

J'aborde maintenant l'aspect du problème qui intéresse particulièrement la Colombie-Anglaise. En 1849, l'île de Vancouver fut cédée par lettres-patentes à la compagnie de la baie d'Hudson; mais elle fut rachetée en 1867. Le territoire continental de la Colombie-Anglaise avait été lui aussi cédé pour certaines fins à la compagnie de la baie d'Hudson; mais il fut racheté également, de sorte qu'en 1871 la Colombie-Anglaise, lors de son entrée dans la Confédération, était en possession de son domaine public et de tous ses droits souverains dans les confins de la Colombie-Anglaise. Sous l'empire de la loi de 1871, notre province fut incorporée à la Confédération, et, en vertu de cette loi, certaines terres connues sous le nom de zone fédérale du chemin de fer furent cédées, en fiducie, au gouvernement central en vue de certaines fins déterminées, à savoir aider, par le don d'un corridor large de 40 milles à travers le Canada, à la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien dont l'achèvement faisait partie des conditions qui motivèrent l'adhésion de la Colombie-Anglaise.

Puis ce fut une série d'événements que je n'ai pas le loisir de raconter: il s'agit de la récusation et de l'inexécution de la part du fédéral des obligations que comportait l'acte de réunion de 1871. Je rappellerai à mes honorables collègues la singulière situation politique qui régnait alors. En 1880, le syndicat du chemin de fer du Pacifique-Canadien modifia le mode de commanditer l'entreprise. Originellement on avait résolu de concéder une zone de 40 milles de large riveraine de la voie de chaque côté et traversant le Canada depuis Vancouver jusqu'en Ontario; mais sous l'empire du nouvel arrangement le Pacifique-Canadien allait recevoir 25 millions d'acres en sections alternées toutes sises dans les territoires du Nord-Ouest avec, en sus, une dotation de 25 millions de dollars, qui en fin de compte, s'éleva à \$62,250,000. Quand cette modification s'effectua les terres du chemin de fer que le gouvernement fédéral détenait en fiducie, auraient dû, comme il convenait, être rétrocédées à la province de la Colombie-Anglaise. A la vérité, la législature de l'Ontario vota une loi, —qui ne fut jamais mise en vigueur,—pour autoriser la cession de ces terres conformément à cette entente, et le gouvernement fédéral présenta une loi pour mettre de côté une bande de 40 mille acres de terrain dans ces prairies pour servir à la construction de la voie du Pacifique.

La Colombie-Anglaise prétend maintenant que l'inexécution de cet engagement, c'est-à-dire que ses terres n'ayant jamais servi à l'objet pour lequel on les destinait, donne droit à

la province de rentrer en possession de son bien, vu que l'Ontario et le gouvernement du Canada ne se sont pas dépossédés de leurs terres.

Sans m'attarder aux détails je voudrais traiter d'un deuxième grief que nous avons et qui se rapporte aux terres de la région de la rivière de la Paix. En 1874, lors de l'arrivée au pouvoir du parti libéral, on s'opposa énergiquement au parachèvement du Pacifique-Canadien. Des hommes de la valeur de l'honorable Edward Blake et d'autres chefs refusèrent obstinément de se conformer à la demande de la Colombie-Anglaise. En 1884, sous le régime du Settlement Act, vu la situation politique régnant en Colombie-Anglaise, cette province fut contrainte à de nouvelles concessions, consistant en la cession d'autres territoires appelés "lieu lands" sis dans la région de la rivière de la Paix; vraisemblablement, ces domaines devaient compenser pour les terres de la zone du chemin de fer du Pacifique-Canadien, impropres à l'agriculture, quoique l'acte de cession de ces terres ne mentionnât point la nature de celles-ci. Il s'ensuivit que la province dut céder 3,500,000 acres. Puis, en vertu de la même loi, la province eut à se déposséder de deux autres millions d'acres pour assurer la construction de ce qu'on appelle le "E and N", soit le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo sur l'île Vancouver, lequel devait être construit pour se conformer aux conditions générales de l'acte d'union. Le litige fut soumis à lord Carnarvon qui se prononça en 1874, pour la construction de la ligne par le gouvernement du Dominion. L'autorité fédérale refusa de se soumettre à cette sentence et il s'ensuivit d'autres pourparlers, qui aboutirent à l'offre par le Dominion de verser une somme de \$750,000 à la Colombie-Anglaise.

Le gouvernement du Dominion n'exécuta pas son engagement et ainsi s'accumulèrent les griefs: 1. La zone fédérale du chemin de fer; 2. Le territoire de la rivière de la Paix; 3. La zone du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo; 4. L'offre de \$150,000; 5. Enfin, le rajustement de notre subside.

Je désire signaler à mes honorables collègues ce qu'il y a de très singulier dans l'affaire des subsides versés à la Colombie-Anglaise et aux autres provinces. Je me servirai pour cela d'un mémoire dressé par R. E. Gosnell dont le travail sur ce sujet, remontant jusqu'à 1891, est fort important. Il a fait une étude à fond de cette question sous tous les gouvernements et recueilli des renseignements précieux. D'après M. Gosnell:

En 1906, la somme globale des subsides accordés à la Colombie-Anglaise s'élevait à \$307,000.