

On réussit à faire adopter des résolutions favorables au projet par les différentes législatures. Les chambres de commerce y prirent une part active. Le gouvernement impérial enfin, en avril 1846, donna instruction aux ingénieurs royaux de faire les arpentages nécessaires, et dans le mois de juin suivant le capitaine Pipon et le lieutenant Henderson des ingénieurs royaux furent officiellement nommés. Ils continuèrent les travaux d'exploration et d'arpentage jusqu'à la fin d'octobre, alors que le capitaine Pipon se noya dans la Rivière Ristigouche. Dans l'été de 1847 il fut remplacé par le major Robinson, aussi des ingénieurs royaux. Le rapport préliminaire fut préparé et fait par le lieutenant Henderson en 1847, et le rapport final par le major Robinson, portant la date du 31 août 1848.

En mars 1849, la législature de la Nouvelle-Ecosse adopta un acte autorisant le transfert aux autorités impériales des terres de la Couronne de 10 milles de large sur chaque côté de la ligne du chemin de fer proposé, et engageant la chambre à payer une somme de £20,000 sterling pour intérêt sur le capital, afin de faire continuer l'ouvrage. Le gouvernement anglais, toutefois, refusa de soumettre au parlement aucune mesure se rapportant à l'aide demandée. En juillet 1850, une convention s'assembla à Portland, dans le but d'examiner les plans pour la construction d'un chemin de fer à partir de cette ville à travers le Nouveau-Brunswick, jusqu'à Halifax. L'esprit public dans les provinces maritimes, semblait alors se tourner de plus en plus dans la direction des communications par chemins de fer avec leurs confrères et sujets de la province du Canada.

351. Pendant que le comité des chemins de fer, en 1851, dans la législature canadienne, discutait la question d'une largeur de voie uniforme, l'honorable Joseph Howe, de la part de la Nouvelle-Ecosse, pressait les négociations pour la construction du chemin Intercolonial. Il avait réussi à obtenir des gouvernements provinciaux, la nomination d'une délégation conjointe du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, qui avait pour mission de se rendre en Angleterre et de soumettre le projet au gouvernement impérial, et en obtenir sa sanction avec la promesse d'une aide financière. Les délégués devaient partir de bonne heure en 1851, mais vu le retard de l'arrivée des deux délégués des provinces maritimes, M. Hincks, le délégué canadien arriva avant eux et se trouva, pour quelque temps, seul à Londres. Dans l'intervalle, MM. Peto, Brassey et Betts, de concert avec M. Jackson, offrirent à M. Hincks de construire un chemin de fer de Montréal à Hamilton, qui se joindrait de là à la ligne du Great Western; la base de la proposition était que la moitié du capital serait en bons directs du gouvernement au lieu des bons de la compagnie du chemin de fer, garantis par le gouvernement. Cette proposition qui fut définitivement soumise dans le mois de mai, était de beaucoup plus d'importance à la province du Canada, que le projet en perspective pour lequel M. Hincks attendait alors l'arrivée de ces co-délégués. Ce nouveau plan eut pour effet de faire tomber le projet de l'Intercolonial, et de créer chez M. Howe un sentiment d'hostilité contre les hommes publics du Canada, et qu'il conserva pendant bien des années, et même après que le projet de la confédération devint sur l'arène de la politique pratique.