

*Allégations de la demande.*

1. Le demandeur est le procureur général de la Confédération du Canada, agissant au nom de Sa Très Gracieuse Majesté; le défendeur est le commissaire en chef des terres et des travaux publics de la province de la Colombie-Britannique.

2. En février 1883, le lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, agissant par et de l'avis de ses ministres, fit une proposition formelle au gouvernement fédéral dans le but de régler certains différends qui existaient entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral relativement au chemin de fer de l'île, au bassin de radoub, et aux terres sur la terre ferme. La proposition, avec quelques modifications, fut acceptée en substance par les deux gouvernements. La question des terres à concéder pour le chemin de fer par le gouvernement provincial au gouvernement fédéral était une des plus importantes à régler, et il fut fait, pour cet objet, au gouvernement fédéral une concession considérable de terres sur la rivière de la Paix; en même temps il fut proposé et convenu que, jusqu'à ce que le tracé du chemin de fer fût définitivement établi, le gouvernement provincial réserverait toutes les terres de la Colombie-Britannique à l'est de Kamloops, pour que, quand la ligne serait définitivement fixée, le gouvernement fédéral trouvât toutes les terres comprises dans la zone du chemin de fer exemptes de toutes réclamations autres que celles résultant d'achats ou de pré-*emptions bonâ fide* effectués antérieurement à l'arrangement conclu entre les deux gouvernements.

3. En conformité de l'arrangement ainsi fait entre les deux gouvernements, un acte, connu comme l'acte concernant le chemin de fer de l'île, le bassin de radoub et les terres de chemin de fer de la province, fut passé par l'Assemblée provinciale, et sanctionné par le lieutenant-gouverneur le 12 mai 1883.

4. Cet acte fut adopté comme règlement final de tous les différends existant alors entre les gouvernements provincial et fédéral.

5. Par cet acte, le gouvernement provincial entendait concéder au gouvernement fédéral, à titre de fideïcommis, ce dernier pouvant en disposer comme il le trouvera bon, une étendue de terre n'excédant pas vingt milles de chaque côté de la ligne, en quelque endroit qu'elle fût définitivement fixée.

Lors de la passation de cet acte, le chemin de fer canadien du Pacifique était en construction dans la Colombie-Britannique de Port-Moody à la Traverse de Savona ou Kamloops; le tracé de la ligne partant de Kamloops pour se joindre à celle établie de l'autre côté des montagnes Rocheuses, n'était pas encore décidé.

6. Aussitôt après la passation de l'acte en dernier lieu mentionné, le gouvernement fédéral s'objecta à certains de ses articles relatifs au chemin de fer de l'île, et demanda qu'ils fussent modifiés, mais alors et en aucun temps il ne fut fait d'objection contre les articles concernant les terres sur la terre ferme, concédées par le dit acte, au gouvernement fédéral. La Chambre ayant été prorogée, il ne pourrait être fait de modification jusqu'à la prochaine session de la législature.

7. Dans l'intervalle qui s'écoula entre la clôture de la session provinciale en mai 1883 et la réunion de la Chambre en décembre 1883, toutes les questions relatives au chemin de fer de l'île avaient été réglées entre les deux gouvernements, et le gouvernement fédéral avait pris des mesures pour l'exécution de l'acte du 12 mai 1883, quant aux dispositions de cet acte, contre lesquelles il n'avait pas formulé d'objection, particulièrement celles ayant trait au bassin de radoub et à la vente des terres fédérales dans la province.

8. En 1882, un acte fut passé par le gouvernement fédéral, autorisant le gouverneur général en conseil à abandonner la Passe de la Tête-Jaune et à adopter une autre route, et en novembre 1883, le gouvernement fédéral notifia le gouvernement provincial que la Passe de la Tête-Jaune était définitivement abandonnée, et que la ligne adoptée en remplacement de celle-là pour le chemin de fer Canadien du Pacifique traversait les montagnes Rocheuses par la rivière de l'Arc ou la Passe du Cheval-qui-rue, la chaîne de montagnes Selkirk, et continuait en franchissant la Passe de Roger, par la Rivière-au-Castor, la vallée de la rivière Illicelliwaet et la rivière de la Passe de l'Aigle, jusqu'à Kamloops.