

tration between Ontario and Quebec under the British North America Act. This arbitration was to decide the division and adjustment of the debts, credits, liabilities, properties and assets of Upper Canada and Lower Canada and was necessary because these had been united in the Province of Canada from 1841 until Confederation when they became the provinces of Ontario and Quebec. The panel consisted of three arbitrators—one from Quebec, one from Ontario and one from the Government of Canada, the latter to be a resident of neither Ontario nor Quebec. The Arbitration Award was believed, according to the Honourable Mr. Tessier, unjust to the province of Quebec, burdening it with a heavy debt, and he considered that the arbitrators had not given sufficient weight to the relative financial positions of Upper and Lower Canada at the time of their union in 1841.

The most prolonged and important discussions in the Senate during this session, however, centred around the Resolutions on the admission of British Columbia to the union. One of the conditions of British Columbia's entry into confederation, the building of a railway to connect it with the other provinces, resulted in the expressing of widely differing views covering such aspects as possible routes, ranging from an avoidance of the north-western Ontario rocks and muskeg by making use of American railway lines as far as Pembina (on the Manitoba southern border), to the immense, perhaps impossible, difficulties of building a railway across the Rocky Mountains. Should the construction of the railway be undertaken directly by the government or, if a private company contracted to build it, what inducements must the government offer? Financing this giant construction project posed very grave problems for the young country and much argument revolved about the way in which land grants to the company involved might be used to defray costs. Opinions regarding the monetary value of such grants varied widely as they did also with regard to the possibility of extensive settlement and the agricultural capability of both the Laurentian shield area and the prairies of the North-West Territory. One can readily understand the hesitation regarding this proposed railway since construction of the Interprovincial Railway, a very much smaller project, was still causing problems.

In their anxiety to commence an independent debate on the British Columbia resolutions, the Senators became embroiled, not for the last time, in a discussion on the role of the Senate. Since the entry of British Columbia would lead to considerable financial involvement by the

dans le cadre de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Cet arbitrage devait décider de la répartition et du règlement des dettes, des crédits, du passif ainsi que des biens mobiliers et immobiliers du Haut et du Bas-Canada. Ce partage s'imposait parce que tout avait été mis en commun dans la Province du Canada, depuis 1841 jusqu'à la Confédération, date de la création des provinces de l'Ontario et du Québec. Le comité d'arbitrage était composé de trois membres: l'un du Québec, un deuxième de l'Ontario et le dernier du Gouvernement du Canada qui ne devait résider ni en Ontario ni au Québec. Selon l'honorable M. Tessier, la décision arbitrale était injuste à l'égard du Québec qui héritait ainsi d'une lourde dette. A son avis, les arbitres n'avaient pas accordé suffisamment de poids à la situation financière relative du Haut et du Bas-Canada au moment de leur union en 1841.

Le débat le plus long et le plus important qui s'est déroulé au Sénat pendant cette session concernait les résolutions relatives à l'admission de la Colombie-Britannique dans l'Union. L'une des conditions de l'entrée de ce territoire dans la Confédération, l'aménagement d'une ligne de chemins de fer le reliant aux autres provinces, a suscité des points de vue très différents notamment sur les divers tracés possibles. On se demanda si l'on ne devait pas éviter le roc et le maskeg du nord-ouest de l'Ontario en empruntant les lignes américaines jusqu'à Pembina à la frontière sud du Manitoba; on s'inquiéta des difficultés immenses, sinon insurmontables, que posait la construction d'un chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses. Le gouvernement devait-il s'engager directement dans cette entreprise? S'il devait plutôt faire appel au secteur privé, quels encouragements devait-il offrir? Le financement de ce gigantesque projet posait de très sérieux problèmes à ce jeune pays, et une bonne partie du débat porta sur les moyens à utiliser pour que les concessions de terre faites aux entreprises intéressées puissent servir à couvrir les dépenses. Les opinions sur la valeur monétaire de ces concessions variaient énormément, tout comme les idées sur la possibilité d'une colonisation massive et sur le potentiel agricole des régions du Bouclier laurentien et des prairies des Territoires du Nord-Ouest. L'hésitation à se lancer dans ce projet est facile à comprendre quand on sait que la construction du chemin de fer interprovincial, projet beaucoup plus modeste, causait encore des problèmes.

Dans leur souci d'entamer un débat indépendant sur les résolutions concernant la Colombie-Britannique, les sénateurs se sont emparés, et ce ne fut pas la dernière fois, dans une discussion sur le rôle du Sénat. Étant donné que l'entrée de la Colombie-Britannique allait