

subséquentement lorsque ce monsieur s'aperçut que le Gouvernement Impérial n'était point disposé à accorder une aide suffisante à cette entreprise nationale, il sollicita notre assistance dans l'exécution des travaux de communication intérieure nécessaires, suivant lui, pour développer les richesses et les ressources toujours croissantes de la province. Nous nous mîmes donc en communication avec le premier ministre—le ministre des finances du Canada,—sous l'impression où nous étions qu'il suffirait de mieux connaître en Angleterre la prospérité toujours croissante de la province pour assurer à ses entreprises un appui égal au moins à celui qu'y recevaient les entreprises américaines. Nous ne nous faisons point un honneur d'avoir su apprécier le Canada, vu que cette appréciation se motive probablement dans la considération de nos propres intérêts ; mais nous pouvons dire en toute justice que quel que soit le premier mobile de l'intérêt que nous ressentons pour la province, nous ne devons pas être blâmés d'avoir cherché à trouver ici ce que nous aurions indubitablement trouvé sur le continent d'Europe ou dans aucun des états ouest de l'Amérique. Et si nous ne devons avoir droit à aucune considération, nous pensons que l'on ne doit pas nous reprocher d'avoir choisi le Canada dans d'autres vues que celles de vouloir grandir nous-mêmes avec la prospérité de la province.

Nos rapports avec M. Hincks eurent pour résultat que nous entreprîmes l'inspection de la ligne de Montréal à Toronto ; et si elle nous satisfaisait, nous devions en entreprendre la construction. Ceci fut fait ; et, sans vous fatiguer des détails, je vous dirai que nous offrîmes de construire le chemin de Montréal à Toronto, en considération d'une aide provinciale que nous recevrons jusqu'à la concurrence de £ 3,000 sterling par mille. Nos propositions rencontrèrent bien de l'opposition, et notre associé M. Jackson laissa définitivement le pays, sans que les différends sur les points en question fussent réglés.

Au départ de M. Jackson, les difficultés qu'il y eut à soulever les objections légales qui s'opposaient aux mesures projetées, et la croyance où étaient toutes les parties intéressées que le temps était arrivé où tous les intérêts des chemins de fer en activité en Canada devaient être concentrés de manière à donner à ce pays l'avantage d'un système uniforme de chemins de fer, et lui épargner les maux qui résultent de la concurrence générale, engagèrent M. Hincks à accepter l'abandon des chartes antérieurement accordées, et de projeter la construction d'un pont de chemin de fer à Montréal, avec