

7. Il fut aussi réglé et entendu entre les deux gouvernements que toutes les terres prises dans la zone de 40 milles, seraient sur preuve de leur établissement *bona fide*, concédées aux colons sérieux, mais le gouvernement fédéral a toujours prétendu que les concessions de terres ainsi acquises à titre de préemption devaient être émises par lui.

8. Au cours des négociations qui ont eu lieu entre l'agent du gouvernement fédéral et M. Smithe, le premier ministre de la Colombie-Britannique, celui-ci donna à entendre à l'agent du gouvernement fédéral qu'il ne serait pas émis par le gouvernement provincial de concessions de terres situées dans les limites de la zone du chemin de fer, pour l'achat desquelles des demandes avaient été adressées au gouvernement provincial après la passation de l'acte sanctionné le 12 mai 1883, mais que s'il était fait des réclamations pour obtenir des concessions de ces terres, le commissaire en chef des terres et des travaux publics refuserait de les mettre, laissant les réclamants recourir aux remèdes légaux qu'ils pourraient avoir à leur disposition.

9. En novembre 1883, diverses personnes donnèrent avis dans la *Gazette* de la Colombie-Britannique, de leur intention de demander qu'il leur fût permis d'acheter des terres à l'est de Kamloops, et elles prétendirent avoir pris les mesures nécessaires pour se conformer aux lois provinciales concernant les terres, afin d'acquérir les dites terres.

10. En décembre 1883, un nouvel acte concernant le chemin de fer de l'île, le bassin de raqoub et les terres de chemin de fer de la province, fut passé par la législature provinciale pour se conformer aux vues du gouvernement fédéral au sujet de certains articles n'affectant que le chemin de fer de l'île, et l'acte de 1883 fut par là révoqué.

11. En sa qualité de commissaire des terres et des travaux publics, et de premier ministre de la province, M. Smithe exprima l'été dernier, son intention d'accorder des concessions de la couronne aux acquéreurs de terres comprises dans les limites de la zone de 40 milles vu qu'ils se fussent conformés à cet égard aux exigences de l'acte des terres de la Colombie-Britannique, et, de fait, il a accordé des concessions de la couronne aux acquéreurs et aux possesseurs à titre de préemption depuis le 13 mai 1883, pour des terres situées dans les limites de la zone du chemin de fer.

12. Dans le but de faire vider les différends existant entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique, ainsi qu'ils viennent d'être mentionnés, demande fut faite à la cour Suprême de la Colombie-Britannique par MM. Drake, Jackson et d'Helmcken, agents en cette province du ministre de la justice, d'un bref d'injonction à l'effet d'empêcher le commissaire en chef des terres et des travaux publics de la province, d'émettre des lettres patentes pour des terres comprises dans la zone du chemin de fer, en s'appuyant sur cette prétention que (1) jusqu'à ce que la ligne du chemin de fer fût définitivement fixée de Kamloops à la frontière orientale de la Colombie-Britannique, il ne pouvait être vendu de terres par le gouvernement provincial ou par le commissaire en chef des terres et des travaux publics agissant au nom de ce gouvernement, et qu'après la fixation de la ligne du chemin de fer en novembre 1883, aucunes terres comprises dans l'étendue de vingt milles de chaque côté du chemin de fer depuis Kamloops jusqu'aux montagnes Rocheuses, ne pouvaient être prises à titre de préemption ni achetées sans la permission et l'autorisation du gouvernement fédéral. En même temps, il était demandé (2) une déclaration portant que la véritable interprétation de l'acte du 12 mai 1883 et du 1er décembre 1883, est qu'aucunes terres dans la Colombie-Britannique ne pouvaient être aliénées par le gouvernement provincial jusqu'à ce que la ligne du chemin de fer, de Kamloops aux montagnes Rocheuses, fût fixée, et qu'après cette fixation, aucunes terres comprises dans l'étendue de vingt milles de chaque côté de la dite ligne dont le tracé était ainsi établi, ne pouvaient être vendues ou aliénées que par le gouvernement fédéral; (3) un relevé de toutes les terres prises à titre de préemption dans les limites de la zone du chemin de fer à partir de Burrard's Inlet jusqu'à la Passe du Cheval-qui-rue, après le 12 mai 1883; (4) un relevé de toutes les terres vendues ou qu'il a été convenu de vendre dans les limites de cette zone après le 12 mai 1883; et (5) tel autre recours ultérieur que pourrait exiger la nature de cette cause.