

gouvernement canadien de son côté soutint que la non-réussite des négociations commencées laissait les choses dans le même état où elles étaient auparavant, et ne passa aucune législation en ce sens. Toutefois, un arrêté du Conseil fut adopté en 1863, basé sur les conclusions du gouvernement impérial, c'est-à-dire qu'aucune garantie des 3 millions de louis ne serait exigée avant que les relevés nécessaires fussent faits.

354. Le gouvernement canadien mit dans ses estimations budgétaires un montant d'argent pour les fins de faire faire une exploration par trois ingénieurs dont un devait être nommé par la province du Canada, un par les deux provinces maritimes et l'autre par le gouvernement impérial. Poursuivant sa politique, le gouvernement canadien nomma en 1863, M. Sandford Fleming. Quand on fit part de cette nomination aux gouvernements intéressés, les provinces maritimes choisirent aussi M. Fleming. Le Duc de Newcastle, alors secrétaire des colonies, en apprenant que les gouvernements des colonies avait jeté leur choix sur M. Fleming, informa le gouverneur général que les autorités impériales étaient satisfaites du choix de M. Fleming et le nommaient aussi comme leur représentant.

Le Nouveau-Brunswick fit quelque difficulté et demanda au Canada certaines garanties avant de consentir à payer sa part des dépenses de cet exploration. Le gouverneur général au nom du Canada répondit que pour sauver du délai le Canada entreprendrait l'exploration à ses propres frais confiant qu'il était que les autres provinces paieraient leur part s'il était prouvé que l'exploration avait été utile.

Le 5 mars 1864, M. Fleming partit pour la Rivière-du-Loup afin de commencer son travail.

355. Durant cet ouvrage la question de l'union des provinces devint à l'ordre du jour et l'agitation eut pour résultat en 1867, l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qui reçut la sanction royale le 29 mars 1867 et fut suivi par un acte du parlement impérial, adopté le 12 avril, ce dernier acte autorisait une garantie d'intérêt sur un prêt à être prélevé par le Canada pour assurer la construction d'un chemin de fer reliant Québec à Halifax, ce prêt était de 3 millions de livres sterling.

356. Le mémoire suivant servira à rappeler les faits se rattachant à cette entreprise :—

1867. Le ministre des travaux publics donne instruction à M. S. Fleming, ingénieur en chef, de commencer immédiatement l'arpentage, juillet 1867.

1868. Dispute à propos des routes à travers le Nouveau-Brunswick. Les commissaires nommés pour diriger la construction étaient : A. Walsh, l'honorable E. B. Chandler et l'honorable A. W. McLelan, commissaires.

1870-1871. Dispute des ponts en fer *versus* les ponts en bois, 1870-71. L'embranchement de Windsor, 32 milles, est transféré au chemin de fer Windsor et Annapolis pour des fins d'opération.

1872. Chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse reconstruits et appelés l'Intercolonial par un arrêté du Conseil, le 9 novembre 1872.

1874. Le chemin de fer est transféré au département des travaux publics, acte de 1874.

1875. Changement de largeur de la voie entre Halifax et Saint-Jean, le 18 juin.

1876. Toute la ligne de l'Intercolonial ouverte le 1er juillet.

1879. Achat de la ligne de la Rivière-du-Loup, 126 milles du Grand-Tronc pour \$1,500,000, le 1er août.

Le département des chemins de fer et canaux est organisé sous l'administration d'un ministre, le 20 mai 1879.