conclus récemment entre le Dominion et un syndicat ou une compagnie de capitalistes en vue de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique pour 1891; lesquels arrangements portent sur environ 500 milles de chemin de fer au nord du lac Supérieur mais ne font pas mention des 70 milles entre Esquimalt et Nanaïmo.

11. Aux termes du traité d'Union il était expressément stipulé et convenu que la construction du chemin de fer serait commencée à partir du littoral de la province; et conformément au Règlement effectué en 1874, il a été, comme on l'a démontré ci-dessus, expressément stipulé et convenu que cette partie du chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo devrait être construite dans le plus court délai possible et que la construction de cette partie de la ligne au nord du lac Supérieur serait différée jusqu'au moment où les communications par chemin de fer entre le littoral de la province et le lac Supérieur seraient parachevées.

12. Bien que le gouvernement du Dominion n'ait jamais récusé le droit ou les prétentions de la province à exiger que la construction du chemin de fer soit commencée à partir du littoral, et qu'il a de plus reconnu que la province a droit à ce que cette partie de la ligne entre Esquimalt et Nanaïmo soit construite, cependant il n'a pris aucune mesure en vue de remplir cette partie de ses obligations concernant la construction de cette voie ferrée.

13. Conformément aux termes du Traité d'Union la Colombie britannique était autorisée à maintenir son propre tarif jusqu'au parachèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais se reposant en la bonne foi du Dominion et désirant appliquer dans son expression véritable l'esprit de la Confédération, la province renonça à son tarif en 1872 pour adopter celui du Dominion.

14. Depuis que la province a adopté cette ligne de conduite le tarif du Dominion a été considérablement augmenté au grand détriment de la Colombie britannique, à laquelle on a ainsi imposé de plus lourdes charges sans jouir, à titre de compensation, d'aucuns des avantages qui découlent de cette augmentation et dont profitent les provinces de l'est du Dominion.

15. Le temps spécifié en premier lieu aux termes du Traité d'Union pour le parachèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique expirera au mois de juillet de la présente année sans que les conditions dudit traité en ce qui concerne la construction d'une ligne de chemin de fer n'aient été même à peu près remplies, attendu qu'aucune section du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a été jusqu'à cette date construite et outillée dans les limites de cette province.

16. Dans les circonstances exposées aux présentes ainsi que dans les suppliques susdites, Vos Requérants prient humblement—

- (a) Qu'il plaise à Votre Majesté de bien vouloir rappeler au gouvernement du Dominion qu'il doit remplir ses obligations vis-à-vis de la province relativement à la construction du chemin de fer en question, en prenant les mesures nécessaires pour commencer immédiatement les travaux et pousser activement la construction de la section du chemin de fer Canadien du Pacifique située entre Esquimalt et Nanaïmo, et en construisant la partie de ce chemin de fer située entre Port-Moody et Yale;

- (b) Qu'il soit permis à la province de fixer et percevoir son propre tarif de douane et d'accise jusqu'au moment où les communications par voie ferrée seront établies en territoire britannique avec les provinces de l'Est;
- (c) Que, dans tous les cas, le Dominion devra accorder à la province une compensation pour les pertes à elle infligées du fait que le Dominion n'a pas rempli ses engagements et à cause des retards que nous venons d'exposer.

Et Vos Requérants ne cesseront de prier,

FREDCK. WILLIAMS,
Président de l'Assemblée législative.

VICTORIA, COLOMBIE BRITANNIQUE, 25 mars 1881.

ANNEXE " J "

LETTRE du 5 mai 1883 de l'honorable Joseph W. Trutch à l'honorable W. Smythe, dans les documents parlementaires de la Colombie britannique, 1883, page 458.

VICTORIA, C.B., 5 mai 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu hier soir un télégramme du premier ministre du Canada renfermant les propositions qui devront être soumises, sans préjudice, à la considération du gouvernement de la Colombie britannique.

1. Le gouvernement de la Colombie britannique modifiera la Loi (43 Victoria, chap. 11) de 1880, concédant certaines terres sur une étendue de vingt (20) milles de chaque côté de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique en Colombie britannique, sur la route de la Yellow-Head Pass, de sorte que la même étendue de terres de chaque côté de la ligne de chemin de fer traversant la Colombie britannique, en quelque endroit où cette ligne passera définitivement, sera cédée au gouvernement du Dominion, au lieu des terres cédées dans la loi susdite.

2. Le gouvernement de la Colombie britannique cédera au gouvernement du Canada une partie des terres désignées et décrites dans la loi de la Colombie britannique (45 Victoria, chap. 15) portant le titre de "Vancouver Land and Railway Company", devant être cédées à la dite compagnie aux fins stipulées dans ladite loi, savoir: la partie des terres susdites commençant à la limite sud desdites terres et s'étendant à une ligne tirée de l'Est à l'Ouest à mi-chemin entre Comox et Seymour-Narrows, et aussi une autre partie des terres cédées en conformité de ladite loi à la *Vancouver Land and Railway Company*, au Nord, et contiguë à la partie désignée tel que susdit, d'une étendue égale à celle des terres situées dans les limites en question qui ont pu être aliénées à la Couronne par suite des concessions faites par la Couronne, de droits de préemption, ou autrement.

3. Le gouvernement de la Colombie britannique cédera au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terres de bonne qualité dans le district de la Rivière-la-Paix, en Colombie britannique, le tout sous forme d'un bloc rectangulaire avoisinant le Territoire du Nord-Ouest du Canada.

4. Le gouvernement de la Colombie britannique verra à ce que certaines personnes désignées par le gouvernement du Canada soient constituées en corporation par une loi de son Assemblée législative, pour les fins de construction d'un chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo.

De son côté le gouvernement du Canada s'engage—

1. A concéder les terres situées dans l'île Vancouver qui, tel que stipulé ci-dessus, doivent être cédées à ce gouvernement, et payer sept cent cinquante mille dollars (\$750,000), à mesure que les travaux avanceront, à la compagnie devant être constituée en corporation par une loi de l'Assemblée législative ainsi que susdit, ladite compagnie offrant des garanties suffisantes pour assurer le parachèvement du chemin de fer entre Esquimalt et Nanaimo dans un délai de trois ans et demi (3½) à partir de la date de sa constitution en corporation.

2. Le gouvernement du Canada achètera du gouvernement de la Colombie britannique le bassin de radoub d'Esquimalt, payant, pour ledit bassin de radoub et toutes les terres, approches et dépendances qui y appartiennent, la somme de deux cent cinquante mille dollars (\$250,000) pour en terminer les travaux et en faire l'exploitation à son propre bénéfice et recevant de ce chef le subside impérial.

3. Le gouvernement du Canada mettra en vente aussitôt que faire se pourra les terres situées dans la zone de chemin de fer à l'intérieur de la Colombie britannique à des conditions libérales pour les colons véritables; et

4. Accordera aux personnes qui se sont établies par usucapion sur lesdites terres situées dans la zone de chemin de fer intérieure par le passé et qui y ont fait d'importants travaux d'amélioration, le premier droit pour l'achat de ces terres ainsi améliorées au même prix que pour les colons en général.

Le gouvernement du Canada soumet ces propositions subordonnément à cette autre condition que, si elles sont approuvées par le gouvernement de la Colombie britannique, cette approbation sera ratifiée par un Acte de l'Assemblée législative de la Colombie britannique, en règlement entier de toutes réclamations que le gouvernement de la Colombie britannique pourrait faire valoir contre le gouvernement du Canada.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé) JOSEPH W. TRUTCH,
Agent du Canada pour la Colombie britannique.

ANNEXE " K "

RAPPORT du comité du Conseil privé, en date du 9 mai 1883, à la page 157 des Documents parlementaires de la Colombie britannique, 1884. Il est fait mention également de la correspondance à partir de la page 157 jusqu'à la page 172.

Ledit arrêté ministériel énonce ce qui suit:—

Le comité du Conseil privé a mis à l'étude une dépêche datée du 10 février 1883, envoyée par le lieutenant gouverneur de la Colombie britannique, laquelle expose que le gouvernement de la Colombie britannique demande instamment, comme conditions de règlement entre les gouvernements du Dominion et de la province touchant les questions des chemins de fer et des terres des chemins de fer:—

1. Que le gouvernement fédéral entreprenne dans le plus bref délai possible la construction du chemin de fer de l'Île, et le parachève au plus tôt, ou donne à la province une compensation suffisante, en raison d'avoir négligé de construire ledit chemin de fer de l'Île, pour permettre au gouvernement de la province de le construire à titre d'entreprise provinciale.

2. Que le gouvernement fédéral mette les terres côtières de l'est en disponibilité pour des fins de colonisation.

3. Que le gouvernement fédéral se porte acquéreur du bassin de radoub à Esquimalt à des conditions qui dédommageront la province et l'affranchiront de

tous frais à ce sujet, et le parachève et l'exploite comme entreprise fédérale, ou comme ouvrage auquel le Dominion et les autorités impériales seraient mutuellement intéressés.

4. Que le gouvernement provincial, au lieu des terres situées dans la zone ferroviaire qui sont aliénées ou sont devenues indisponibles autrement, réserve pour l'usage du gouvernement fédéral une étendue de terre comprenant 2,000,000 d'acres, qui seront acquis en blocs de pas moins de 500,000 acres dans telles localités sur la terre ferme qui seront convenues, la terre devant être acquise et désignée dans l'espace de deux ans; à la condition que le gouvernement fédéral dans ses transactions relativement à des terres dans la province de la Colombie britannique, établisse un régime foncier tout aussi généreux pour ce qui concerne les industries minières et agricoles que le régime qui prévaut actuellement dans la province, et qu'il ne devra se produire aucun retard dans la mise en disponibilité des terres pour des fins de colonisation.

Les ministres de l'Intérieur et des Chemins de fer et Canaux suggèrent, attendu qu'un règlement final et satisfaisant de tous les différends est à désirer, que les propositions suivantes soient soumises (sans préjudice), au gouvernement de la Colombie britannique:—

1A. Le gouvernement provincial modifiera la loi de 1880, qui concède la lisière de terre de 40 milles sur la route de la passe de Yellow-Head, afin de s'approprier cette lisière sur le parcours du chemin de fer, quel que soit l'endroit où le tracé sera définitivement situé dans la Colombie britannique.

2A. Que le gouvernement provincial octroie au gouvernement fédéral les terres de l'île de Vancouver spécifiées dans la dernière proposition de M. Duns-muir, relativement à la construction du chemin de fer Esquimalt et Nanaimo.

3A. Le gouvernement provincial transportera au gouvernement fédéral 3,500,000 acres de terre de qualité passable dans le district de la Rivière-la-Paix, sur le versant est des montagnes Rocheuses, contiguës aux Territoires du Nord-Ouest et formant un bloc rectangulaire.

4A. Que le gouvernement de la Colombie britannique accorde une constitution en société aux personnes qui seront désignées par le gouvernement fédéral pour entreprendre la construction du chemin de fer dans l'île de Vancouver.

1B. Que le gouvernement fédéral concède les terres dans l'île de Vancouver ainsi qu'une somme de \$750,000, laquelle devra être payée à mesure que les travaux sont exécutés, à une compagnie qui sera incorporée sur ses instances par l'Assemblée législative de la Colombie britannique, laquelle compagnie donnera une garantie satisfaisante pour l'achèvement du chemin de fer à partir d'Esquimalt jusqu'à Nanaimo dans les quatre ans qui suivront la date de l'acte de constitution en compagnie.

2B. Que le gouvernement fédéral achète du gouvernement de la Colombie britannique le bassin de radoub d'Esquimalt, ainsi que toutes les terres, approches et dépendances qui s'y rapportent, pour la somme de \$250,000, et parachève et exploite cet ouvrage pour son propre compte, et touche l'octroi affecté par le gouvernement impérial à cet ouvrage.

3B. Que le gouvernement fédéral mette en vente, avec toute la diligence convenable, la lisière de terre du chemin de fer sur la terre ferme à des colons de bonne foi et à des conditions libérales.

4B. Que le gouvernement fédéral accorde aux personnes qui, antérieurement à cette date, se sont établies sans titre sur des terres comprises dans la zone ferroviaire, sur la ligne principale, et y ont fait des améliorations, un droit de priorité quant à l'achat des terres ainsi améliorées, aux mêmes prix qui seront exigés des colons en général.

Les ministres recommandent aussi que le gouvernement de la Colombie britannique soit requis, dans le cas où cette proposition serait adoptée, d'obtenir une loi de ratification de l'Assemblée législative de la Colombie britannique.

Le comité approuve le rapport qui précède ainsi que les recommandations qui s'y rattachent, et recommande qu'une copie de ce mémoire, une fois qu'il sera approuvé, soit envoyé au lieutenant gouverneur de la Colombie britannique, pour la gouverner de son gouvernement.

(Signé) JOHN MCGEE.

ANNEXE " L "

MÉ MORANDUM de l'arrangement fait à Victoria le vingtième jour d'avril 1883, sur les différents points restant à régler entre le gouvernement du Canada et celui de la province de la Colombie britannique.—Documents parlementaires—Colombie britannique, 1884, page 201.

1. CHEMIN DE FER DE L'ÎLE

1. Le gouvernement de la Colombie britannique invitera la législature de la province à adopter certains amendements à l'Acte de 1883, intitulé: " Acte concernant le chemin de fer de l'Île, le bassin de radoub et les terres de chemin de fer de la province ". Ces amendements sont indiqués par des lignes rouges dans l'exemplaire du projet de bill ci-joint, signé par Sir Alexander Campbell et M. Smythe.

2. Le gouvernement de la Colombie britannique devra obtenir le consentement de l'entrepreneur du chemin de fer de l'Île aux dispositions de la clause (f) de la convention citée dans le bill d'amendement.

3. Lorsque ce bill deviendra loi dans la Colombie britannique et qu'on aura obtenu le consentement de l'entrepreneur du chemin à la clause (f) de la convention citée dans l'acte, le gouvernement fédéral demandera au parlement de sanctionner les mesures nécessaires pour le mettre en état d'exécuter les engagements pris par lui dans la convention citée au bill d'amendement.

4. Le contrat sera signé provisoirement par Sir Alexander Campbell, au nom du ministre des Chemins de fer et Canaux, mais devra être déposé entre les mains de M. Trutch en attendant, pour le parfaire par la délivrance, qu'il ait reçu la sanction législative nécessaire tant du Parlement du Canada que de la législature de la Colombie britannique.

BASSIN DE RADOUB

Le gouvernement fédéral prendra à sa charge dès à présent le bassin de radoub, et, après avoir obtenu l'approbation du Parlement, l'achèvera avec toute la célérité convenable, et ensuite le tiendra en service comme ouvrage fédéral; acquérant le droit à la subvention impériale et payant à la province de la Colombie britannique, après l'approbation ci-dessus du Parlement, les sommes mentionnées en la clause (g) de la convention reproduite dans le bill d'amendement; et dans l'intervalle, il paiera, sur la subvention votée par le Parlement pour aider à la construction du bassin, la somme que le gouvernement de la Colombie britannique doit recevoir en vertu de l'arrangement existant au sujet des fonds avancés par lui pour cet ouvrage depuis le 27 juin 1882. Toutes sommes ainsi payées devant être considérées comme partie des deniers qui reviendront à la Colombie britannique pour le bassin de radoub d'après le présent arrangement, si ce dernier reçoit la sanction législative de part et d'autre comme il est dit ci-dessus; à défaut de quoi les choses seront remises *in statu quo*.

Zone du chemin de fer sur la terre ferme

Le gouvernement fédéral usera de toute diligence pour mettre en vente sur le marché ses terres comprises dans la zone du chemin de fer sur la terre ferme, et à cet effet donnera toutes les instructions nécessaires à ses agents.

De son côté, le gouvernement de la Colombie britannique prêtera toute l'aide en son pouvoir, et fournira tous les renseignements que possède son département des terres aux agents fédéraux, les frais étant supportés par le gouvernement du Canada. En attendant, les colons de bonne foi auront la faculté de prendre inscription pour des terres dans cette zone, en tels lots et à tel prix que le gouvernement fédéral pourra déterminer.

Magistrature

L'arrêté en Conseil qui fixe la résidence des juges sera révoqué. M. McCreight ira à New-Westminster et M. Walkem, à Kamloops; on demandera l'autorisation législative pour ce changement s'y il a nécessité.

Le gouvernement fédéral devra nommer un juge de cour de comté pour le district de Cariboo et Lillouet, au traitement de \$2,400, et ce juge recevra du Gouvernement local la commission de magistrat stipendiaire, à laquelle sera attaché un traitement de \$500; on demandera l'autorisation législative pour cet arrangement, s'il y a nécessité, ainsi que pour le payement du juge.

Le mémorandum ci-dessus comprend tous les sujets sur lesquels il existe quelque contestation ou différend entre le Gouvernement du Canada et celui de la Colombie britannique, et l'exécution des dispositions qu'il exprime constituera un plein et entier règlement des réclamations respectives des deux gouvernements.

(Signé) A. CAMPBELL.
WM. SMYTHE.

ANNEXE " M "

RAPPORT d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en Conseil, le 27 septembre 1883. Documents de session du Dominion, 1884, page 3.

Le Comité du Conseil privé a pris en considération le rapport ci-joint, en date du 25 septembre 1883, présenté par Sir Alexander Campbell, qui avait été autorisé par votre Excellence en Conseil, en vertu d'ordres rendus les 14 et 23 juin dernier, à visiter la Colombie britannique pour faire des arrangements sur les points restant à régler entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement de la province de la Colombie britannique.

Le Comité adhère audit rapport et aux diverses propositions qu'il contient, et soumet le tout à l'approbation de Votre Excellence.

Copie certifiée.

JOHN J. MCGEE.

ANNEXE " N "

47 VICTORIA, CHAPITRE 6

ACTE concernant le chemin de fer de l'île de Vancouver, le bassin de radoub d'Esquimalt, et certaines terres de chemin de fer de la province de la Colombie britannique cédées au Canada.

CONSIDÉRANT que des négociations ont récemment eu lieu entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie britannique, au sujet des retards apportés au commencement et à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et au sujet du chemin de fer de l'île de Vancouver, du bassin de radoub d'Esquimalt, et de certaines terres de chemin de fer de la province de la Colombie britannique;

Et considérant que, dans la vue de régler toutes contestations et difficultés existant entre les deux gouvernements, il a été convenu et arrêté ce qui suit: —

(a) La législature de la Colombie britannique sera invitée à modifier l'acte numéro onze, de mil huit cent quatre-vingt, intitulé "An Act to authorize the grant of certain public lands on the mainland of British Columbia to the Government of the Dominion of Canada for Canadian Pacific Railway purposes," — (Acte qui autorise la concession de certaines terres publiques sur la terre ferme de la Colombie britannique au gouvernement de la Puissance du Canada pour les fins du chemin de fer Canadien du Pacifique,) — à l'effet d'octroyer au gouvernement fédéral, au lieu des terres transférées par ledit acte, une même étendue de terrain de chaque côté de la ligne du chemin de fer, à travers la Colombie britannique, quelle que soit la situation du tracé définitivement établi;

(b) Le gouvernement de la Colombie britannique se fera autoriser par la législature à concéder au gouvernement du Canada une portion des terres indiquées et décrites en l'acte numéro quinze, de mil huit cent quatre-vingt-deux, intitulé "An Act to incorporate the Vancouver Land and Railway Company," — (Acte constituant en corporation la Compagnie des terres et du chemin de fer de Vancouver,) — à savoir, la portion desdites terres y désignées commençant à leur limite méridionale et s'étendant jusqu'à une ligne tirée de l'est à l'ouest à mi-chemin entre Comox et le détroit de Seymour; et aussi une autre portion des terres que transfère ledit acte, à prendre au nord et sur la limite de la portion desdites terres ci-dessus en dernier lieu mentionnés, d'une étendue égale à celle de tous terrains compris dans celle-ci qui ont pu être aliénés du domaine de la Couronne par concessions, préemptions ou autrement;

(c) Le gouvernement de la Colombie britannique se fera autoriser par la législature à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la Rivière-la-Paix de la Colombie britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des montagnes Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada;

(e) Le gouvernement du Canada, après l'adoption par la législature de la Colombie britannique des articles de la présente convention, demandera au Parlement l'autorisation de contribuer la somme de sept cent cinquante mille piastres à la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, et convient de transférer aux entrepreneurs qui construiront ce chemin des terres qui lui sont ou pourront lui être cédées à cet effet par la Colombie britannique; et il s'engage à exiger des garanties, à la satisfaction du gouvernement de cette province, pour assurer la construction dudit chemin de fer et son achèvement le ou avant le dixième jour de juin mil huit cent quatre-vingt-sept, les travaux devant se commencer immédiatement;

(h) Le gouvernement du Canada offrira en vente, en usant de toute la diligence convenable, les terres comprises dans la zone du chemin de fer sur la terre ferme, à des conditions libérales, aux colons sérieux; et —

(k) La province acceptera cette convention en règlement de toutes réclamations qu'elle peut avoir jusqu'à ce jour contre la Puissance à raison des délais apportés au commencement des travaux de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, ainsi que de la non-construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo; et de son côté, le gouvernement fédéral acceptera cette convention comme l'équivalent de tous droits à d'autres terres en vertu des conditions d'union; mais ladite convention ne sera obligatoire que lorsqu'elle aura été ratifiée par le parlement du Canada et la législature de la Colombie britannique.

A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit: —

1. La convention relatée ci-dessus est par le présent approuvée et ratifiée.

ZONE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

11. Les terres concédées à Sa Majesté, représentée par le gouvernement du Canada, conformément au onzième article des conditions d'union, par l'acte de la législature de la province de la Colombie britannique, numéro onze, de mil huit cent quatre-vingt, intitulé: "Acte qui autorise la concession de certaines terres publiques sur la terre ferme de la Colombie britannique au gouvernement de la Puissance du Canada pour les fins du chemin de fer Canadien du Pacifique," tel que modifié par acte de ladite législature, sanctionné le dix-neuvième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-trois, comme susdit, intitulé "Acte concernant le chemin de fer de l'Île, le bassin de radoub et les terres du chemin de fer de la province," seront placées sur le marché à la date la plus rapprochée possible et seront offertes en vente à des conditions libérales aux colons sérieux:

2. Lesdites terres seront offertes à l'inscription des colons de bonne foi en telles étendues et à tels prix que déterminera le Gouverneur en Conseil:

4. Le Gouverneur en Conseil pourra en tout temps, régler le mode, les termes et conditions d'arpentage, de délimitation, de gestion, d'administration et de vente de ces terres; mais les règlements concernant la vente, le louage à bail ou l'aliénation d'autre manière de ces terres ne seront exécutoires qu'après avoir été publiées dans la *Gazette du Canada*:

TERRES DANS LE DISTRICT DE LA RIVIÈRE DE LA PAIX DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

12. Les trois millions et demi d'acres de terre dans cette portion du district de la Rivière-la-Paix de la Colombie britannique située à l'est des montagnes Rocheuses, et attenant aux territoires du Nord-Ouest du Canada, octroyées à Sa Majesté, représentée par le gouvernement du Canada, par ledit acte sanctionné le dix-neuvième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-trois, comme susdit, intitulé "Acte concernant le chemin de fer de l'Île, le bassin de radoub et les terres de chemin de fer de la province," qui doivent être délimitées par ledit gouvernement en un seul bloc rectangulaire, seront réputées des terres fédérales suivant l'intention de "L'Acte des Terres Fédérales, 1883."

ANNEXE "O"

47 VICTORIA, CHAPITRE 14

ACTE concernant le chemin de fer de l'Île, le bassin de radoub et certaines terres de chemin de fer de la province de la Colombie britannique.

ATTENDU que des négociations ont eu lieu récemment entre les gouvernements du Canada et de la Colombie britannique relativement aux retards apportés au commencement et à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et relativement au chemin de fer de l'Île, au bassin de radoub et aux terres de chemin de fer de la province;

ET ATTENDU que, dans la vue de régler toutes contestations et difficultés existant entre les deux gouvernements, on est convenu de ce qui suit: —

(a) La législature de la Colombie britannique sera invitée à amender l'Acte n° 11 de 1880, intitulé: "Acte qui autorise la concession de certaines terres publiques sur la terre ferme de la Colombie britannique au Gouvernement de la Puissance du Canada pour les fins du chemin de fer Canadien du Pacifique," à l'effet d'octroyer au gouvernement fédéral, au lieu des terres transférées par ledit acte, la même étendue de terrain de chaque côté de la ligne du chemin de fer, à travers la Colombie britannique, quelle que soit la situation du tracé établi finalement.

(c) Le gouvernement de la Colombie britannique se fera autoriser par la législature à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la Rivière-la-Paix de la Colombie britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des montagnes Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada.

(h) Le Gouvernement du Canada offrira en vente, en usant de toute la diligence convenable, les terres comprises dans la zone du chemin de fer sur la terre ferme, à des conditions libérales, aux colons sérieux;

(i) Il donnera à ceux qui seront établis sans titre (squatters) sur des terrains de cette zone, avant la passation du présent acte, et qui y auront fait des améliorations réelles, la priorité pour acheter les terrains ainsi améliorés, aux prix qui seront demandés aux colons ordinaires.

(k) La province acceptera cette convention en règlement de toutes réclamations qu'elle peut avoir jusqu'à ce jour contre la Puissance, à raison des délais apportés au commencement des travaux de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, ainsi que de la non-construction du chemin de fer d'Esquimaït à Nanaïmo; et de son côté, le gouvernement fédéral acceptera cette convention comme l'équivalent de tous droits à d'autres terres en vertu de l'Acte d'Union; mais ladite convention ne sera obligatoire que lorsqu'elle aura été ratifiée par le Parlement du Canada et la législature de la Colombie britannique.

A ces causes, Sa Majesté par et de l'avis et du consentement de l'Assemblée législative de la province de la Colombie britannique décrète:

1. La convention relatée ci-dessus est par le présent acte ratifiée et adoptée.

2. L'article premier de l'Acte de la législature de la Colombie britannique n° 11 de 1880, intitulé: "Acte qui autorise la concession de certaines terres publiques sur la terre ferme de la Colombie britannique au Gouvernement de la Puissance du Canada pour les fins du chemin de fer Canadien du Pacifique" est amendé par le présent acte et sera conçu dans les termes suivants:

"Seront, du jour de l'adoption du présent acte, et sont par cet acte, concédées au Gouvernement fédéral, pour servir à l'établissement et aider dans la construction de la partie du chemin de fer Canadien du Pacifique passant sur la terre ferme de la Colombie britannique, à titre de fidéicomis, le Gouvernement du Canada pouvant en disposer comme il le trouvera bon, les terres publiques le long de la ligne du chemin de fer susmentionné, quelle que soit la situation du tracé établi finalement, sur une largeur de 20 milles, de chaque côté de ladite ligne, comme le porte l'article 11 de l'Ordre en Conseil admettant la province de la Colombie britannique dans la Confédération; mais rien dans le présent article ne préjudiciera au droit qu'a la province de recevoir du Gouvernement fédéral la somme de \$100,000 par année, par paiements semestriels effectués à l'avance, en considération du transfert desdites terres, selon les termes de l'article 11 de l'Acte d'Union; pourvu toutefois que la ligne de chemin de fer susmentionnée forme une seule ligne continue de rails, reliant le littoral de la Colombie britannique avec le chemin de fer Canadien du Pacifique actuellement en construction à l'est des Montagnes-Rocheuses."

7. Il est par le présent acte concédé au Gouvernement fédéral, dans cette portion du district de la Rivière-la-Paix de la Colombie britannique, qui est située à l'est des montagnes Rocheuses et contiguë au territoire du Nord-Ouest du Canada, trois millions et demi d'acres de terre, à prendre par le Canada en un seul bloc rectangulaire.

ANNEXE " P "

ARRÊTÉ EN CONSEIL du Conseil exécutif de la Colombie britannique en date du 17 février 1926.

Copie du Procès-Verbal approuvé.

17 février 1926.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport comme suit:

1. Certains termes de l'Union sous le régime desquels la colonie de la Colombie britannique est entrée dans la Confédération des provinces canadiennes, ont été approuvés par feu Sa Majesté la Reine Victoria, à la cour de Windsor, par arrêté en conseil, le 16^e jour de mai 1871, en conformité des dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

2. En conformité des dispositions du paragraphe onze dudit Traité d'Union, le gouvernement de la province de la Colombie britannique a convenu de " céder au gouvernement du Dominion, *en fiducie*, devant être affectées de toute manière que le gouvernement du Dominion le jugera convenable aux fins de construction dudit chemin de fer (signifiant le chemin de fer mentionné ci-dessus) *une étendue semblable de terres publiques le long de la ligne de chemin de fer sur tout son parcours en Colombie britannique, ne devant pas dépasser vingt milles de chaque côté de ladite voie ferrée qui peuvent être affectés aux mêmes fins par le gouvernement du Dominion à même les terres publiques situées dans les Territoires du Nord-Ouest et la province de Manitoba.*"

3. A l'époque des négociations des Termes de l'Union la politique déclarée du gouvernement du Dominion était d'obtenir la construction du chemin de fer en question par l'entremise d'une compagnie de chemin de fer subventionnée par le gouvernement du Dominion tant sous le rapport d'importantes concessions de terre que celui du paiement de subsides en argent peu élevés et " ce n'était pas l'intention du gouvernement d'obérer sérieusement l'Echiquier en vue d'obtenir ce chemin de fer." Les Termes de l'Union ont été basés sur la politique du gouvernement du Dominion telle que décrite ci-dessus, mais cette politique a été sensiblement modifiée au détriment de la Colombie britannique en ce que la construction du chemin de fer a été obtenue:

(a) par la dépense de fortes sommes (environ \$30,000,000) de deniers publics, soit pour les arpentages soit pour la construction, imposant ainsi de lourdes charges à l'Echiquier et ce contrairement à la politique déclarée du gouvernement du Dominion qui a servi de base aux Termes de l'Union;

(b) en offrant pour les fins de construction du chemin de fer moins de la moitié des terres publiques, soit en étendue soit en superficie, mentionnées dans la déclaration faite par le gouvernement du Dominion relativement à sa politique à l'époque des négociations sur les Termes de l'Union et sur laquelle déclaration du gouvernement du Dominion on s'est basé pour rédiger les Termes de l'Union.

4. L'union de la Colonie de la Colombie britannique avec les autres provinces du Canada a été autorisée par l'article 146 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, subordonnement aux termes et conditions approuvés par Sa Très Gracieuse Majesté la Reine; et les termes que Sa Majesté a approuvés sont contenus dans ledit arrêté en conseil du 16 mai 1871, et nulle part ailleurs.

5. En vertu de l'article 146 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, les dispositions dudit arrêté en conseil, y compris les conditions établies dans les Termes de l'Union y annexés, avaient la même force de loi que si elles eussent émané du Parlement du Royaume-Uni; et elles ne pouvaient pas être modifiées

par une loi du Parlement du Dominion ou de l'Assemblée législative provinciale, ni d'aucune manière si ce n'est que par Acte du Parlement du Royaume-Uni.

6. Des terres publiques de la Colombie britannique qui ont été cédées au gouvernement du Dominion excédaient de beaucoup la quantité de terres à céder en vertu des Termes de l'Union.

7. Les terres ainsi cédés au delà de ce que le comportaient les Termes de l'Union ont été ainsi cédées parce que l'on avait mal compris ou mal interprété lesdits termes de l'Union.

8. L'excédent des terres ainsi cédées semblent représenter au delà de 9 millions d'acres.

9. A l'époque des négociations relatives aux Termes de l'Union, c'était l'intention d'affecter les terres publiques des provinces d'Ontario, Manitoba, Colombie britannique et des Territoires du Nord-Ouest pour les fins de construction de ce chemin de fer, et c'est cette intention qui a servi de base aux Termes de l'Union tandis que le résultat actuel est que seules les terres des Territoires du Nord-Ouest ont été ainsi affectées et utilisées aux fins de construction du chemin de fer, et les terres cédées par la province de la Colombie britannique au gouvernement du Dominion ne semblent pas avoir été utilisées aux fins de la construction du chemin de fer, tel que visé dans les Termes de l'Union, et, de plus, aucunes terres publiques soit dans l'Ontario, soit dans le Manitoba, n'ont été affectées aux fins de construction du chemin de fer ainsi que le gouvernement du Dominion en avait l'intention de le faire à l'époque des négociations relatives aux Termes de l'Union, attendu que ces intentions formaient la base des Termes de l'Union.

10. Vu que les deniers publics dépensés par le gouvernement du Dominion en arpentages et pour la construction du chemin de fer, et que les terres publiques des Territoires du Nord-Ouest affectées aux fins de construction du chemin de fer, étaient la propriété commune de tout le peuple du Canada, y compris la Colombie britannique, et de plus, vu qu'aucune autre province (en tant que province) n'a été induite à contribuer ni n'a de fait contribué, soit en argent soit en terres, à la construction du chemin de fer, il n'est donc que juste et raisonnable que (la base des Termes de l'Union ayant été renversée ou sensiblement modifiée) la Colombie britannique devrait être placée sur un pied d'égalité avec les autres provinces du Canada pour ce qui concerne la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique en faisant rétrocéder à la province de la Colombie britannique les terres qu'elle a cédées par erreur au gouvernement du Dominion.

ET DE RECOMMANDER que le rapport ci-dessus soit adopté.

ET DE RECOMMANDER DE PLUS que le gouvernement du Dominion soit respectueusement requis de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de transférer à la province de la Colombie britannique les terres censées avoir été cédées au Dominion en application des Termes de l'Union.

ET QU'UNE copie certifiée du présent procès-verbal du Conseil, s'il est approuvé, soit communiquée à l'honorable Secrétaire d'Etat, à Ottawa, pour être transmise à Son Excellence le Gouverneur général en conseil.

Daté à Ottawa, le 16 février 1926.

" JOHN OLIVER ",
Premier ministre.

APPROUVÉ ce 16e jour de février 1926.

" JOHN OLIVER ",
Président du Conseil exécutif.