

A l'égard de ce point, je puis faire observer que, quoique je ne sois pas en mesure de connaître quand ou jusqu'à quel degré mes ministres ont pu s'engager à favoriser l'élection de Sir *Hugh Allan* comme président, le choix d'un tel homme, le premier fondateur de la ligne océanique de communication entre la Grande-Bretagne et le Canada, celui qui peut à bon droit être regardé comme le plus riche capitaliste de la Confédération, et qui devait plus que tout autre faire impression sur le marché anglais, était un choix que, alors, peu de personnes paraissaient disposées à critiquer.

Ayant échoué dans leurs efforts pour opérer la fusion qu'ils désiraient, Sir *John Mac donald* et ses collègues manifestèrent l'intention de favoriser la formation d'une compagnie nouvelle et indépendante, composée de tous les éléments de force que l'on trouverait dans la Confédération; et peu de temps avant la réunion du nouveau parlement, en mars, il fut constitué un bureau de directeurs qui, outre les principaux promoteurs des deux anciennes compagnies, renfermait des représentants de chacune des provinces de la Confédération. Naturellement, Sir *Hugh Allan* fut élu président de ce bureau, et la charte fut définitivement octroyée à la compagnie qu'il représentait.

Dans des dépêches précédentes, j'ai déjà mentionné à Votre Seigneurie les précautions qui furent prises pour empêcher les capitalistes américains ou étrangers d'avoir le contrôle de l'entreprise. Je ne suis pas assez au fait des spéculations de chemin de fer pour assurer, sur ma propre autorité, que les restrictions introduites dans la charte à cet égard, suffiront pour atteindre l'objet en vue. L'argent, comme l'eau, est doué de la propriété de passer par tout où il peut fructifier, — mais d'après ce que j'en puis juger, toutes les précautions raisonnables semblent avoir été prises. Tous les directeurs doivent être sujets britanniques. Le président et la majorité des directeurs doivent résider en Canada, et quoique les actions soient transférables, elles ne peuvent l'être, dans les six premières années, sans l'approbation du gouvernement, ni après six ans sans le consentement des directeurs, — les transports dans ces deux cas devant être enregistrés dans les livres de la compagnie.

Un autre sujet qui paraissait alors préoccuper mon premier ministre était la nécessité d'empêcher tout individu, ou tout intérêt ou combinaison d'intérêts, représentés par Sir *Hugh Allan* ou tout autre d'avoir une influence prépondérante dans le conseil des directeurs. Sur ce point encore, je ne suis pas assez familier avec les arcanes des bureaux de direction pour savoir si les arrangements sur lesquels comptait Sir *John* étaient aussi efficaces à cet égard qu'ils me paraissaient l'être; — mais je ferai remarquer que, quoique l'attention du parlement fût, par des événements subséquents, attirée sur ces points spéciaux, ni l'une ni l'autre des chambres n'a manifesté de mécontentement au sujet des dispositions de la charte du chemin de fer, ou de la composition de la direction. Au contraire, jusqu'au dernier moment de la session, dans des occasions fréquentes, le parlement a continué de montrer qu'il avait confiance dans ceux qui avaient rédigé l'une et constitué l'autre. Par conséquent, si, comme on le prétend, une modification corrompue de la charte du chemin de fer du Pacifique en faveur de Sir *Hugh Allan* et de ses amis des États-Unis, était la raison qui leur a fait donner les sommes énormes que l'on dit avoir été dépensées, il semblerait qu'ils n'en ont pas eu pour leur argent, résultat bien surprenant, à mon sens, si l'on considère l'expérience de ces hommes d'affaires.

Mais quoique le parlement du Canada ait ainsi ratifié d'une manière manifeste la politique de chemin de fer de mon cabinet, ce verdict ne devait pas passer sans protestation. Le 2 avril, *M. Lucius Seth Huntington*, membre distingué de la chambre des communes, jeta l'étonnement parmi ceux qui l'écoutaient et dans le monde politique du Canada, par la proposition inattendue suivante :

“ L'Hon. *M. Huntington* propose que *M. Huntington*, membre de cette chambre, ayant déclaré de son siège qu'il est informé d'une manière digne de foi, et qu'il croit pouvoir établir par des preuves satisfaisantes, —

“ Qu'en prévision de la législation de la dernière session relative au chemin de fer du Pacifique, il fut conclu un arrangement entre Sir *Hugh Allan*, agissant pour lui-même et certains autres promoteurs canadiens, et *G. W. McMullen*, agissant pour certains capitalistes des États-Unis, par lequel arrangement ces derniers convinrent de fournir tous les fonds