

partie organisée en Haut-Canada.

Un grand nombre de noms ont été pris en note pour former une compagnie afin d'exclure les capitaux et le contrôle américains. J'ai conversé sur ce sujet d'une manière générale avec un bon nombre de membres et quelques-uns des ministres, et j'ai vu clairement qu'aucune charte pour incorporer une compagnie se chargeant de la construction du chemin avec les capitaux américains ou laissant le contrôle de l'entreprise entre les mains des Américains, ne serait sanctionnée ni par la Chambre ni par le gouvernement.

Quelque temps après Sir Hugh Allan vint à Ottawa. Je pense l'avoir prié de se rendre dans la capitale. Je lui dis comment les affaires marchaient et j'ajoutai qu'à moins de se mettre lui-même à l'œuvre pour former une compagnie canadienne, et d'abandonner son projet américain, il n'obtiendrait pas ce qu'il désirait.

Q.—Quand cela se passa-t-il?

R.—Trois semaines environ après l'ouverture de la session; c'était vers la fin d'avril je pense. J'eus deux ou trois conversations avec Sir Hugh Allan sur la question débattue; M. McMullen était venu ici quelque temps auparavant et lui avait exprimé la même opinion. Je fis cette remarque à Sir Hugh Allan en présence de M. McMullen, et après quelques moments de réflexion, Sir Hugh Allan m'autorisa à rédiger un projet de loi pour l'incorporation d'une compagnie qui exclurait entièrement l'influence et les capitaux américains. Je ne devrais pas dire les capitaux américains, nous ne pouvions pas les exclure si le peuple désirait adopter cette manière d'agir, mais bien l'influence américaine. Je compris que depuis cette époque, tous les arrangements passés avec les capitalistes américains allaient échouer. Je vis ensuite Sir John Macdonald à qui je fis part de notre conversation. Je vis M. MacPherson et lui fis remarquer que comme Sir Hugh Allan et ses amis voulaient former une compagnie qui serait composée entièrement de Canadiens et serait entièrement sous l'influence et le contrôle des Canadiens, il serait préférable que son parti qui était puissant, et M. Allan et son parti qui étaient aussi puissants, formassent une compagnie pour conduire l'entreprise à bonne fin, c'est-à-dire une compagnie canadienne. Je n'ai pu persuader à M. MacPherson que les rapports de Sir Hugh Allan avec ses amis américains avaient cessé, et que l'influence de cette nation était disparue dans la compagnie. C'est une des raisons, mais non la seule, pour laquelle il ne se rendit pas à ma suggestion de ne former qu'une seule compagnie puissante, la compagnie la plus influente qui pût s'organiser dans la Puissance pour entreprendre la construction du chemin.

Je préparai alors une charte pour la Compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, tel était le nom donné à la compagnie dans laquelle Sir Hugh Allan était l'homme le plus marquant, et la charte de la compagnie Interocéanique fut publiée peu de temps après, rédigée presque dans les mêmes termes.

Q.—Ces deux compagnies ont-elles été incorporées par un acte du Parlement?

R.—Oui, mais elles ne furent incorporées que longtemps après cette époque. Le bill du Pacifique du Canada, je le pense, fut imprimé le premier; et en second lieu celui de l'Interocéanique, contenant en partie les clauses du bill du Pacifique du Canada, et quelques-unes de plus; et l'affaire en resta là jusqu'au commencement de juin. La politique du gouvernement, comme je crois l'avoir compris, à l'égard de ces deux compagnies n'a pas été déterminée durant cet intervalle; c'est-à-dire que le gouvernement semblait s'opposer à ce que l'incorporation des compagnies privées eût lieu avant que le principe qui devait servir de base à l'acte qu'il préparait dans la poursuite de l'entreprise eût été, soit adopté par la Chambre, soit en voie de progrès devant la Chambre; de façon que chacun pût connaître la véritable nature du projet. Après cela, les bills seraient soumis au comité permanent des chemins de fer.

Q.—La politique du gouvernement, excluant l'influence américaine, était donc connue avant que ces actes d'incorporation fussent passés?

R.—Il était connu, comme chacun le sait, que le gouvernement s'opposait fortement à l'influence américaine.

Personne ne savait, autant que je puis le savoir, que le gouvernement avait donné une décision bien tranchée; mais cependant tout le monde dans la Chambre comprenait clairement que le gouvernement ou la majorité des membres qui composent le gouvernement était opposée à l'admission de l'influence américaine dans la compagnie, et en particulier Sir George Cartier