

j'ai l'intention de faire à Votre Seigneurie l'historique complet des circonstances dans lesquelles il s'est produit.

Quoique j'aie, de temps en temps, tenu Votre Seigneurie au courant de tout ce qui concernait l'octroi de la charte du chemin de fer du Pacifique, ainsi que des procédés auxquels il a donné lieu, soit dans le parlement, soit au-dehors, il ne sera pas hors de propos de faire précéder cet historique d'un court résumé de ce qui s'est passé auparavant.

Le projet d'une ligne canadienne de chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique a commencé à prendre une tournure sérieuse en 1871, lorsque sa construction dans l'intervalle de dix ans de cette date est devenue l'une des conditions qui ont décidé la Colombie Britannique à entrer dans la confédération.

Le premier pas vers la réalisation du projet semble avoir été fait, non par un Canadien, mais par un Anglais du nom de Waddington, qui, après avoir parlé de ses projets à Toronto et ailleurs, apparemment sans succès, réussit définitivement à obtenir la coopération de certains capitalistes de Chicago et de New-York, dont la plupart, sinon tous, étaient intéressés dans le "Chemin du Pacifique Nord," ligne américaine qui, en se raccordant à Lyndon avec le réseau continental, a pour but de se rendre par les États le plus au nord de l'Union à un port du Pacifique, et par conséquent suivra une ligne parallèle—quoique à une plus basse latitude et sur un arc plus grand—à la ligne canadienne projetée.

Il paraît qu'une députation de ces messieurs a visité Ottawa dans l'automne de 1871, et eut une conférence avec des membres du gouvernement canadien, qui lui dirent que le moment d'entamer des négociations pour la construction du chemin de fer n'était pas encore arrivé. Plusieurs mois s'écoulèrent sans qu'aucune autre proposition fût reçue par le gouvernement mais il est déclaré par Sir *Francis Hincks*, dans une lettre dont une copie est ci-jointe No. 1 que, se trouvant à Montréal au mois de juillet de la même année, il vit Sir *Hugh Allan* et lui exprima le regret, en lui nommant quelques-uns des Américains qui avaient fait ces avances, qu'une entreprise d'une telle importance tombât entre les mains d'étrangers. Sur cette observation, Sir *Hugh Allan* s'occupa de l'affaire et définitivement, forma, de concert avec ces Américains et quelques-uns de ses amis de la province de Québec, une compagnie pour exécuter cette entreprise. Mais comme la session de 1872 approchait, il devint évident que l'admission de personnes intéressées dans le Pacifique Américain, dans le contrat pour la construction du Pacifique Canadien, ne plaisait pas au peuple, et le parlement, paraissant partager ce sentiment, le gouvernement annonça à Sir *Hugh Allan* qu'il n'accepterait aucune proposition émanant d'une compagnie américaine.

Sur cet avis, Sir *Hugh Allan* paraît s'être occupé de l'organisation d'une compagnie purement canadienne, et il donna au gouvernement les assurances les plus positives qu'il n'avait plus rien à faire avec ses amis américains.

Sur ces entrefaites, il s'était formé à Toronto une autre compagnie dite "la Compagnie Interocéanique," dont le président était le sénateur *Macpherson*, homme d'une grande réputation et d'un caractère élevé.

Durant la session suivante—c'est-à-dire au printemps de 1872—les deux compagnies, "l'Interocéanique" et "le Pacifique du Canada," comme se nommait alors celle de Sir *Hugh Allan*, obtinrent des chartes d'incorporation, et en même temps il fut passé un acte du parlement qui autorisait le gouvernement à conclure un contrat avec l'une ou l'autre de ces compagnies, ou avec les deux fusionnés, ou, s'il le jugeait convenable, à octroyer une charte royale à une compagnie nouvelle et tout-à-fait distincte, dans le cas où il serait impossible d'en venir à un arrangement avec celles qui existaient déjà.

Les conditions que le gouvernement avait le pouvoir d'accorder à la compagnie qui prendrait le contrat avaient été déterminées dans le dernier parlement, et doivent avoir été transmises à Votre Seigneurie par mon prédécesseur, Lord *Lisgar*, qui à cette époque remplissait encore les fonctions de gouverneur-général; mais il sera à propos de mentionner que les principales concessions se composaient d'un octroi, à certaines conditions, de 50,000,000 d'acres de