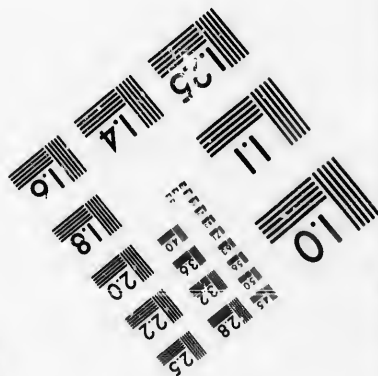
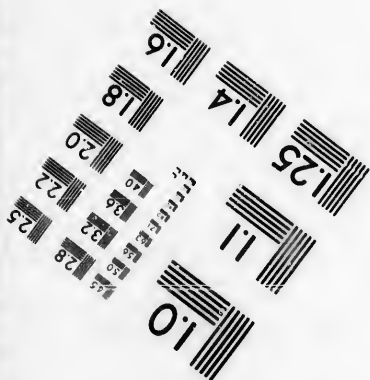
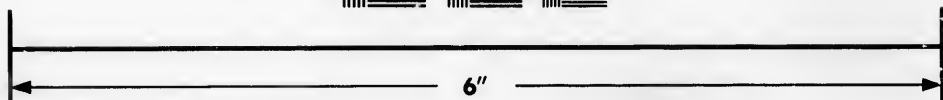
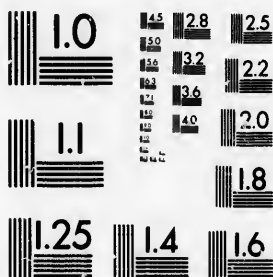


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503



**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques



© 1986

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Coloured covers/
Couverture de couleur | <input type="checkbox"/> Coloured pages/
Pages de couleur |
| <input type="checkbox"/> Covers damaged/
Couverture endommagée | <input type="checkbox"/> Pages damaged/
Pages endommagées |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/
Le titre de couverture manque | <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur | <input type="checkbox"/> Pages detached/
Pages détachées |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire) | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/
Transparence |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur | <input type="checkbox"/> Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/
Relié avec d'autres documents | <input type="checkbox"/> Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire |
| <input type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distorsion le long de la marge intérieure | <input type="checkbox"/> Only edition available/
Seule édition disponible |
| <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restoration may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont
pas été filmées. | <input type="checkbox"/> Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible. |
| <input checked="" type="checkbox"/> Additional comments:
Commentaires supplémentaires: | |

La page de titre de l'étiquette est reliée comme étant la dernière page du livre mais filmée en premier sur la fiche. Pagination irrégulière : [1] - 8, 17 - 24, 9 - 16, 25 - 56, 65 - 72, 57 - 64, 81 - 88, 73 - 80, 89 - 97 p.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
						✓					

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

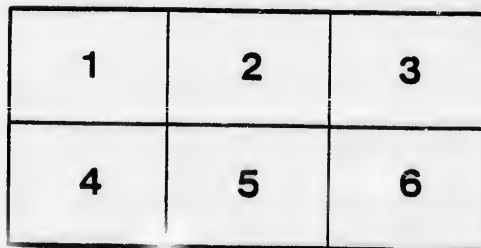
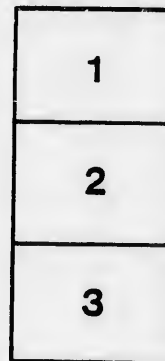
Seminary of Quebec
Library

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shell contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Séminaire de Québec
Bibliothèque

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

MESSAGE.

DOCUMENTS concernant la proposition du Parle-
ment le 13 août 1873.

Ottawa, 23 Octobre 1873.

OTTAWA :

Imprimé par I. B. TAYLOR, 29, 31 et 33, rue Rideau.
1873.

MESSAGE

Bibliothèque,
Le Séminaire de Québec,
3, rue de l'Université,
Québec 4, QUE.

136

DUFFER

Le G
Communes
dernier.

No. 197.

MILON
credi le 13,
Comm
ce pays, et
j'ai l'intenti
les il s'est pr
Q uoiqu
cernait l'oe
a donné lieu
cet historiq
Le pro
mencé à pre
dix ans de c
à entrer dan
Le pre
mais par u
Toronto et a
de certains c
téressés dan
à Lyndon
au nord de
lèle—quoiqu
Il para
et eut une co
d'entamer de
Plusieurs me
mais il est de
No. 1
Allan
avaient fait
étrangers.

136



DUFFERIN.

Le Gouverneur-Général transmet pour l'information du Sénat et de la Chambre de Communes, les documents ci-inclus concernant la prorogation du Parlement; le 13 août dernier.

Hôtel du Gouvernement,

Ottawa, 23 octobre 1873.

No. 197.

CANADA, 15 août 1873.

MILORD.—J'ai l'honneur d'annoncer à Votre Seigneurie qu'à 3½ heures de relevée, mercredi le 13, j'ai prorogé le parlement.

Comme cet événement mécontentera probablement l'un des grands partis politiques de ce pays, et qu'il a déjà été éritiqué en termes acerbes par une partie de la presse canadienne, 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 courra sur 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 l'époque, d'entamer des négociations pour la construction du chemin de fer n'était pas encore arrivée. Plusieurs mois s'écoulèrent sans qu'aucune autre proposition ne fût reçue par le gouvernement, mais il est déclaré par Sir Francis Hincks, dans une lettre dont une copie est ci-jointe, 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 de 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 fusionnées, 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 terre situés des deux côtés de la ligne, et d'un subside de \$30,000,000 (£6,000,000 sterling). Le gouvernement impérial garantissait sur cette somme l'intérêt de £2,259,000 qui, par le virement de l'emprunt des fortifications au même compte, furent portés définitivement à £3,800,000.

La session se termina le 14 juin. Le parlement fut dissous le 8 juillet. Le 25 juin j'arrivai en ce pays, et j'eus une connaissance personnelle de plusieurs des faits que je vais maintenant relater.

Du 15 juillet au 12 octobre eurent lieu les élections. Aussitôt qu'elles furent terminées Sir *John Macdonald* revint à Ottawa, et le chemin de fer Canadien du Pacifique devint un fréquent sujet de conversation entre nous. Mon gouvernement n'a jamais paru favorable à l'idée de donner le contrat à l'une ou l'autre des compagnies rivales qui se disputaient alors la préférence. Dans la compagnie du sénateur *Macpherson*, les intérêts d'Ontario étaient très-fortement représentés ; et dans celle de Sir *Hugh Allan*, les intérêts de Québec prédominaient. L'entreprise projetée devait évidemment grever les ressources du pays de taxes portées à leurs dernières limites. Pour cette raison, Sir *John* prétendait qu'il ne fallait pas exclure les Canadiens qui désiraient aider à l'entreprise, et que l'on devait travailler à opérer une fusion des deux compagnies, comme il y était pourvu par leurs actes d'incorporation et par l'acte du parlement. Je ne désire pas parler des négociations compliquées et quelque peu obscures qui eurent alors lieu entre M. *Macpherson* et Sir *Hugh Allan*, à l'instance de mon gouvernement.

No. 2 } Elles sont suffisamment exposées dans le livre bleu qui accompagne la présente et que j'ai marqué pour les besoins de la consultation. Il suffit de dire que, malgré les efforts de Sir *John Macdonald*, pour amener une entente entre les parties, les négociations n'ont pas du tout réussi, surtout, comme l'une d'elles l'allègue, parce que Sir *Hugh Allan* n'avait pas réellement brisé avec les Américains, et, suivant l'autre, parce que M. *Macpherson* ne voulait pas reconnaître les prétentions de Sir *Hugh Allan* à la présidence, prétentions que mon gouvernement était disposé à admettre, en considération, disait-il, non-seulement de la position influente qu'il occupait dans la province de Québec, mais parce que c'était le premier Canadien qui s'était occupé de l'entreprise.

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 Macdonald* 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 paraissent 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 Etats-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 Etats-Unis, par lequel arrangement ces derniers convinrent de fournir tous les fonds

"nécessaires pour la construction du chemin de fer projeté, et de donner aux premiers un certain pourcentage d'intérêt, en considération de leur influence et de leur position, le plan convenu étant ostensiblement celui d'une compagnie canadienne ayant Sir *Hugh Allan* comme président ;

"Que le gouvernement fut informé que des négociations étaient pendantes entre les dites parties ;

"Que subséquemment il fut convenu entre le gouvernement et Sir *Hugh Allan* et M. *Abbott*, M. P.,—que Sir *Hugh Allan* et ses amis avanceraient une forte somme d'argent pour aider à l'élection des ministres et de leurs amis à l'élection générale alors prochaine, et que lui et ses amis auraient le contrat pour la construction du chemin de fer ;

"Qu'en conséquence Sir *Hugh Allan* avança une forte somme d'argent pour l'objet ci-dessus mentionné, à la sollicitation pressante des ministres ;

"Qu'une partie des deniers dépensés par Sir *Hugh Allan* pour obtenir l'acte d'incorporation ou charte lui a été payée par les dits capitalistes des Etats-Unis en vertu de l'arrangement conelu avec lui,—il soit

"Ordonné, qu'un comité de sept membres soit nommé pour s'enquérir de toutes les circonstances se rattachant aux négociations pour la construction du chemin de fer du Pacifique, à la législation de la dernière session sur le sujet, et à l'octroi de la charte à Sir *Hugh Allan* et autres, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et papiers, et avec instruction de faire rapport de tous les témoignages pris devant lui, ainsi que de ses délibérations."—Cette proposition fut rejetée.

Comme je l'ai déjà fait remarquer dans une dépêche précédente, No. 116, du 3 mai, l'accusation ainsi portée contre mon gouvernement était très-grave ; elle disait qu'il avait trafiqué avec des étrangers des intérêts les plus chers du Canada afin de corrompre les électeurs du pays au moyen de l'or obtenu comme prix de sa trahison. Cependant, lorsque M. *Huntington* fit ces allégations, il ne les appuya par aucune exposition confirmative ou aucune preuve *primâ facie* de leur validité. Il lut simplement sa motion et prit son siège. —Ni Sir *John Macdonald* ni ses collègues ne s'étant levés pour adresser la parole à la chambre, le vote se prit sans débat, et le gouvernement eut une majorité de 31 sur 183 députés présents.

Malgré cette manifestation de sa force—que je pense avoir été déployée pour protester contre l'appel de M. *Huntington* sur son simple *ipse dixit*—mon gouvernement sentit que l'affaire ne pouvait être vidée ainsi, et en conséquence, le lendemain, Sir *John Macdonald* donna avis de la motion suivante, qui fut adoptée le mardi suivant, 8 avril :—

"Sur motion du très-hon. Sir *John A. Macdonald*, il est ordonné qu'un comité spécial de cinq membres (dont l'auteur de la motion ne fera pas partie) soit nommé par cette chambre pour s'enquérir et faire rapport sur les diverses matières contenues et alléguées dans une résolution proposée mercredi, le 2 avril courant, par l'hon. M. *Huntington*, membre représentant le comté de Shefford, relativement au chemin de fer canadien du Pacifique, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et papiers, de faire rapport de temps à autre, et de rapporter les témoignages de temps à autre, et, s'il est nécessaire, de siéger après la prorogation du parlement.

"Les membres devant composer le dit comité furent alors nommés par la Chambre, et sont comme suit :

"L'hon. M. *Blanchet*, M. *Blake*, et les honorables MM. *Dorion* (Napierville), *McDonald* (Pictou,) et *Cameron* (Cardwell.)"

De ces messieurs, trois—M. *Cameron*, M. *McDonald*, et M. *Blanchet*, peuvent être considérés comme partisans réguliers de l'administration, et deux—M. *Blake* et M. *Dorion*, comme principaux membres de l'opposition.

Sur le débat que souleva cette motion, je fus informé par mon premier ministre—et ici je dois rappeler à Votre Seigneurie que je n'ai pas d'autres moyens de savoir ce qui se passe en chambre, vu que je ne puis assister à ses séances, et que les rapports des journaux sont tout-à-fait inexacts—que M. *Mackenzie*, le chef de l'opposition, ainsi que M. *Blake*, M. *Dorion* et M. *Joly*, membres distingués du même parti, exprimèrent l'opinion que la preuve devait

se f...
dov...
être...
de re...
témo...
serm...
et re...
temp...

sur c...
(No...
mais...
surt...
du b...
de V...
ce bi...
céd...
rema...
mon...
recti...
côté...
repe...

"vu...
"br...
"sa...
"d'...
"le...
"se...
2...
par...

on i...
que...
ner l...
fixé...

vive...
d'ap...
Sir...
gém...
mon...
voul...
et ar...
des...
l'affi...
"qu...
"se...
"n'...
"ch...
M...

se faire sous serment, et que le premier de ces messieurs suggéra de plus, comme il était douteux que le comité pût siéger après la prorogation de la chambre, qu'un *bill* devrait être expressément présenté pour lui donner pouvoir de le faire. J'aurai occasion dans la suite de revenir sur cette dernière circonstance. Comme il était évidemment nécessaire que les témoignages fussent pris sous serment au sujet d'accusations aussi graves, un *bill* des serments fut présenté dans la chambre des communes, le 18 avril,—passé dans le sénat le 29, et reçut la sanction royale le 3 mai. Plusieurs membres de l'opposition trouvèrent que le temps employé à faire passer cette mesure dans le parlement avait été trop long.

Je n'appuierai pas sur les motifs qui m'ont porté à sanctionner le bill des serments, et sur ce qui s'en est suivi, parce que les premiers sont exposés dans ma dépêche du 3 mai (No. 116), tandis que l'autre point est relaté dans ma note en date du 30 juin (No. 198),—mais je ferai remarquer en passant que, entre autres choses que l'on m'a reproché, l'on a surtout attaqué le fait de vous avoir communiqué par la première occasion une copie certifiée du bill des serments. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de me justifier à cet égard auprès de Votre Seigneurie. Mon jurisculte avait attiré mon attention sur l'illégalité possible de ce bill. Si de faux témoignages avaient été donnés sous l'opération de cette loi, aucune procédure n'aurait pu être prise contre les coupables, et si, dans ces circonstances, j'eus volontairement privé le gouvernement de la mère-patrie de toute connaissance de l'acte, j'aurais failli à mon devoir d'une manière impardonnable. Aux personnes dans ce pays qui ont mis en doute la rectitude de ma conduite, il suffirait de répondre—que je ne connais aucune autorité de ce côté de l'Atlantique qui ait le droit de guider le gouverneur-général sur la nature de sa correspondance avec le Secrétaire d'Etat de Sa Majesté.

Sur ces entrefaites, le comité avait siégé, et, le 5 mai, avait résolu entre autres choses : "Que vu l'absence du Canada de Sir *George E. Cartier* et de l'Hon. *J. J. C. Abbott*, deux des membres de cette chambre, et l'impossibilité de faire et terminer d'une manière convenable et satisfaisante l'enquête dont le comité est chargé sans que l'occasion soit donnée à ces messieurs d'être présents et d'entendre les témoignages produits devant le comité, il est à propos que le comité s'ajourne jusqu'au mercredi, 2 juillet prochain, si le parlement est alors en session,"—conclusion qui paraît avoir été adoptée dans le comité par un vote de 3 contre 2. Le lendemain, ces recommandations furent approuvées par la chambre des communes par un vote de 107 contre 76.

Les affaires ordinaires de la session étant presque toutes terminées, et chaque parti, m'a-t-on informé, ayant admis que le comité ne pourrait siéger pendant la prorogation, il fut convenu que la chambre s'ajournerait à tel jour, après le 2 juillet, qu'il serait nécessaire au comité de terminer l'enquête et de préparer son rapport. La date finalement adoptée fut le 13 août, qui fut fixé comme le jour où le parlement serait prorogé.

Comme la nature de l'entente arrêtée alors au sujet de ce dernier événement a été vivement discutée, il est nécessaire que je raconte à Votre Seigneurie les faits de la cause, d'après ce que j'en connais. Au commencement de mai, — je ne puis préciser la date, — Sir *John Macdonald* est venu me voir dans mon bureau, et m'ayant communiqué les arrangements projetés pour le plus grand avantage du comité, il m'informa qu'il désirait connaître mon bon plaisir sur la date de la prorogation; je mentionnai le 13 août comme celle qu'il voulait suggérer. Lui ayant donné mon approbation, il retourna à la chambre des communes et annonça de son siège, comme chef de la chambre et la personne responsable de la conduite des affaires publiques, que le parlement serait prorogé le 13 août, déclarant, — comme il l'affirme, — en termes très compréhensibles, que la "réunion du parlement ce jour-là ne serait que *pro forma*, — qu'il ne serait rien fait, à part la réception du rapport du comité, qui serait alors imprimé avec les témoignages et placé devant le pays, — que les députés n'avaient pas besoin de revenir, qu'il suffirait de la présence des présidents des deux "chambres." — La seule remarque qu'a suscitée cette déclaration est venue de M. *Holton*, député de l'opposition, qui dit : "Que pour faire quelque chose, il fallait un

"quorum, et que lui et un quorum seraient présents." — A quoi Sir John me dit avoir répondu que "s'il fallait un quorum, on trouverait dans le voisinage d'Ottawa un nombre suffisant pour le former." Le quorum se compose du président et de dix-neuf députés. Ce fut sur cette entente, m'assura Sir John, que la chambre consentit à s'ajourner, et pour confirmer son assertion, il me transmit la lettre ci-jointe de M. Palmer, député de Saint-Jean :

"SAINT-JEAN, 11 AOÛT 1873.

"Sir John Macdonald, Ministre de la Justice, Ottawa.

"MONSIEUR,

"Apprenant d'après les rapports de quelques députés qu'il y aura peut-être une session du parlement lors de la réunion le 13 août, j'ose vous soumettre, à vous comme chef du gouvernement, la déclaration suivante sous forme de protestation.

"Je dois vous faire remarquer que la chambre des communes n'a consenti à l'ajournement, au moment de la clôture, que sur votre promesse formelle faite devant elle, que le 13 août aucune délibération n'aurait lieu; que les membres des comités voisins d'Ottawa suffiraient à former un quorum sans que la présence des autres députés fût requise; que M. l'Orateur recevrait le rapport du comité chargé d'examiner les accusations de l'honorable M. Huntington, afin qu'il fût publié, et qu'alors le parlement serait immédiatement prorogé.

"Sans cette promesse, la chambre n'aurait pas consenti, suivant moi, à l'ajournement. Quant à moi, je n'aurais jamais consenti à un ajournement qui aurait eu pour effet de grever le pays d'une dépense d'un demi-million en nécessitant la réunion de la législature.

"Dans tous les cas, et quoi qu'il en soit, je considère qu'il serait déshonorant pour moi d'essayer d'avoir une session après que mes collègues ont déclaré qu'il ne serait rien fait, et qu'il n'y avait pas besoin d'être présents: c'est pourquoi je refuse de m'y rendre.

"Je proteste contre une session, et je prie le gouvernement de remplir ses engagements envers moi comme envers tous les membres de la chambre.

"En agissant ainsi, je ne désire pas nier le droit qu'a le gouvernement de convoquer le parlement toutes les fois que, dans son opinion, l'exigent les besoins du pays; il est juge en cette matière et seul responsable de sa détermination; mais qu'on le fasse suivant la coutume, afin que tous sachent que c'est leur devoir d'être présents; et quand, avec tous mes collègues, je serai sommé de me rendre, j'espère que l'on me trouvera à mon siège, et j'aurai alors la certitude, que mes collègues soient présents ou non, qu'ils n'auront pas été retenus par la promesse qu'on n'aurait pas besoin d'eux; alors je pourrai, d'une manière honorable, prendre part aux délibérations de la chambre dans l'intérêt du pays.

"J'ai l'honneur d'être, etc.

"A. L. PALMER,

"Député de la cité et du comté de Saint-Jean."

D'après mon opinion, il est tout clair que c'était le désir et l'attente du parlement que la prorogation eût lieu à la date mentionnée. Chaque membre doit avoir compris que la déclaration de sir John à ce sujet était l'expression du bon plaisir de la couronne par l'entremise de son organe dans la chambre, et que le premier ministre ne pouvait la faire qu'après en avoir reçu l'autorisation de moi. Autrefois, les intentions du souverain à ce sujet étaient transmises à l'une et l'autre des deux chambres par un message écrit, mais quoiqu'une communication verbale par la bouche du premier ministre y est maintenant substituée, ce dernier mode de communication n'en est pas moins formel ou officiel. Par conséquent, si la chambre des communes avait eu le désir de prolonger la session au-delà du 13 août, elle aurait dû me le communiquer par une adresse. Quoique le fait qu'aucune motion à cet égard n'ait été même suggérée soit assez concluant, il existe d'autres circonstances qui indiquent plus ou moins distinctement le sentiment de la chambre.

D'abord, la motion nommant le comité et adoptée le 8 avril lui ordonnait de siéger, "s'il en était besoin, après la prorogation," et plus d'un membre de l'opposition émit l'opinion qu'un bill devrait être présenté pour lui permettre de le faire. Par conséquent, il est clair que, quand cette motion fut adoptée et ces observations faites, la majorité qui a adopté l'acte : ceux qui ont présenté les autres doivent avoir eu dans l'idée que le rapport du comité n'était pas pris en considération, non durant la présente session du parlement, mais pendant une session subséquente. En effet, le simple fait que la prorogation a été fixée au 13 août implique fortement cette manière de voir, car il n'est pas à présumer que la chambre aurait procédé à l'examen du rapport, avant que ce rapport et les témoignages lui servant de base eussent été imprimés et distribués aux députés — et pour pouvoir faire cela, un intervalle de quelques jours, après la réunion du parlement et la réception du rapport, se serait nécessairement écoulé avant que l'on pût s'occuper de ce rapport d'une manière pratique. Donc, si le parlement avait eu l'intention d'examiner le rapport durant cette session, il l'aurait manifestée en demandant de fixer pour la prorogation une époque plus reculée que celle où la simple copie manuscrite du rapport devait être déposée sur sa table.

Ensuite, quand M. Dorian a proposé comme amendement à la motion demandant l'ajournement du comité au 2 juillet que : — "Attendu que le comité n'aura point pouvoir d'exiger la présence des témoins, ou, s'ils sont présents, de les forcer à faire leurs dépositions, sans l'action de la chambre, il est essentiel, pour que l'enquête soit convenablement conduite, qu'elle soit faite dans des circonstances qui admettent le prompt exercice de l'autorité de cette chambre, et qu'il est, par suite, nécessaire que la chambre siège le jour où le comité est autorisé à s'ajourner," la chambre rejeta sa proposition par un vote de 101 contre 66. — L'un des députés de la Colombie Britannique, me dit-on, protestant contre la nécessité pour les membres des provinces éloignées de revenir à Ottawa à une époque de l'été aussi avancée que le 2 juillet.

Mais l'intention de la chambre s'est encore manifestée par le fait suivant. Durant la session, un bill fut adopté pour augmenter l'indemnité payée dans ce pays aux membres du parlement. Dans ce bill fut insérée cette clause : " Ces amendements s'appliqueront à la présente session du parlement, et si l'une ou l'autre chambre s'ajournait pour une période de plus de trente jours, cet ajournement sera, pour les fins du dit acte, l'équivalent d'une prorogation." Cette disposition, dans l'intention de ses auteurs, avait pour but de permettre aux députés de recevoir leur indemnité et leurs frais de route le 23 mai, jour où le parlement fut ajourné, sans être obligés de venir le 13 août, date fixée pour la prorogation. Je mentionnerai aussi que le même jour, c'est-à-dire le 23 mai, je me rendis avec le cérémonial d'usage au sénat pour donner mon assentiment aux bills de la session ; et en vue d'un voyage que je me proposais de faire dans les provinces maritimes durant l'été, je pris mes mesures, avant de partir d'Ottawa, pour faire la prorogation du parlement par commission, afin de m'épargner le trouble et la fatigue d'un trajet de 2,400 milles pour une simple formalité.

D'après la narration précédente, Votre Seigneurie en arrivera probablement à ma conclusion que, jusqu'à l'époque de l'ajournement de la chambre, il est clair que c'était le désir et l'attente du parlement que la prorogation eût lieu le 13 août. Et il est très-naturel que tel ait été le cas. Les affaires commerciales et les opérations agricoles de l'année doivent se faire durant les cinq mois de l'été. Presque tous les membres des deux chambres en ce pays sont engagés dans des affaires qui exigent leur présence. Être retenus loin de leurs foyers à cette saison est pour eux non-seulement un inconvénient, mais une perte d'argent. Déjà l'époque tardive de la session courante avait causé beaucoup de mécontentement, et il avait été expressément résolu par la chambre qu'à l'avenir la session ne commencerait jamais plus tard que la première semaine de février. La distance de Halifax à Ottawa est d'environ 1,200 milles ; de Victoria, C. B., elle est de 4,000 milles. La réunion du parlement en août, pour la dépêche des affaires, aurait fait perdre tout l'été à plusieurs députés, et elle aurait été plus ou moins préjudiciable à tous, à l'exception de ceux qui demeurent à une journée ou deux d'Ottawa. La majorité de la chambre des communes semble avoir attaché peu d'importance aux accusations de M. Huntington, car elle a rejeté sa motion sans exiger

même que mes ministres y répondissent, et je ne pense pas qu'aucun d'eux voulût une session le 13 août. Mais si la conduite de la majorité qui a supporté le gouvernement est facile à comprendre, la marche adoptée par les membres de l'opposition est difficile à expliquer. Ils avaient en leur possession, il est à présumer, ce qu'ils regardaient comme des preuves convaincantes de la corruption des ministres. L'affaire avait été renvoyée au jugement d'un comité, et selon la théorie des accusateurs, elle ne pouvait avoir qu'un seul résultat.

Forts de leurs convictions, ils n'auraient jamais dû laisser passer sans opposition la nouvelle de la prorogation, mais auraient dû avoir recours à tous les moyens que donne la constitution pour empêcher cet événement.

En effet, leur devoir à cet égard était si manifeste, que leurs adversaires leur ont attribué l'intention primitive de permettre la dispersion de la majorité *sub silentio*, dans le but de ne réunir dans la chambre, au 13 août, que leurs partisans, chose d'autant plus facile à faire que le ministère recruta sa force surtout dans les provinces maritimes et extérieures, tandis que celle de l'opposition se trouve dans Ontario et Québec. On dit que la publication subséquente dans les journaux des documents connus maintenant sous le nom de correspondance Allan-McMullen, a été faite dans le but d'aider cette indigne manœuvre, en donnant un prétexte inattendu pour insister sur l'intervention immédiate du parlement à une époque où les partisans du ministère se trouvaient dispersés.

Cependant, je n'attache pas le moindre crédit à cette insinuation injurieuse. Quoiqu'à vrai dire les luttes de parti se fent dans ce pays avec moins de réserve et de générosité que dans la mère-patrie, et quoique les combattants "frappent au-dessous de la ceinture" plus souvent qu'il ne serait à désirer, ma connaissance personnelle des chefs de l'opposition me convainc que un tel dessein serait tout-à-fait contraire à leur nature. Mon opinion est que, du commencement à la fin, ils se sont trouvés embarrassés par l'erreur de tactique, — comme je la regardai alors, — commise par M. *Huntington*, en n'appuyant point sa motion par la production de quelques-uns des documents qui lui servaient de base. S'il avait agi ainsi, le parlement l'aurait sans doute écouté avec plus de respect, et la motion de M. *Dorion* aurait peut-être été adoptée : car quoique l'accusation de M. *Huntington* soit loin d'être prouvée, personne maintenant ne peut nier que s'il était en possession de la correspondance Allan lorsqu'il a demandé son comité, il avait le droit d'exiger une investigation sur les circonstances suspectes venues ainsi à sa connaissance. La découverte prématurée de son plan n'aurait pu être une objection, car assez de pièces justificatives pour ses fins ont depuis été produites. Dans les circonstances, il ne put convaincre la chambre de l'urgence de l'affaire, et découragée par des défaites répétées, l'opposition, je suppose, perdit toute espérance de pouvoir amener le parlement à discuter les arrangements du ministère victorieux. Quoi qu'il en soit, il est certain que le lendemain de l'ajournement, la plupart des membres des deux chambres se sont dispersés dans toutes les directions, les uns s'en retournant dans leur famille, et d'autres prenant la route des Etats-Unis et de l'Europe, sans avoir plus que moi-même l'intention de revenir à Ottawa le 13 août.

Le 2 juillet, le comité de M. *Cameron* se réunit à Montréal, mais dans le même temps j'avais reçu information de Votre Seigneurie que le bill des serments avait été désavoué par la Reine en conseil, et je fis savoir ce fait par proclamation.

Aussitôt que j'eus reçu cette nouvelle, je me mis en rapport avec sir *John Macdonald* au sujet de la conduite à tenir. Si *John* était disposé à émettre une commission aux membres du comité, mais comme il hésitait à le faire parce qu'il ne voulait pas exposer la couronne à voir rejeter son mandat, je lui envoyai la lettre suivante :

" LA CITADELLE, QUÉBEC, 28 juin 1873.

" J'accuse réception de votre lettre du 19. Je suis sûr que vous faites bien de laisser le comité se réunir à la date primitivement fixée pour ses travaux.

de l'ajournement, des questions préliminaires d'importance vitale, relatives aux nouvelles instructions à donner au comité, seraient décidées. Par exemple, on aurait réglé si la preuve devait ou non être sous serment. Si oui, de quelle manière on devait administrer le serment. Tout cela aurait été nécessairement décidé dans un sens injuste et contraire au gouvernement et en l'absence de personnes qui avaient certainement le droit de se faire entendre en cette occasion. Cependant, je désirais tellement éviter une conduite que je prévoyais devoir être dénoncée, quoique injustement, comme un exercice irrégulier de la prérogative royale, quo je jugeai à propos de suggérer ce moyen à Sir *John Macdonald*, m'offrant en même temps comme intermédiaire entre lui et ses adversaires pour en arriver à une entente. Sir *John* répondit justement comme je l'avais prévu. Il insista sur l'injustice de livrer son gouvernement pieds et poings liés à la tendre merci de ses adversaires et en l'absence de ses amis, qu'il avait renvoyés dans leurs foyers avec ma sanction, et du consentement du parlement. Il attira mon attention sur le fait que les organes de l'opposition, loin de suggérer un compromis, insistaient sur ce qu'un quorum de la chambre avait le même pouvoir que le parlement lui-même, et qu'ils montraient sans équivoque qu'ils ne donneraient pas de quartier. M. *Blake* et *Dorion*, disait-il, ont voulu persuader au comité de se contenter d'une preuve non assermentée, et si le parlement s'assemble pour la dépêche des affaires, ils seront en position de donner au comité des instructions à cet effet. Pas un homme, ajoutait-il, ne voudrait confier sa vie, encore moins son honneur, à des témoins qui n'auraient pas à craindre les conséquences du parjure. Finalement, il ne croyait pas sûr pour lui d'entrer dans des arrangements qui ne reposeraient que sur la bonne foi de ceux avec qui je lui conseillais de traiter.

Dans ce pays, malheureusement, l'unanimité de parti est vive, et les organes de chaque côté dénoncent les hommes publics qui leur sont opposés en termes beaucoup plus forts que ceux auxquels on est accoutumé en Angleterre. La lutte en ce moment est exceptionnellement acharnée. Un parti accuse l'autre de déshonneur personnel, pendant que ce dernier traite l'autre de conspirateurs sans vergogne. En conséquence, il existe une défiance des deux côtés dans leurs relations,—défiance que je ne crois pas justifiée d'aucun côté,— et qui rend très-difficile le rôle de médiateur. La première partie des représentations de Sir *John*, sinon la dernière, coïncidait trop bien avec ma propre opinion pour me permettre d'en nier la force. Cependant, comme ce n'était plus le temps de correspondre, je partis d'Halifax le samedi soir, 9 août, et j'arrivai à Ottawa le mercredi matin, 13 août. Si j'avais pu partir plus tôt, j'aurais préféré le faire; mais la ville d'Halifax avait organisé une série de démonstrations populaires en notre honneur, pour le samedi après-midi, et j'aurais causé un grand désappointement en m'absentant.

Avant de continuer mon récit, il y a un incident relatif à mon séjour à Halifax dont je devrais peut-être faire mention ici. M. *Huntington* m'envoya un paquet cacheté, avec une note officielle à mon secrétaire. Ce paquet, d'après ce que me dit le monsieur qui me l'apporta, et ce que je compris par la lettre de M. *Huntington*, contenait des copies des documents accusateurs en sa possession. Comme les questions auxquelles ces documents avaient trait étaient devenues le sujet d'une enquête publique devant un comité de la chambre des communes, et que je ne savais pas comment tourneraient les affaires, je jugeai qu'il ne serait pas convenable que je prisse connaissance personnelle de ces papiers, et je les renvoyai sans les ouvrir à M. *Huntington*.

Le 13 d'août n'était pas le jour fixé seulement pour la prorogation, mais aussi le jour où s'était ajourné le comité d'enquête. Mais, d'après ce que je puis voir par le rapport ci-joint de ce qui s'y fit, on n'en arriva pas à un grand résultat. En réalité, toute la procédure en cette occasion est difficile à comprendre, à cause, je suppose, du peu de détails que donne le seul rapport de ce qui s'est passé et que j'ai pu me procurer. D'abord, seulement quatre des cinq membres étaient présents, et ensuite, un autre, M. *Dorion*, se retira au milieu d'une discussion, laissant en majorité les membres qu'on

considérerait comme ministériels. L'un d'eux, M. *Blanchet*, proposa alors de faire rapport à la chambre. M. *Blake* proposa comme amendement l'ajournement du comité; cette proposition fut adoptée. Le résultat fut que quand la chambre se réunit à trois heures, comme cela avait été résolu six semaines auparavant, dans le seul but de recevoir le rapport du comité, aucun rapport ne fut présenté. Ci-suit le rapport des délibérations de ce comité.

“ *Ottawa, 13 août.* ”

“Le comité du Pacifique s'assemble à 11 heures 30. Présents : MM. *Cameron, Blanchet, Blake* et *Dorion*.

“A la demande de M. *Blake*, la résolution adoptée à la dernière séance du comité, que le comité ne peut procéder sans d'autres instructions de la chambre, est lue.

“M. *Blake* propose que cette résolution soit rescindée :

“ POUR : — *Blake, Dorion.* ”

“ CONTRE : — *Cameron, Blanchet.* ”

“La résolution est perdue.

“Après quelques pourparlers au sujet du rapport à faire à la chambre,

“Le président dit que si MM. *Dorion* et *Blake* ne sont pas en faveur d'un rapport à la chambre, et s'ils se retirent parce qu'ils pensent qu'on n'en doit pas faire, la majorité du comité n'en fera rien.

“M. *Dorion* dit qu'il veut qu'on fasse rapport, mais qu'il ne partage pas les vues de la majorité.

“*Le Président.* — Tout ce que nous proposons, c'est simplement de faire rapport de nos délibérations à la chambre. Si vous n'aimez pas cela, il n'est pas nécessaire d'en faire du tout.

“M. *Dorion.* — Si je fais un amendement, j'empêcherai le rapport de se faire.

“*Le Président.* — Il m'est impossible de dire quel serait le résultat si nous ne faisons pas rapport de nos délibérations à la chambre. Si vous ne pensez pas qu'on doive en faire, je n'ai aucune objection à ce que ça soit résolu. Mon avis est que puisque nous avons fait rapport de nos précédents travaux, il n'y a aucune objection à faire rapport de ceux qui ont eu lieu depuis la dernière séance de la chambre.

“M. *Dorion* dit qu'il ne veut pas s'opposer à cela.

“*Le Président.* — Alors, je suppose que c'est résolu, et nous avons fini notre besogne ?

“M. *Blake.* — Non, il y a quorum, et tout amendement est dans l'ordre. Je propose donc qu'on demande à la chambre de donner les instructions nécessaires pour nous; permettre de poursuivre l'enquête.

“M. *Dorion* se retire alors, et la motion est manuellement adoptée par MM. *Cameron, Blanchet* et *Blake*.

“M. *Blake* demande au président s'il a l'intention de donner à la chambre communication de cette résolution.

“*Le Président.* — Non, à moins que vous ne le proposiez.

“M. *Blake.* — Vous proposez-vous de communiquer les délibérations précédentes ?

“*Le Président.* — Non.

“M. *Blanchet.* — Je pense que nous devrions faire rapport de nos délibérations. Je propose qu'il soit fait rapport des travaux du comité, depuis le 17 mai dernier, à la chambre.

“M. *Blake.* — Je propose comme amendement que le comité s'ajourne jusqu'à onze heures demain.

“Adopté.

“ POUR :—*Blake, Cameron.*

“ CONTRE :—*Blanchet.*

“ Le comité s'ajourne alors. ”

Quelques heures après mon arrivée à Ottawa, sir *John Macdonald* vint me voir et me soumit formellement l'avis unanime de mes ministres, que le parlement devait être prorogé suivant la promesse faite par mon autorisation dans les deux chambres avant l'ajournement. Après quelque conversation, pendant laquelle nous examinâmes toute l'affaire et la recommandation contenue dans ma lettre relative à l'ajournement, je lui annonçai finalement que, après considération de l'affaire, la prorogation du parlement me semblait inévitable,—que je ne me croyais pas justifié de retirer ma confiance aux ministres ou de conclure que le parlement leur avait retiré la sienne,—et que j'étais conséquemment décidé de me laisser guider par ses conseils et ceux de ses collègues,—mais que je devais insister sur une condition comme prix de mon consentement à la prorogation, savoir : que le parlement serait de nouveau convoqué aussitôt qu'il serait possible aux membres de se rassembler, et que je considérais six ou huit semaines comme un intervalle assez long. Sir *John* ne fit aucune objection à cette proposition, car il avait déjà fait une recommandation à cet effet, et il fut entendu que je me rencontrerais avec mon conseil à deux heures, de manière à ratifier cet arrangement en présence de tous mes ministres

À une heure, cependant, je fus subitement averti qu'une députation de membres du parlement désirait se rendre auprès de moi avec un mémoire contre la prorogation; je n'avais pas reçu le moindre avis de l'intention de ces messieurs. Néanmoins, quoique je comprisse que la convenance d'une telle démarche de leur part fût douteuse, je finis par les recevoir.

Cependant, je m'étais rendu à la salle du conseil, où mes ministres disaient encore ensemble l'avis qu'ils avaient chargé sir *John* de donner le matin en leur nom. Je leur fis la même réponse qu'à mon premier ministre, et une autre session du parlement dans le temps indiqué fut acceptée. Cependant, on suggéra que si on donnait dix semaines au lieu de huit, il serait possible d'avancer assez la préparation du budget pour faire deux sessions en une et éviter ainsi la session ordinaire du printemps. Quoique je fusse très-peu en position de savoir jusqu'à quel point cette proposition était praticable et acceptable par le parlement, cela devait sauver une telle dépense au pays et tant de fatigues et d'inconvénients aux membres, dont plusieurs auraient à peine le temps de retourner chez eux entre l'automne et la session ordinaire, que je consentis à accorder quinze jours de plus, avec l'entente spéciale que, s'il arrivait dans l'intervalle quelque chose qui exigerait, à mon avis, la réunion des chambres plus tôt, mon désir à ce sujet serait aussitôt satisfait sans commentaire ni discussion.

Ces questions une fois réglées, je me rendis au lieu où m'attendait la députation des membres remontrants. Ils furent introduits par leur président, M. *Carterright*, un monsieur pour lequel je professe la plus grande estime. En présentant le mémoire, M. *Carterright* dit qu'il avait été signé par 92 membres du parlement et qu'un autre monsieur lui avait manifesté son désir de voir son nom au bas de ce document. Je trouvai cependant, en examinant ce papier, que trois des quatre vingt-douze signatures avaient été apposées par procuration, quoique ce fût avec l'entière autorisation de ces messieurs. Je signale cependant cette circonstance, parce que j'aurai occasion d'y revenir dans la suite.

Comme mon entrevue avec mon conseil avait pris quelque temps, il ne m'avait pas été possible d'étudier ou d'écrire ma réponse au mémoire. Je fus cependant obligé de faire à M. *Carterright* et à ses amis une réponse immédiate, qui fut ensuite écrite autant que possible dans les mêmes termes que j'avais employés d'abord. J'annexe plus bas, pour l'information de Votre Seigneurie, ce document avec le mémoire des membres.

MÉMOIRE.

“ Les soussignés, membres de la chambre des communes du Canada, désirent approcher respectueusement de Votre Excellence et lui dire humblement que plus de quatre mois se sont écoulés depuis que l'honorable M. *Huntington* a, de son siège en chambre, porté de graves accusations de corruption contre les ministres de Votre Excellence, au sujet du contrat du chemin de fer du Pacifique ;

“ Que, quoique la chambre ait nommé un comité pour tenir une enquête sur les dites accusations, les travaux de ce comité ont été ajournés pour différents motifs, et l'enquête n'a pas encore eu lieu ; — que l'honneur du pays exige impérieusement qu'un autre retard ne soit pas apporté à l'enquête relative à des accusations d'un caractère aussi grave, et qu'il est du devoir, du droit et du privilège incontestables de la chambre des communes d'y procéder immédiatement.

“ Les soussignés sont profondément convaincus que tout effort tendant à différer cette enquête ou à la soustraire à la juridiction des communes créerait le plus grand mécontentement ; et ils prient en conséquence Votre Excellence de ne pas proroger le parlement, jusqu'à ce que la chambre des communes ait l'occasion de prendre telles mesures qui pourront lui paraître nécessaires et utiles, relativement à cette importante question. ”

Le nombre des noms signés au bas de ce document est de quatre vingt-dix, dix de moins que la moitié de la chambre.

Voici leurs noms :

“ **OPPOSITION.** — Anglin, Archibald, Bain, Béchar, Bergin, Blain, Blake, Bodwell, Bourassa, Bowman, Boyer, Brouse, Buell, Burpee (Sunbury), Camren (Huron), Cartwright, Casey, Casgrain, Cauchon, Charlton, *Church, Cockburn (Muskoka), Cook, Cutler, Delorme, De St. George, Dorion, Dorion, Edgar, Ferris, Findlay, Fiset, Fleming, Fournier, Galbraith, Geoffrion, Gibson, Gillies, Goudge, Hagar, Harvey, Higginbotham, Holton, Horton, Huntington, Jetté, Laflamme, Landerkin, McDonald (Glengarry), Mackenzie, Mercier, Metcalf, Mills, Oliver, Pâquet, Paterson, Pearson, Pelletier, Pickard, Pözer, Prévost, Richard, Richards, *Ross, Ross, Ross, Rymal, Smith (Peel), Snider, Stirton, Taschereau, Thompson, Thomson, *Tremblay, Trow, White (Halton), Wilkes, Wood, Young Young.

“ **MINISTÉRIELS.** — Burpee, (St. Jean), Coffin, Cunningham, Forbes, Glass, Maedonell (Inverness), Ray, Schultz, Sriver, Shibley, D. A. Smith (Selkirk), A. J. Smith (Westmoreland).” †

RÉPONSE.

“ Messieurs, — Il m'est tout-à-fait inutile de vous assurer que toutes représentations émanant de personnes possédant comme vous le droit de parler sur les affaires publiques, seront toujours pour moi l'objet de la considération la plus respectueuse, même en dehors des circonstances qui m'ont déjà forcé à réfléchir sérieusement sur les affaires sur lesquelles vous désirez appeler maintenant mon attention.

“ Vous dites dans votre mémoire que quatre mois se sont écoulés depuis que l'honorable M. *Huntington* a lancé des accusations graves de corruption contre mes ministres actuels au sujet du contrat du Pacifique, et que, bien que la chambre ait nommé un comité pour s'enquérir de ces accusations, les délibérations de ce comité ont été ajournées sous divers prétextes, et que l'enquête n'a pas encore eu lieu. Messieurs, personne ne regrette autant que moi tous ces retards fâcheux, d'autant plus que l'impression générale à ce sujet a été qu'ils avaient été amenés sans nécessité par l'action de l'exécutif.

*. Les noms ainsi marqués furent signés par d'autres avec autorisation.

†. La classification ci-dessus est fondée sur les votes pris sur la motion de M. *Huntington*. Cependant, un ou deux des messieurs placés dans l'opposition devraient plutôt être mis parmi les indépendants.

“Il peut être prématuré en ce moment d'entrer dans l'histoire du désaveu du bill des serments, mais néanmoins, il n'est que juste pour chacun que je déclare qu'immédiatement après avoir donné mon assentiment à cet acte, j'en transmis une copie certifiée au Secrétaire d'Etat, conformément aux instructions que je suis obligé de suivre en pareilles circonstances. Que, penchant moi-même vers l'opinion (opinion basée sur le précédent fourni par l'acte du parlement canadien, qui autorise le sénat à examiner les témoins sous serment, que l'acte n'était pas *ultra vires*, je l'accompagnai d'un exposé complet des arguments pouvant être donnés à son appui; mais la question ayant été soumise par le Secrétaire d'Etat à l'opinion professionnelle des juriconsultes de la couronne, il fut déclaré incompatible avec l'acte fédéral; de sorte que l'ajournement de l'enquête, en tant qu'il est dû à cette circonstance, n'a été causé que par l'opération de la loi, et ne pouvait être sous le contrôle d'aucune des parties intéressées.

“Vous me pressez ensuite, pour des raisons courtoisement et vigoureusement exposées, de ne pas suivre l'avis qui m'a été unanimement donné par mes ministres responsables et de refuser de proroger le parlement; en d'autres termes, vous me priez de les bannir de mon conseil; car, messieurs, vous devez savoir que cela serait le résultat nécessaire de mon assentiment à votre requête.

“Sur quoi m'appuierai-je pour adopter une démarche aussi grave? Quelle garantie m'offrez-vous que le parlement fédéral approuverait une pareille intervention personnelle de ma part? Vous-mêmes, messieurs, vous ne formez pas une majorité de la chambre des communes, et je n'ai pas les moyens de m'assurer que la majorité de ce corps souscrira à l'opinion que vous énoncez. Et de plus, à quoi en appellerai-je pour justifier ma conduite?

“Il est vrai que des accusations graves ont été lancées contre ces messieurs, accusation^s qui, je l'admets, exigent la plus minutieuse enquête; mais, comme vous le faites remarquer vous-mêmes dans votre mémoire, la véacité de ces accusations reste encore à constater. L'un des principaux auteurs de cette correspondance, qui a fait une si pénible impression dans le public, a admis que plusieurs de ses allégations étaient irréfléchies et inexactes, et a nié sous serment la justesse des conclusions qui en ont été tirées. Diverses assertions contenues dans le récit de l'autre ont été positivement contredites. Le gouverneur-général doit-il, sur la foi et la force de pareils documents, chasser de sa présence des hommes qui depuis des années ont occupé les postes les plus élevés de l'Etat, et à qui on n'a cessé de donner des marques réitérées de confiance pendant la dernière session du parlement?

“Il est vrai que certains documents d'une signification grave ont été publiés relativement à cette affaire, et que les plus amples explications doivent être données à leur endroit; mais il n'a pas encore été produit de preuves qui les relient nécessairement aux transactions coupables dans lesquelles on prétend que mes ministres sont impliqués, quelque suspects qu'ils puissent paraître lorsqu'ils sont rapprochés de la correspondance à laquelle ils ont été rattachés par la personne qui se les était procurés. Dans ces circonstances, quel droit a le gouverneur-général de déclarer sur sa responsabilité personnelle au Canada, et non-seulement au Canada, mais à l'Amérique et à l'Europe (résultat inévitable de son assentiment à la requête), qu'il croit ses ministres coupables des crimes dont on les accuse? S'il était possible, en ce moment, de convoquer la chambre et de me mettre en relations directes avec le parlement du Canada, mes embarras disparaîtraient; mais c'est une impossibilité physique.

“Mon premier ministre m'assure,—et le rapport des délibérations d'alors confirme ses paroles,—que lorsque le parlement s'est ajourné, il a été annoncé par lui en sa qualité de chef de la chambre que la réunion du parlement au 13 août serait immédiatement suivie de la prorogation; qu'il n'a été faite aucune objection formelle à cette déclaration, et qu'en conséquence un grand nombre de vos collègues dans la chambre se sont dispersés dans

différentes directions. Je me tromperais donc moi-même si je regardais l'assemblée actuelle comme étant un parlement complet.

“ Depuis l'ajournement, en effet, il est survenu des circonstances qui rendent hautement désirable une réunion prochaine des députés; mais en ce pays, à cause des circonstances physiques, il faut beaucoup de temps pour que tous les représentants des différentes provinces composant le parlement du Canada puissent se réunir, séparés comme le sont quelques-uns par des distances de plusieurs centaines de lieues de la capitale du pays.

“ En fixant les époques et les saisons de la convocation du parlement, l'exécutif est obligé non-seulement de consulter la convenance de ces députés, mais aussi de protéger les droits fédéraux des provinces qu'ils représentent. Dans ces circonstances, j'ai décidé, sur l'avis de mes ministres, (et lors même que j'aurais différencié d'opinion avec eux sur l'opportunité d'un pareil acte, ce qui n'est pas le cas, c'est un point sur lequel je n'aurais pas hésité à accepter leur recommandation) de nommer une commission royale d'enquête composée de trois personnes d'une telle capacité comme juriconsultes, d'un caractère et d'une autorité tels qu'ils pourront commander la confiance du public, et cela en vertu des pouvoirs dont je suis revêtu par l'acte 31 Viet., chap. 38.

“ D'un autre côté, j'ai résolu, en prorogant le parlement, d'annoncer aux membres des deux chambres mon intention de les réunir immédiatement après que la commission aura terminé ses travaux. Par ce moyen, l'on pourra faire une enquête préliminaire sur ces malheureuses affaires devant un tribunal compétent à interroger les témoins sous serment: tout le temps nécessaire sera donné aux députés des provinces les plus éloignées de faire leurs préparatifs pour une session d'automne, et dans deux mois ou dix semaines de cette date, le parlement entier du Canada prendra une connaissance suprême de l'affaire maintenant pendante entre mes ministres et leurs accusateurs.

“ Messieurs, la situation que nous disons est à la fois critique et embarrassante; mais je ne puis qu'espérer qu'après une étude rétrospective et calme des faits sous tous leurs aspects, vous viendrez à la conclusion qu'en ayant résolu de me laisser guider par l'avis de mes ministres, dans cette circonstance,—ou en d'autres mots, en refusant d'agir comme si les accusations formulées contre eux étaient déjà prouvées, et en adhérant aux arrangements antérieurs et sur la foi desquels bon nombre de vos collègues ne se sont pas rendus ici,—j'ai suivi la ligne de conduite la plus conforme aux maximes d'un gouvernement constitutionnel, et aux égards dus à ceux que le parlement du Canada a recommandés à ma confiance.”

Après le départ des membres, le temps était arrivé de me rendre au sénat. Vers trois heures et demi, l'orateur parut à la barre, et je prorogai le parlement. Il y eut beaucoup d'excitation dans la chambre des communes, à ce que j'appris ensuite. Quant l'huissier de la verge-noire parut, on poussa des cris de *privilege*; mais, autant que j'ai pu le savoir, il ne s'est rien fait de contraire à la dignité et au respect de cette assemblée. Il n'y eut que les ministériels présents, à peu près 55, qui accompagnèrent l'orateur au sénat. L'opposition, qui comptait ce jour-là à peu près treize des amis ordinaires du gouvernement qui avaient signé le mémoire, resta dans la chambre. Au-delà de 70 membres sur deux cents devaient être absents. Tous ces membres, à l'exception de trois, étaient réclamés comme partisans du gouvernement.

Le soir, on tint, sous la présidence de M. Mackenzie, ce qu'on appelle populairement une “ assemblée d'indignation.” J'ai annexé à cette dépêche un compte-rendu de ses délibérations. (No. 6.)

J'ai exposé aussi fidèlement que possible les diverses circonstances qui ont accompagné la récente prorogation. En le faisant, Votre Seigneurie remarquera que je n'ai pas essayé de disputer, et encore moins de défendre la conduite de mes ministres dans aucun des cas mentionnés, excepté comme corollaire de la révocation de mes propres actes. C'est le parlement canadien qui devra juger du mérite de leurs actions. En tous

cas, je prétends que le résultat des investigations, que les ministres soient trouvés coupables ou non des crimes qu'on leur impute, ou aient agi judicieusement ou non, cela, dis-je, ne peut avoir aucune relation avec ma conduite dans cette affaire et que, eu égard aux circonstances où je me trouvais, j'ai agi dans les meilleurs intérêts du parlement et du Canada. Et de plus, si quelquefois j'ai argumenté contre certaines opinions émises par l'opposition, c'était simplement pour réclamer contre leur condamnation de mes actes et de mes paroles.

Si j'étais obligé de me défendre, ma meilleure justification serait dans l'examen des autres mesures que l'on aurait pu adopter, mais ce sujet a été assez approfondi dans le cours de l'exposé précédent. Les alternatives indiquées par ceux qui ont voulu critiquer ma conduite ne sont pas, du reste, fort nombreuses. Le lendemain de l'arrivée à Toronto de la nouvelle de la prorogation, mais avant que l'on connût ma promesse de réunir sous peu les chambres, le *Globe*—organe reconnu de l'opposition et l'un des journaux les mieux rédigés du Canada—se récriait contre la probabilité d'une vacance qui durerait jusqu'au mois de février de l'année prochaine, et fit la remarque qu'une prorogation de deux ou trois semaines seulement aurait été convenable. Comme j'avais prévu ces observations, et pensant que deux ou trois semaines de plus ne pourraient donner lieu à des plaintes, je m'attendais naturellement à être félicité, mais bien que cette feuille et tous les journaux de l'opposition, à quelques exceptions près, aient eu pour moi beaucoup de ménagements, en égard à l'excitation des esprits, je dois avouer à Votre Seigneurie que les commentaires subséquents du *Globe* n'étaient pas flatteurs.

Mais si une courte prorogation était mal venue, quelles étaient alors les alternatives? Un ajournement? — Mais un ajournement est un acte de la chambre et ne peut pas être ordonné par l'exécutif. Le chef du cabinet avait déjà repoussé cette idée et rien ne me prouvait qu'un tel expédient serait agréable à l'opposition. Au contraire, son dernier mot, tel que contenu dans le mémoire des 92 membres parmi lesquels se trouvaient MM. *Blake* et *Mackenzie*, jusqu'à une heure avant la séance de la chambre, était: "Procedons et expédions les affaires tout comme si nous étions une assemblée au complet, représentant la volonté du peuple."

Mais on allègue que j'aurais dû, d'un côté, forcer Sir *John A. Macdonald* à consentir à un ajournement en refusant de proroger les chambres, et, de l'autre, obliger M. *Mackenzie* à accepter cet arrangement en le menaçant d'une prorogation.

Je suis prêt à admettre qu'une des fonctions d'un gouverneur-général est d'adoucir les animosités de la guerre de partis, de tenir l'équilibre entre les partis en lutte, de voir à ce qu'on ne fasse pas servir injustement les rouages de la constitution aux fins des partis, de donner ses conseils en temps opportun, et, lorsque ses ministres le désirent, de servir de voie de communication avec leurs adversaires, et même, dans certaines difficultés, de s'offrir comme intermédiaire sans être invité: mais ici mon rôle était bien différent.

J'aurais certainement cru déroger à ma dignité personnelle, de faire à mon premier ministre une menace que je n'avais pas l'intention de mettre à exécution, quand même les objections qui se dressaient en face de cette ligne de conduite ne se seraient pas présentées aussi vivement à mon esprit. Et encore moins aurais-je été justifiable d'entrer en pourparlers avec l'opposition sans y être invité par mon premier ministre.

Mais comme je l'ai déjà expliqué, un ajournement n'aurait aucunement avancé les choses, si les questions relatives à l'action future du comité n'avaient pu être réglées en même temps. Or, il n'était pas possible de concilier les opinions sur ces points, et la chambre seule, au complet, pouvait trancher le différend d'une façon satisfaisante.

Si donc je n'avais qu'à choisir entre une prorogation de peu de durée et un ajournement pour la même période, je ne pense pas que l'on puisse dire que la première alternative n'était pas préférable.

Sans doute, j'avais toujours la liberté de congédier mes ministres et de courir le risque d'être approuvé par le parlement, mais je ne croyais pas que les circonstances pouvaient justifier une démarche aussi hasardeuse. De fait, la témérité et l'injustice du procédé aurait pu tellement froisser la majorité des électeurs—car rien n'indique que les

partisans des ministres soient en minorité—que Sir *John A. Macdonald* et ses amis auraient eu la chance d'être réintégrés dans leurs fonctions par le peuple, au cas où ils se seraient tant soit peu honorablement tirés de l'affaire.

Et s'ils s'étaient complètement dispensés, Votre Seigneurie peut facilement concevoir quelle aurait été ma position en face d'une telle réaction.

En tout cas, comme je l'ai dit aux membres qui me firent leurs remontrances, j'étais pas prêt à retirer publiquement ma confiance à mes ministres, et à déclarer coupables de crimes aussi atroces, en face du Canada, de l'Amérique et de l'Europe, des hommes dont le procès n'était pas même commencé.

Il n'est cependant pas nécessaire de disenter cette ligne de conduite, puisqu'aucune personne responsable de ce pays n'a voulu la recommander.

Sans toutefois me demander directement de congédier mes ministres, on a généralement prétendu que j'aurais dû les considérer comme incapables de m'aviser, et cesser, tout en les retenant au pouvoir, d'agir d'après leurs conseils.

En vérité, l'établissement de relations de cette nature entre la couronne et ses ministres serait quelque chose de bien nouveau dans l'histoire constitutionnelle et aurait pu offrir des embarras difficiles à surmonter.

Ainsi, il m'aurait fallu me présenter devant mes conseillers et leur dire :

“Messieurs, vous dites que, dans votre opinion, la couronne s'est engagée envers le parlement à le proroger à une date déterminée; vous affirmez aussi que, comptant sur cette promesse, soixante ou soixante-et-dix membres ne sont pas à leur poste, et que permettre à la chambre de procéder pendant leur absence, serait une grande inconvenance à laquelle vous ne consentirez pas; et à raison de ces circonstances, et en votre qualité d'aviseurs constitutionnels, choisis par le parlement, vous me conseillez unanimement de proroger les chambres. Eh bien! messieurs, la dernière fois que le parlement a voté, vous aviez la majorité en votre faveur. Je ne puis pas dire si vous avez perdu cette confiance ou non; vous dites que non, d'autres disent que oui. Vos adversaires politiques ont porté contre vous de graves accusations, vous êtes donc au ban; vous avez perdu ma confiance. Aussi je n'ai pas l'intention de suivre vos avis, excepté dans les questions de simple administration, mais..... veuillez conserver vos portefeuilles.”

A ceci les ministres auraient certainement répondu :

“Nous sommes très sensibles à l'honneur que Votre Excellence nous fait en nous tolérant ainsi. Peut-être nous feriez-vous la faveur de nous donner une liste des sujets sur lesquels vous accepterez nos conseils, aussi bien qu'un *index expurgatorius* de ceux qui sont taboués. Cet arrangement diminue beaucoup notre responsabilité;—nos traitements restent les mêmes, et notre honneur”.....Récemment je ne saurais dire comment ils auraient pu achever cette phrase.

Mais non, l'opinion que mon refus de suivre leur avis au sujet de la prorogation n'équivaudrait pas à un congé est trop insoutenable pour nécessiter une réfutation.

Avant de clore cette partie de la discussion, il sera bon d'examiner les raisons sur lesquelles on s'appuie pour dire que j'aurais dû retirer ma confiance à sir *John A. Macdonald* et à ses collègues.

Pour répondre à cette question, il faut voir sur quoi je pouvais me guider. En premier lieu, il y avait les allégations de M. *Huntington*, telles que contenues dans sa motion; mais ces allégations n'étaient pas des allégations de faits; c'étaient tout au plus des déductions de faits à la connaissance de M. *Huntington* peut-être, mais non à la mienne et n'offrant rien de positif.

Puis venaient les dires de Sir *Hugh Allan*: mais devais-je m'appuyer sur les affirmations contenues dans ses lettres, qu'il déclare avoir été rédigées négligemment, ou sur celles exposées dans son affidavit? Si je devais accepter les dernières, pouvais-je condamner le gouvernement?

Viennent ensuite les allégations de M. *McMullen*, dont la véracité a été mise en doute, et plusieurs contredites. Je ne pense pas que le peuple canadien aurait voulu que la réputation de ses représentants dépendît d'un témoignage de cette nature.

“ De la part de la couronne, je n'aurais pas d'objection à offrir la commission que vous proposez, et je pense que vous pouvez agir avec une convenance parfaite, dans la supposition que les membres du comité accepteraient la charge qui leur sera confiée.

“ Le gouvernement s'est étié la conscience au point de vue de la légalité et a encouragé le parlement, après même avoir été averti, à excéder ses pouvoirs pour faciliter cette enquête. Vous n'avez rien à voir dans l'obstacle qui se dresse maintenant et échappe à votre contrôle. Vous proposez d'obvier à la difficulté par le seul moyen en votre pouvoir, mais un moyen légitime et efficace. Personne ne peut douter que la transformation du comité en commission ne saurait empêcher d'atteindre le but pour lequel le comité a été constitué. Les attributs de la commission lui permettront de recueillir les témoignages sous serment, et ceux du comité de faire rapport à la chambre.

“ Il ne serait pas raisonnable de prétendre que, en remplissant cette double fonction, et en acceptant des maies de la couronne, en outre des pouvoirs que lui a conférés le parlement, une autorité technique qui lui permet de faire prêter le serment aux témoins, ce serait porter atteinte à l'indépendance du parlement.”

Ainsi autorisé, Sir *John* entra en communication avec M. *Cameron* par la lettre suivante :—

“ MONTREAL, 2 juillet 1873.

“ MONSIEUR,—Comme l'acte qui aurait permis au comité maintenant siégeant à Montréal et dont vous êtes le président, d'interroger les témoins sous serment, a été désavoué comme outrepassant la compétence du parlement canadien, je désire vous renouveler, en votre qualité de président du comité, l'offre que j'ai faite à la chambre des communes, de la part du gouvernement, d'instituer une commission royale qui accordât au comité tous les pouvoirs à lui donnés par la chambre des communes, comprenant l'interrogatoire des témoins sous serment et le pouvoir de requérir personnes, documents et dossiers, et renfermant les mêmes dispositions en ce qui concerne les votes des membres du comité, et de vous-même comme président, tel qu'il avait été ordonné par la chambre.

“ Cette commission permettra au comité de procéder à l'enquête et à l'interrogatoire des témoins sous serment, sans y apporter de retard important.

“ Je ferai en sorte qu'une copie de cette lettre soit envoyée à chaque membre du comité.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Votre obéissant serviteur,

“ JOHN A. MACDONALD.

“ A l'Hon. J. H. Cameron, etc., etc.

“ P. S. La commission contiendra une clause enjoignant aux commissaires de faire rapport à l'Orateur de la chambre des communes.

“ J. A. MACDONALD.”

La majorité du comité semblait vouloir donner une réponse favorable à cette proposition, si les autres membres y consentaient, mais ni M. *Dorion* ni M. *Blake* ne se crurent libres d'accepter cet arrangement et donnèrent leurs raisons dans les termes suivants :

“ Montréal, 3 juillet 1873.

“ Au Très Hon. Sir *John A. McDonald*.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 de ce mois, reçue ce matin, renfermant une copie d'une lettre adressée par vous à l'hon. *J. H. Cameron*, président du comité de la chambre des communes siégeant en ce moment à Montréal, dans laquelle vous dites que “ l'acte qui aurait permis au comité d'assermenter les témoins ayant été désavoué comme outrepassant la compétence du parlement canadien, vous désirez lui renouve-

ler, comme président du comité l'offre faite par vous au nom du gouvernement, d'émettre une commission royale adressée aux messieurs qui forment le comité, qui leur conférerait tous les pouvoirs donnés au comité par la chambre des communes, y compris celui d'assermenter les témoins."

"Comme la proposition que renferme votre lettre n'est pas une question qui doit être décidée par le comité ou par ses membres comme tels, je dois la considérer comme faite à moi personnellement, et par conséquent je me permettrai de vous répondre directement et non par l'entremise du président du comité.

"Votre proposition, telle que je la comprends, comporte que le gouvernement donnerait aux différents membres du comité nommé par la chambre des communes une commission pour faire une enquête sur ces mêmes accusations, avec pouvoir d'assermenter les témoins, et cela en vue de remplir l'intention de la chambre de faire cette enquête sous serment.

"Permettez-moi donc de vous rappeler que le comité a en premier lieu été nommé, sur votre propre motion, comme un comité parlementaire ordinaire, sans qu'il y fût question de faire assermenter les témoins par aucune autorité, et que ce n'est qu'à la recommandation faite ensuite par le comité que la chambre et le sénat passèrent unaniment le bill des serments, quoique plus d'une fois vous ayez vous-même suggéré, sans que la chambre jugeât à propos de s'en occuper, qu'une commission pourrait émaner au lieu de passer un acte donnant l'autorisation d'assermenter les témoins.

"De là, je dois conclure que la chambre des communes, qui m'a nommé pour faire partie de ce comité, n'avait pas l'intention de faire conduire cette enquête par une commission nommée par l'exécutif, et responsable comme telle seulement à cet égard.

"Il me semble, de plus, que l'autorisation d'assermenter les témoins, que l'on se propose de conférer au comité, ne peut s'obtenir par l'émission d'une commission royale, car quoique les commissaires nommés pourraient assermenter les témoins, ce ne serait pas comme membres du comité nommé par la chambre qu'ils le feraient, mais comme commissaires, dont les décisions et les délibérations seraient sujettes à la surveillance et au contrôle de l'exécutif, de qui ils tiendraient leur nomination, et non de la chambre.

"Comme député de la chambre des communes, j'ai toujours été prêt à obéir à ses ordres relativement aux devoirs parlementaires qu'elle a pu m'imposer; en conséquence, je n'ai pas cherché à éluder la position ardue et nullement désirable de membre de ce comité d'enquête, comme étant une part des travaux et des devoirs auxquels un membre du parlement doit se soumettre; mais si, au lieu de faire nommer un comité par la chambre, le gouvernement avait proposé de me nommer membre d'une commission pour faire cette enquête, j'aurais certainement refusé cette commission. Je ne vois pas pourquoi je l'accepterais à présent, quand il me semble que cette commission aurait pour effet de remplacer le comité, et surtout à cause de la déclaration que vous fîtes immédiatement avant l'ajournement du parlement, relativement à M. *Edward Blake* et à moi-même, que nous n'aurions pas dû consentir à faire partie du comité, que des hommes dans notre position en Angleterre ne l'auraient pas fait, et que vous ne pouviez attendre de justice de notre part. Cela serait une raison suffisante pour que je eroie humblement que l'on ne devrait pas me demander d'accepter une commission du gouvernement dont vous êtes le chef, après votre déclaration publique, faite en mon absence, de mon inaptitude à remplir les devoirs que la commission m'imposerait.

"J'ai l'honneur d'être, etc.,

"A. A. DORION."

"Montréal, 3 juillet 1873.

"MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 2 de ce mois, qui contenait une copie d'une lettre adressée par vous à l'hon. *J. H. Cameron*, en sa qualité de président du comité d'enquête du Pacifique. Je ne puis pas dire avec vous qu'une commission royale permettrait au comité d'entreprendre l'enquête et d'interroger les témoins sous serment.

"Le comité est, je crois, unanimement d'opinion que l'acceptation d'une commission ne lui permettrait pas de poursuivre ses travaux et que les commissaires, qu'ils soient ou non les mêmes que les membres du comité, agiraient alors tout à fait en dehors du comité.



“Partageant cette opinion, je dois considérer si je puis accepter l’offre d’une commission royale faite par le gouvernement aux personnes formant le comité pour s’enquérir des accusations portées par M. *Huntington*.

“Je crois que le gouvernement établirait un fâcheux précédent en émanant une commission d’enquête sur des accusations dirigées contre lui; car les commissaires se trouveraient alors omis à la direction et au contrôle de l’accusé.

“Je crois que l’acceptation d’une semblable commission froisserait l’opinion clairement manifestée par la chambre à sa dernière session, qu’elle préjudicierait à l’enquête qu’elle a ordonnée elle-même, et porterait atteinte à l’exercice complet et efficace d’une de ses plus anciennes et plus importantes prérogatives.

“La chambre ne peut pas permettre à la couronne ni à qui que ce soit de s’interposer entre elle et la grande enquête qu’elle a ordonnée. À part ceci et d’autres difficultés encore, vous avez vous-même élevé une barrière qui m’empêche d’accepter votre offre.

“Pendant mon absence de la chambre des communes, à la dernière session, vous avez dit que j’avais eu tort de ne pas refuser de faire partie du comité, charge qui m’avait été imposée par la chambre; que les hommes d’État anglais dans ma position—ce en quoi, cependant, vous vous êtes mépris,—n’auraient pas agi comme moi, et que mes discours pendant la session montraient que votre gouvernement ne pouvait pas s’attendre à de la justice de ma part dans l’enquête.

“Je ne condescendrai pas à répondre à ces assertions; je dirai seulement que, quoiqu’en étant venu avec répugnance à la conclusion que je n’étais pas libre de refuser de servir la chambre dont je suis un des membres, je ne pense pas que le respect de moi-même me permette d’accepter une commission offerte par un ministre qui s’est plu à caractériser ainsi ma conduite.

“J’ai envoyé une copie de cette lettre à l’hon. M. *Cameron* pour son information, comme président du comité.

“J’ai l’honneur, etc.,

“EDWARD BLAKE.

“Au très-hon. Sir *John A. Macdonald*.”

Il n’entre pas dans mon intention de critiquer la ligne de conduite adoptée par ces messieurs. Comme membres de la chambre des communes, ils peuvent avoir apprécié d’une manière plus sage que je n’aurais pu le faire, leurs devoirs parlementaires, mais j’ai confiance que Votre Seigneurie ne considérera pas que j’ai mal agi en m’efforçant de faire marcher l’enquête par ce que je considérais un moyen opportun.

Le comité n’ayant pas le droit d’assermenter ses témoins, M. *Dorion* proposa, secondé par M. *Blake*, de se contenter d’une preuve non assermentée. Mais la majorité, considérant qu’elle n’avait pas le droit de s’écarter des instructions expresses de la chambre sur ce point, résolut d’ajourner jusqu’an 13 août.

Cette détermination fut prise le 3 de juillet. Le jour suivant, le *Montreal Herald* publiait une série de lettres et de télégrammes adressés par Sir *Hugh Allan* à un M. *McMullen* et à un M. *Smith*, de Chicago, et à une certaine personne inconnue des États-Unis, relativement au chemin de fer Canadien du Pacifique. Le surlendemain, un long exposé du même sujet, sous forme d’affidavit, fut publié par Sir *Hugh Allan* dans un autre journal. J’ai eu déjà l’honneur d’envoyer à Votre Seigneurie ces deux No. 3 et No. 4 documents, mais je crois qu’il est bon de les annexer à cette dépêche pour faciliter la consultation. Il n’est pas nécessaire pour l’objet que j’ai en vue aujourd’hui d’analyser ou de mettre en contraste les assertions contradictoires visibles dans ces documents. Il suffira de remarquer que non-seulement Sir *Hugh Allan* admet sous serment que le langage de ses lettres est inexact, mais il nie aussi de la manière la plus

positivo l'exactitude des inductions qu'on cherche à en tirer. A tout prendre, autant que j'ai pu le voir par la presse, et par mes conversations, ces révélations ne font qu'améliorer la position du ministère. D'un côté, les lettres de Sir *Hugh Allan* expliquent et justifient la persistance de M. *Huntington*, de l'autre côté, son affidavit ou plutôt le télégramme de Sir *John Macdonald*, mentionné dans l'affidavit, prouve d'une manière satisfaisante que loin de céder lui-même ou de permettre à son collègue Sir *George Cartier* de céder à la pression exercée sur lui par Sir *Hugh Allan* au plus fort de la lutte électorale, mon premier ministre a exigé la résiliation complète et immédiate d'un arrangement favorable à Sir *Hugh* auquel Sir *George* avait montré quelque disposition à souscrire. Comme preuve de cela, j'annexe la lettre de Sir *George Cartier* et celle de Sir *Hugh Allan*, renvoyant au télégramme de Sir *John Macdonald* concernant cet arrangement.

“ MONTRÉAL, 30 JUILLET 1873.

“ MON CHER SIR HUGH,—

“ Sous ce pli, je vous envoie les copies des télégrammes reçus de Sir *John A. Macdonald*, et en ce qui regarde leur contenu, je dirai que, dans mon opinion, le gouvernement en conseil approuvera la fusion de votre compagnie avec la compagnie Interocéanique sous le nom de “Compagnie de Chemin de Fer Canadien du Pacifique”, à la condition que le bureau provincial de la compagnie fusionnée sera composé de dix-sept membres, dont quatre seront choisis dans la province de Québec par la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, quatre dans Ontario par la compagnie Interocéanique, et le reste par le gouvernement; que la compagnie amalgamée aura les pouvoirs spécifiés dans la dixième section de l'acte incorporant la compagnie du Pacifique du Canada, et que l'engagement à une fusion sera rempli par les compagnies dans deux mois à compter de cette date.

“ La compagnie du Pacifique du Canada pourrait prendre l'initiative dans l'œuvre de la fusion, et si la compagnie Interocéanique n'exécutait pas un engagement de fusion à ces conditions dans la période prescrite, je pense que les arrangements projetés devraient être faits avec la compagnie du Pacifique du Canada sous sa charte.

“ Lorsque la souscription et le paiement du capital auront été faits suivant les dispositions de l'acte de la dernière session relativement à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, je ne puis douter que le gouverneur en conseil ne s'accorde avec la compagnie quant à la construction et à l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique, avec les embranchements que l'on décidera de faire, et n'octroie à la compagnie toutes les subventions et l'aide que l'acte du gouvernement lui donne le droit d'accorder.

“ Je erois que tous les avantages que le gouvernement est de par la loi autorisé à conférer à une compagnie seront requis pour mener à bonne fin les travaux projetés, et je suis convaincu qu'ils seront accordés à la compagnie fusionnée ou la compagnie du Pacifique du Canada, suivant le cas.

“ J'ajouterai que comme j'approuve les mesures dont j'ai parlé dans cette lettre, j'emploierai tous mes efforts pour les faire mettre à exécution.

“ Votre très dévoué,

“ GEO. E. CARTIER.”

Extrait de l'affidavit de Sir Hugh Allan du 5 Juillet.

“ Le même jour que je recevais la lettre qui précède de Sir *George Cartier*, je fis part de son contenu à Sir *John Macdonald*, et lui demandai son adhésion à sa teneur. Mais il s'y refusa et lui télégraphia qu'il ne partageait pas ses idées, et qu'il devait descendre à Montréal pour conférer avec lui à ce sujet.

“ Sur ce, j'informai immédiatement Sir *George Cartier* que je devais considérer sa lettre comme non-avenue. Et à ma connaissance, Sir *George* télégraphia à Sir *John* qu'il n'avait vu et que, comme il (Sir *John*) s'objectait à la lettre de Sir *George*, elle

“ avait été retirée. Je télégraphiai aussi à Sir *John* le même jour (31 juillet,) pour lui “ dire que j'avais vu Sir *George Cartier* et qu'il (Sir *John*) devait renvoyer ma lettre ou “ la regarder comme un papier de rebut, et que j'étais satisfait du télégramme du 26 “ comme étant l'expression des vues du gouvernement.”

Mais la réaction qui aurait pu se faire en faveur du gouvernement fut plus que contrebalancée par la publication d'une autre série de lettres que j'annexe, et connue No. 5 généralement sous le titre de *Correspondance McMullen*. Parmi ces documents, on en a introduit quelques-uns d'un caractère très-compromettant. L'un est une lettre de Sir *George Cartier*, demandant une autre somme de vingt mille piastres (\$ 20,000 = £ 4,000 sterling), et l'autre un télégramme de Sir *John Macdonald*, demandant une autre somme de dix mille piastres (\$ 10,000 = £ 2,000 sterling). Voici ces documents :

“ MONTRÉAL, 24 août 1872.

“ CHER M. ABBOTT.—En l'absence de Sir *Hugh Allan*, vous m'obligerez en remettant au comité central une autre somme de vingt mille piastres, aux mêmes conditions que pour le montant inscrit par moi au bas de ma lettre à Sir *Hugh Allan*, du 30 juillet.

“ GEORGE E. CARTIER.

“ P.-S. — Veuillez aussi envoyer à Sir *John A. Macdonald* dix mille piastres de plus aux mêmes conditions. ”

“ TORONTO, 26 août 1872.

“ A l'Hon. *J. J. C. Abbott*, Ste. Anne.

“ (*Pressée. — Personnelle.*)

“ Il me faut une autre somme de dix mille piastres. C'est la dernière fois que je demanderai. Ne me faites pas défaut. Répondez aujourd'hui.

“ JOHN A. MACDONALD. ”

Sans la publication des documents ci-haut, je doute que l'opinion publique eût été aussi excitée par les révélations de M. *MacMullen*. Je ne connais pas personnellement ce monsieur, et je n'ai aucune raison de mettre en doute sa véracité; mais il est évident que beaucoup de ses assertions ne s'accordent pas avec le témoignage sous serment de Sir *Hugh*, et que d'autres ont été contredites par des messieurs dont il serait difficile d'attaquer la véracité. Pour les documents eux-mêmes, il est à observer qu'ils n'ont été adressés ni à M. *McMullen*, ni à personne qui lui fût associé, et qu'ils ne peuvent que difficilement être tombés entre ses mains autrement que par des moyens subreptices. Ils ne se rattachent donc pas nécessairement à ces transactions véreuses auxquelles M. *McMullen* prétend avoir été partie. De plus, les amis du gouvernement prétendent que les sommes dont il est parlé n'étaient pas très-considérables — à peu près £ 12,000 sterling en tout, — somme qui serait loin de suffire aux légitimes dépenses des cent cinquante élections d'*Ontario* et de *Québec*. Suivant eux aussi, il n'y a aucune preuve qui démontre que ce soit une souscription plutôt qu'un prêt temporaire d'un riche partisan politique. Ce qui a beaucoup contribué à leur donner une mauvaise signification, c'est leur concordance factice avec le récit de M. *McMullen*. Sous ces circonstances, quoique sans trop m'arrêter aux simples conjectures de cette sorte, je n'ai pas voulu prendre une décision trop prompte sur ce sujet, qui mettait en jeu l'honneur personnel et public de mes ministres. Surtout, je me sentais obligé de ne pas laisser influencer mon jugement par le courant du soupçon populaire que cet enchaînement d'accusations devait naturellement produire.

Je me trouvais à l'île du Prince-Édouard quand la correspondance *McMullen* m'est tombée entre les mains. Deux de mes ministres, *M. Tilley*, le ministre des finances, et le Dr. *Tupper*, ministre des douanes, s'y trouvaient aussi pour régler certaines questions relatives à la récente entrée de l'île dans la Confédération. Je fis immédiatement mander ces deux messieurs, qui m'affirmerent fortement ce que j'avais espéré : que les choses seraient expliquées facilement. Je vis cependant que, malgré tout, on ne pouvait teur à notre programme de laisser le parlement prorogé indéfiniment, et que ma présence pour le 13 août à Ottawa était impérative. Sachant cependant qu'on était à nous préparer une réception à Halifax, je pensai qu'il était mieux de m'y rendre et de n'annoncer la dernière décision prise qu'au dernier moment. En même temps, j'écrivis à Sir *John* que l'état des affaires avait changé depuis mon départ, qu'une vacance pour le temps ordinaire n'était plus possible, et qu'il était nécessaire que le parlement fût réuni aussitôt que possible pour lui permettre de se prononcer sur les questions soulevées entre lui et ses accusateurs.

En arrivant à Halifax, le 29 de juillet, je m'aperçus que l'excitation populaire par tout le pays était à son comble, et que les journaux rivaux faisaient des vues, des sympathies et des intentions qu'on me prêtait non-seulement un sujet de conjectures, mais même d'assertions et de commentaires. La presse ministérielle prétendait, comme si je l'en eusse autorisée, que ma conduite serait telle et telle,—nouvelles auxquelles les journaux de l'opposition répondaient par de violents articles me donnant force conseils. Comme alors je n'avais encore pris aucun parti sur la conduite que je suivrais et que je sentais qu'il m'était impossible d'en arriver à une décision avant qu'd'avoir vu mes ministres, je résolus de saisir la première occasion de soustraire le nom du gouverneur-général à une telle disension. Elle ne tarda pas à se présenter, et j'ai l'honneur d'annexer un extrait d'un journal qui est une reproduction d'un discours que j'ai fait à un dîner que me donna le club d'Halifax.

* * * * *

“ Je pourrais ici, messieurs, terminer cette énonciation imparfaite de mes remerciements, si je ne désirais pas faire connaître à mon ami le juge-en-chef le plaisir que m'ont causé les paroles qu'il a prononcées relativement à ma position officielle comme gouverneur-général. Je sais que ce banquet est pour ainsi dire une fête de famille, et qu'il serait très-inopportun de faire ici allusion à la politique; mais il me sera permis de dire en réponse au juge-en-chef que s'il y a un devoir dont j'apprécie surtout l'importance, comme se rattachant aux fonctions de ma charge, c'est le devoir absolu et qui prime tous les autres, de maintenir une attitude non-seulement extérieure de parfaite impartialité envers les différents partis qui divisent le monde politique du Canada comme celui de la mère-patrie, mais surtout de conserver dans le for intérieur parfaitement sur un pied d'égalité ce témoignage de sympathie, ce jugement et cette opinion qui élèvent le représentant de votre Souveraine au-dessus de tout soupçon d'avoir d'autre désir, but ou ambition que ceux de suivre l'exemple de sa Souveraine dans ses rapports avec ses ministres, son parlement et son peuple (applaudissements prolongés); de se souvenir à toute heure du jour qu'il n'a qu'un devoir et un but à remplir : administrer son gouvernement dans l'intérêt de tout le pays. (Vifs applaudissements.) Il va sans dire, messieurs, que n'ayant encore passé parmi vous qu'une année, je ne puis penser que mes opinions et ma manière d'agir en ces matières vous sont connues, et il est toujours à craindre, pendant la chaleur des discussions politiques qui paraissent se faire dans la presse canadienne avec une vivacité et un entraînement particuliers (rires), que l'on se permette de faire des suppositions nullement autorisées sur les sentiments, les opinions et les intentions du gouverneur-général, ce qui serait de nature à induire en erreur le lecteur illettré sur la conduite et l'attitude du chef de l'État. En faisant cette observation, je n'entends pas me plaindre, car s'il y a une personne en Canada qui n'ait été traitée avec bonté et considération par la presse; une personne envers laquelle les journaux de toutes couleurs se sont montrés pleins d'indul-

" gence et de bonne volonté, c'est moi. Il est très-naturel,—et ce n'est pas un fait qui soit
 " blessant pour moi, — que chaque organe des différentes nuances de l'opinion soit
 " persuadé que le gouverneur-général doit nécessairement partager sa manière de penser
 " et voir les choses sous le même jour que lui. Mais, une fois pour toutes, je veux
 " que l'on sache—et peu m'importe la publicité que l'on donnera à ces observations —
 " qu'il n'y a pas un être au monde qui soit autorisé à faire une déclaration ou une allé-
 " gation relativement à ce que peuvent être mes opinions ou mes sentiments au sujet
 " d'une question politique quelconque, ou qui ait été en position de pouvoir faire
 " une conjecture sur une matière de ce genre. Mon but et mon désir, il est vrai, sont
 " de me renseigner sur tout sujet ayant rapport aux intérêts du pays, au moyen de
 " conversations et de discussions avec tous ceux en mesure de m'éclairer, et ce serait un
 " malheur pour moi, si cette liberté de relations avec toutes les classes et les partis en
 " Canada, dont je tire un si grand profit et qui me procure tant de plaisir, devait être
 " gênée par la crainte que ces relations accidentelles servent de thème aux conjectures ou
 " aux commentaires de la presse. Non, messieurs, je comprends trop bien mon devoir
 " pour laisser supprendre mon jugement ou mes sympathies par l'esprit de partisanerie.
 " Ma seule pensée et mon seul désir sont le bien-être de tout le Canada,—de maintenir son
 " honneur, de travailler à sa prospérité, de faire mon devoir envers lui : telle est ma seule
 " ambition. Lorsque je cause avec vos hommes publics, il ne m'arrive presque jamais
 " de demander à quel parti politique ils appartiennent ; je ne vois en eux que des personnes
 " s'élevant, chacune selon son mérite, en servant leur pays. Ma seule étoile polaire, mon
 " seul guide dans l'accomplissement de mes devoirs et dans mes relations officielles avec
 " les hommes publics, c'est le parlement du Canada. (Applaudissements.) Le fait est
 " que je suppose que je suis le seul en Canada dont la foi en la sagesse et l'infailibilité
 " du parlement soit inébranlable.—(Rires prolongés.) Chacun de vous ne eroit dans
 " le parlement qu'autant que le parlement vote selon ses désirs et ses convictions.—(Ap-
 " plaudissements et rires.) Moi, messieurs, je crois dans le parlement sans m'occuper
 " de quel côté il vote, et je ne donne ma confiance qu'aux seuls hommes que la volonté
 " libre du parlement confédéré du Canada me donne comme conseillers responsables.
 " (Applaudissements.) Qu'ils soient les chefs d'un parti ou d'un autre, peu importe ; c'est
 " là un fait indifférent au gouverneur-général. (Applaudissements.) Tant que le
 " parlement les maintient au pouvoir, il est obligé de leur donner sa confiance illimitée
 " de s'en rapporter à leurs avis et à leur loyauté, et de les aider franchement de ses
 " conseils. (Applaudissements.) S'ils arrive que dans les vicissitudes des luttes de partis-
 " ils sont remplacés par d'autres (rires), il accueille leurs successeurs avec la même bien-
 "veillance et la même considération. (Applaudissements.) S'il a formé des liens d'amitié
 " personnelle, il est libre de les conserver. (Ecoutez!) Comme tout être raisonnable, il ne
 " peut s'empêcher d'avoir ses opinions sur le mérite des différents partis. (Ecoutez! écoutez!)
 " Mais ce sont là des faits du domaine spéculatif, abstraits et n'ayant aucun effet pratique
 " sur ses relations officielles. (Applaudissements.) Comme chef d'un Etat constitutionnel,
 " engagé dans l'administration du gouvernement parlementaire, il n'a pas d'amis politiques,
 " encore moins a-t-il besoin d'ennemis politiques. (Applaudissements.) Les uns et les
 " autres l'empêchent d'être utile. (Applaudissements prolongés.) Il arrive parfois,
 " que, quelqu'étranger à ce qui se passe, son nom peut être traîné dans des discussions, et
 " il est exposé à devenir l'objet de critiques hostiles de la part des journaux représentant
 " les idées du parti qui n'a pas les rênes du pouvoir. (Rires.) Mais dans ces circonstances,
 " il doit se consoler en pensant que ces réprimandes sont passagères et aussi peu dange-
 " reuses que la discipline que les adorateurs confiants de l'idole indienne Mumbo Jumbo
 " lui donnent lorsque la récolte a manqué ou que l'épizootie a dévasté leurs troupeaux ;
 " car, messieurs, je suis certain que bien qu'il puisse quelquefois se tromper ou manquer
 " de vous servir comme il le voudrait, un vice-roi qui désire faire son devoir consciencieuse-
 " ment, (applaudissements,) et à qui les intérêts du Canada sont aussi précieux et l'honneur
 " aussi cher que le sien propre, (applaudissements prolongés,)—qui suit une ligne de
 " conduite droite et ferme, indifférent à l'éloge ou au blâme entre les différents partis poli-
 " tiques du jour,—ne peut jamais en vain faire appel à la confiance et à la générosité du
 " peuple canadien. (Applaudissements prolongés.) ”

Quoique gardant en suspens ma décision finale, j'étais toujours bien embarrassé, comme peut le penser Votre Seigneurie, quant à ce que j'avais à faire. Sur un point, j'étais parfaitement à l'aise, savoir : qu'il ne serait pas juste de mettre le règlement des difficultés élevées entre mes ministres et leurs accusateurs, difficultés dont dépendaient l'honneur individuel des hommes les plus éminents du Canada, le sort du ministère et le crédit public du pays, autrement qu'entre les mains du parlement complet, où les provinces les plus éloignées de la Confédération seraient aussi bien représentées qu'Ontario et Québec.

Comme je l'ai déjà expliqué à Votre Seigneurie dans la première partie de cette dépêche, avant l'ajournement du parlement le 23 mai, j'avais fait annoncer aux deux chambres qu'il y aurait prorogation le 13 août. Cet arrangement, je n'hésite pas à le dire, s'accordait avec les désirs de la majorité, tant au sénat qu'à la chambre des communes. Sur la foi de cet engagement, plusieurs messieurs se trouvaient si loin qu'il était complètement impossible de les rappeler, et il se trouva, pour des raisons que j'ai déjà mentionnées, que la plus grande partie des absents était des partisans du gouvernement. Tous les membres de la Colombie Anglaise, excepté Sir *Francis Hincks*, se trouvaient de l'autre côté des Montagnes-Rocheuses. Quelques ministériels étaient en Europe, d'autres aux États-Unis, comme j'en avais été informé. Enfin, pour les membres des provinces maritimes, un retour à Ottawa, quoique n'étant pas physiquement impossible, comme à leurs collègues, aurait été très-incommode à cette saison. J'appris d'un autre côté que l'opposition, à qui la chose était plus facile à cause de la position géographique de ses partisans, rassemblait toutes ses forces. Si la chambre eût alors été convoquée pour la dépêche des affaires, il est évident qu'on aurait pu faire passer des votes importants, et qu'on aurait pu prendre des décisions contraires à la volonté réelle du pays. Mes ministres auraient alors pu se plaindre qu'on les traitait injustement, et que leur renversement était amené par un parlement de faction.

Mais, à part ces considérations pratiques, une autre grave question me paraissait aussi en jeu. Le représentant de la couronne en Canada est le protecteur naturel des droits fédéraux de ses différentes provinces, tels que garantis par un acte impérial. La légitimité des droits de chacune de ces provinces ne repose pas sur le nombre de ses représentants ou le chiffre de sa population. Pour cela, il est spécialement nécessaire que, dans un pays où les distances sont si grandes, il soit donné ample avis du temps et des saisons où le parlement doit se réunir. Mais si l'on admet une fois que les "formes" officielles qui règlent l'ouverture et la fin des sessions, et la gestion des affaires publiques, peuvent être changées capricieusement et dans un temps assez court pour empêcher la présence des députés éloignés, il est évident qu'il en résulterait beaucoup de préjudices et d'inconvénients, et qu'on ouvrirait la porte à beaucoup d'abus de la part d'un ministère peu scrupuleux.

Les considérations qui précèdent faisaient voir assez bien que la prorogation était une nécessité inévitable de la situation. Il n'y avait qu'une seule alternative qui se présentait alors ou à laquelle je pensai ensuite : c'était l'ajournement de la chambre à telle autre date qui conviendrait aux absents. Ce dessein me parut d'abord peu praticable, mais un peu de réflexion dissipa les difficultés que j'y avais vues d'abord. C'était un arrangement que je ne pouvais conclure moi-même, et j'étais embarrassé par la réflexion que, si le gouvernement faisait une motion à cet effet, cette motion pourrait être perdue, ou bien on pourrait y proposer un amendement qui aurait équivalu à un vote de non-confiance par la majorité présente. Alors, je me trouvais pris justement dans le piège que je voulais éviter. Même au cas où les adversaires du gouvernement n'auraient pas voulu user de l'avantage déloyal de leur supériorité numérique, il était évident qu'en vue

En dernier lieu, il y avait la lettre de Sir *G. E. Cartier* et le télégramme de Sir *John A. Macdonald*. Personne ne dira qu'il eût été prudent de biser une décision sur ces documents avant que les transactions auxquelles ils se rapportaient eussent été connues.

Aujourd'hui, comme alors, il n'existe aucune preuve que les sommes d'argent dont il est question constituaient le prix de la charte du chemin de fer du Pacifique. Il y a plus, Sir *Hugh Allan* le nie même sous serment, comme on peut le voir par l'extrait suivant de son affidavit :

" Dans ce but, je dépensai des sommes se montant à peu près à ce qui est mentionné dans ces lettres, parce que je croyais avoir parfaitement droit de le faire. Mais je n'ai pas dit dans ces lettres, et ce n'est pas le cas non plus, qu'aucune partie de ces sommes a été payée aux membres du gouvernement, ou a été reçue par eux ou pour eux, directement en considération d'aucun avantage à moi fait par le contrat du Pacifique. "

Enfin, quels étaient les faits que j'avais par devers moi pouvant servir de contre-poids ? La théorie de la poursuite consiste à dire que les conditions de la charte ont été malhonnêtement modifiées au profit de Sir *Hugh Allan* et ses alliés américains.

Est-ce que le marché a été conclu ? En tant qu'il s'agit des Américains, certainement non. Ils se plaignent de n'avoir rien gagné par leurs avances. J'ai été moi-même témoin du soin qu'on a pris pour exclure les Américains lorsque la charte a été rédigée. Sir *Hugh Allan* et ses amis ont-ils été revêtus de ce caractère pour l'obtention duquel M. *McMullen* affirme qu'ils ont suborné mes ministres ? C'est là un fait moins facile à élucider, mais pour moi, je ne le crois pas.

Dans certaines occasions où Sir *John A. Macdonald* ne pouvait " jouer un rôle, " il m'a répété plusieurs fois que son désir était d'empêcher Sir *Hugh Allan* d'acquiescer une influence prépondérante dans la direction. Le bureau des directeurs fut formé de manière à représenter chaque province suivant sa population et sa richesse.

Il compte parmi ses membres des hommes qui ont fait partie de la direction de l'ancienne compagnie Interocéanique et d'autres aussi, qui, on le reconnaîtra, n'auraient jamais voulu s'associer à une entreprise déshonorante. Il est difficile de croire que ces messieurs aient pu être intentionnellement ou sans le savoir les instruments de Sir *Hugh Allan*. Nous inférons donc que, si le crime a été médité, il aurait pu difficilement être perpétré. Cela sans doute n'exuserait pas ses auteurs ; mais lorsque rien n'a été accompli, ce fait nous donne lieu de croire *prima facie* que l'intention du mal n'existe pas. D'autre part, j'ai reçu les assurances les plus solennelles de mes ministres, individuellement et collectivement ; ils ont juré, sur leur honneur et au nom de leur loyauté à la couronne, en leur qualité de conseillers assermentés, qu'ils sont absolument innocents de ce dont on les accuse.

En pesant toutes ces considérations, pourrait-on dire alors que j'aurais été justifiable de violer délibérément mon premier devoir, comme autorité constitutionnelle, sur un simple soupçon de culpabilité ? Mais une question plus importante se présente encore. Avais-je les moyens de savoir si mes ministres avaient perdu la confiance de la chambre des communes ? — car dans ce cas, naturellement, toute impression personnelle devait s'effacer et n'avoir aucune influence sur la solution du problème.

Quels faits pouvaient donc me guider ? Durant tout le temps de la session précédente, le gouvernement avait marché de victoires en victoire, comme l'indique le tableau des votes dans lesquels les partis ont mesuré leurs forces : —

Mars	7,	majorité	du	gouvernement	.....	16
do	18	do	do	.....	.....	25
Avril	2	do	do	.....	.....	31*
do	17	do	do	.....	.....	26
Mai	7	do	do	.....	.....	31
do	8	do	do	.....	.....	33
do	12	do	do	.....	.....	24
do	16	do	do	.....	.....	35

*Motion de M. Huntington.

Le gouvernement avait donc une majorité de 35 à la clôture de la session; or, nous devons présumer que ses partisans le supporteraient encore. Est-il rien survenu pour renverser cette conclusion? La publication des documents dont j'ai parlé? Si j'en juge d'après mes impressions personnelles, qui m'ont forcé de suspendre mon verdict, je ne puis croire que le parlement aurait voulu risquer un jugement prématuré. Mais j'avais un autre fait pour m'éclairer. Ainsi, quatre-vingt-douze membres s'étaient déclarés opposés aux vues des ministres au sujet de la prorogation. On se trouvaient alors les cent sept autres? et quelles étaient leurs opinions? Pas un des trente-cinq ou quarante qui étaient à leur poste ne me fit savoir qu'il avait cessé d'appuyer le gouvernement; leurs noms brillaient par leur absence du mémoire. Les soixante ou soixante-cinq membres absents ne sauraient se plaindre si j'ai interprété leur absence dans un sens favorable au cabinet, au moins en ce qui concerne la prorogation. Le fait que les signataires du mémoire étaient au nombre de tant, et pas plus, avait aussi sa signification, car il donnait la mesure des efforts faits et du résultat maximum. Ils ne constituaient pas même une moitié de la chambre; ils n'étaient qu'une minorité et ne pouvaient par conséquent m'instruire des désirs de la majorité, ni parler au nom du parlement. On sentait si bien la force de ce fait, que peu de jours après la prorogation, les journaux de l'opposition affirmèrent que j'avais insulté la majorité des communes en refusant d'acquiescer aux avis des signataires du mémoire. On dit que l'hypocrisie est un hommage rendu par le vice à la vertu, et pour moi, je sens que les journaux reconnaissent implicitement la force de ma position, en persistant à répandre ces insinuations. Cependant, non contents de cela, quelques journaux sont allés plus loin: ils ont déclaré positivement qu'une députation d'amis du gouvernement était venue me faire ce jour-là des représentations, ce qui est complètement inexact, car je n'ai vu jusqu'à trois heures, à l'exception de l'Orateur, que les signataires du mémoire et mes ministres: je n'ai parlé à aucun autre membre du parlement.

Plus tard, on a prétendu que 92 signatures impliquaient une majorité pratique, vu que la représentation ne votait jamais au complet; comme si mon appréciation de ce qui constitue une majorité devait être réglée par l'efficacité des "rabatteurs" de chaque parti. Mais s'il faut ainsi compter les voix avec tant de précision, voyons ce qui en est. Je reconnais que la force numérique d'une chambre excède toujours le nombre des votants; il y a sans cesse des absences fortuites. Mais les rangs des deux partis sont également sujets à être ainsi amoindris par le hasard. Quel était le nombre réel de votes représenté par ce mémoire? Il est vrai que, sur la parole du président, je compris qu'il parlait au nom de 93 députés mais il n'y avait que 92 signatures dans le temps où j'avais à décider quelle serait ma manière d'agir. De celles-ci, trois avaient été inscrites par procuration, ce qui réduisait le nombre à 89, car on doit présumer que ces trois députés auraient signé eux-mêmes, s'il n'eussent pas été éloignés de la capitale. Maintenant, en doublant le chiffre 89, nous avons 178, et, durant la dernière session, on enregistra 183 noms sur la liste de division. De sorte que les signataires du mémoire ne représentaient qu'une minorité de la chambre, même en calculant d'après ce principe. Le gouvernement a eu une forte majorité durant toute la dernière session, ce qui facilitait les abstentions; mais si la victoire n'eût dépendu que de quelques votes, le nombre des votants eût de beaucoup excédé le chiffre de 183.

D'ailleurs, je ne suis pas prêt à admettre qu'un gouverneur-général soit justifiable de prendre une décision aussi importante que celle que l'on me pressait d'adopter, sur la seule présentation d'un mémoire signé même par une majorité des membres du parlement.

Si ce n'est pour exercer sur lui une pression dans un intérêt momentané, un document de cette nature est tout-à-fait sans importance. Ce document ne serait plus qu'un papier de rebut en présence d'un mandat différent des électeurs de plusieurs de ces messieurs, et quand le temps de voter serait arrivé, le gouverneur qui se serait fié à ce document aurait pu trouver un nombre considérable des signataires sur le côté opposé de la liste de division, avec une douzaine d'excuses plausibles pour l'avoir ainsi trompé.

Aussi ai-je été assuré par des personnes dignes de foi, quelques heures après le départ de cette députation, que des signataires mêmes avaient déclaré ouvertement qu'ils ne prétendaient pas, en signant ce document, priver le gouvernement de leur appui.

On doit se rappeler, en outre, que bien que je fusse à Ottawa dès six heures du matin, je n'ai eu connaissance de ce document qu'à une heure de l'après-midi; que les chambres devaient se réunir à trois heures; et que les signataires ne pouvaient ignorer que l'examen de ce document devait occuper un peu de temps, et que j'étais tenu de le communiquer à mes ministres. Et néanmoins, c'est en s'appuyant sur la force d'un document de ce genre, présenté de cette façon, quand mon discours du trône était entre les mains de l'imprimeur et la garde d'honneur sous les armes, que l'on s'attendait à me voir adopter une mesure qui, dans les circonstances, aurait inévitablement produit un changement de gouvernement et nécessité, peut-être, des élections générales.

Je signale un autre point et je termine. Nombre de personnes prétendent qu'un ministère devient *ipso facto* incapable d'aviser la couronne, du moment qu'il est sous le coup d'accusations semblables. L'application de cette théorie offrirait de nombreux inconvénients et ne laisserait au gouverneur-général et aux lieutenants-gouverneurs que peu d'avisers responsables; car autant que j'ai pu saisir l'esprit des discussions politiques en Canada, il reste à peine un seul homme éminent de n'importe quel parti dont le caractère ou l'intégrité n'aient pas été violemment attaqués par ses adversaires dans la presse. Votre Seigneurie et M. Gladstone n'avez pas échappé à la critique, car l'on a plus qu'insinué que le gouvernement impérial avait été "gagné" par Sir John A. Macdonald, et que les juriconsultes de Sa Majesté avaient reçu ordre de condamner le bill des serments, contrairement à leurs convictions légales.

En terminant, je désire attirer l'attention de Votre Seigneurie sur le fait que, dans cette dépêche, je n'ai pas fait d'allusion à la commission royale que je viens de nommer, d'après l'avis de mes ministres.

Mon désir est de faire de la prorogation et de la commission royale deux questions entièrement distinctes. Ces deux sujets n'ont aucune relation entre eux et sont parfaitement indépendants l'un de l'autre. Les raisons qui m'ont poussé à proroger le parlement devaient être considérées indépendamment de l'effet de la prorogation sur le comité, ou du moins elles devaient paraître suffisamment fortes pour annuler tout argument fondé sur la nécessité de tenir le comité en opération. Cependant, quel que désir que j'aurois pu avoir d'en agir ainsi, je n'aurois pu traiter le parlement comme une femme coquette et prolonger son existence pour l'amour de la vie moins importante qui s'y trouvait attachée. Si j'ai pu convaincre Votre Seigneurie que, dans ces circonstances, la prorogation devait avoir lieu, la dissolution du comité était un mal dont je n'avais pas à m'occuper. Il est nécessaire de ne pas perdre de vue cette considération, sans quoi il y aura confusion d'idées qui empêchera de porter un jugement droit et juste dans la cause. La dissolution du comité est dénoncée comme la pire chose de toute l'affaire par des personnes qui sont prêtes à admettre que la prorogation était peut-être une nécessité, et elles font insensiblement retomber leur mécontentement de la chose sur la circonstance qui l'a occasionnée. Les mêmes personnes pensent probablement que la dissolution du comité était la seule raison du ministère pour insister sur la prorogation, mais je n'ai pas à m'occuper de pareilles conjectures. J'ai prorogé le parlement pour des raisons que je ne considérerais pas seulement comme suffisantes, mais même comme impératives. Les conséquences secondaires produites par ce fait n'ont donc pas besoin d'être disentées ici.

Il y a encore un autre point qu'il ne faut pas oublier. Je vois qu'on prétend que le gouvernement avait à dessein empêché ses 60 membres de venir. Il va sans dire que je ne puis savoir jusqu'à quel point cela est exact. Il est probable qu'étant arrivés à la conclusion qu'on ne pouvait continuer la session, mes ministres peuvent avoir averti leurs partisans à cet effet, mais il est incontestable que l'absence d'une partie considérable de la députation était inévitable. Je me propose d'adresser une autre dépêche à Votre Seigneurie, au sujet de la commission royale.

J'ai l'honneur d'être, Milord,
De Votre Seigneurie l'obéissant serviteur,

DUFFERIN.

Au Très-Honorable comte Kimberley, etc., etc.

(Incluse No 1 dans le No 19, 15 août 1873).

MONTRÉAL, 18 juillet.

La lettre suivante a été adressée par Sir Francis Hincks à la *Gazette*, et paraîtra dans ce journal demain matin :

“ Au Rédacteur de la *Gazette*.

“ MONSIEUR,—Quoique j'éprouve de l'hésitation à élever la voix avant l'enquête formelle qui sera tenue sur les accusations portées par M. *Huntington*, je ne puis laisser passer inaperçue la lettre de M. *Geo. W. McMullen*, qui a paru dans le *Herald* d'hier. Dans toutes mes démarches relatives à la construction du chemin de fer du Pacifique, j'ai été guidé par l'opinion exprimée dès longtemps, mais jamais modifiée, que si la réalisation de l'entreprise s'effectuait par une compagnie particulière, le gouvernement et le pays, au lieu de lui faire une faveur, contracteraient une dette vis-à-vis d'elle. Pour le moment, je bornerai mes remarques à la partie de la lettre de M. *McMullen* qui me concerne personnellement. J'ai un souvenir précis de la visite de M. *McMullen* à Ottawa, en juillet 1871. Il était accompagné de M. *Smith*, de Chicago, *James Beaty, Jr.*, avocat, de Toronto, *Waddington* et *Kersteman*. Ils étaient porteurs d'une proposition indéfinie d'entreprendre l'ouvrage, et il est vrai de dire qu'ils avaient les noms de plusieurs personnes de la plus haute respectabilité.

“ M. *McMullen* dit : “ Il devint bientôt évident pour moi et pour mes associés, que M. *Waddington* avait été trop confiant en espérant que l'entreprise serait confiée à sa direction. ” Je ne prétends pas me rappeler tout ce qui a été dit dans les conversations qui ont eu lieu, mais la substance en était que le gouvernement n'était pas alors en mesure d'entrer dans des négociations relatives au sujet en question. Au retour du parti à Toronto, j'ai pris part à une correspondance sur l'affaire, à laquelle je ne fais allusion que pour montrer comment s'établirent les relations entre Sir *Hugh Allan* et moi. Je reçus une lettre le 24 juillet, me faisant part que l'auteur avait l'intention de se rendre à Montréal, la semaine suivante, en compagnie d'un monsieur qui avait montré un grand zèle dans la promotion des entreprises de chemin de fer. Cette visite était faite dans le but de mettre Sir *Hugh Allan* et les autres capitalistes de Montréal au courant de l'entreprise mentionnée. J'envoyai sur-le-champ la réponse suivante :

“ (Confidentielle.)

“ OTTAWA, 20 juillet 1871.

“ CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 24 courant. Je remarque que vous êtes arrivé vous-même à la conclusion que “ l'affaire étant complètement désorganisée, il faut songer à la reconstruire de fond en comble. ” Vous parlez de votre intention d'aller à Montréal avec M—— pour voir certaines personnes. M—— est regardé comme un homme d'affaires habile, et cependant, d'après votre version, il est prêt à entamer des négociations au sujet d'une entreprise de la valeur de laquelle ni lui ni vous ne pouvez avoir la moindre idée. Pour ma part, du moins, j'ignore complètement, en ce moment, quelle aide on tire et à quel point les choses se passent en ce moment à l'égard de l'entreprise. Comment, dans de telles circonstances, puis-je attendre à des hommes d'affaires de s'intéresser à l'entreprise, c'est une énigme que je ne puis comprendre, et je suis persuadé que les procédés peu judicieux de M. *Kersteman* ont sérieusement compromis cette grande entreprise.

“ Je suis, etc.

“ F. HINCKS.

“ James Beaty, jr., Ecr. ”

“ J'admets sans hésitation que au moment où les propositions faites par l'entremise de M. McMullen ont été soumises, j'ai été très-anxieux, mais seulement pour des raisons publiques, que les négociations passassent en d'autres mains. Après avoir empêché, comme je croyais alors l'avoir fait, que cette communication fût faite à Sir Hugh Allan, je me décidai à lui faire connaître ce qui se passait. En conséquence, je lui donnai les noms des Américains qui m'avaient fait cette communication non officielle, mais je ne puis certainement pas avoir engagé Sir Hugh Allan à se mettre en rapport avec eux. Je ne savais même pas alors que Sir Hugh Allan était prêt à prendre part à l'entreprise, mais j'avoue avoir été d'opinion que plusieurs des noms américains pouvaient être acceptés sans objection, et que Sir Hugh Allan avait autant de chances que tout autre capitaliste canadien de s'assurer de la coopération anglaise et canadienne.

“ M. McMullen fait allusion à une entrevue ou à des entrevues qui ont eu lieu avec des banquiers distingués de New-York, entrevues antérieures, je pense, à ma première communication à Sir Hugh Allan, dans le mois d'août 1871. Durant ma courte visite à New-York, en août 1871,—qui, je le ferai remarquer, était tout à fait étrangère à l'affaire du Pacifique,—j'ai vu les messieurs déjà mentionnés et je crois leur avoir suggéré que Sir Hugh Allan serait un meilleur intermédiaire entre les capitalistes américains qui seraient disposés à seconder l'entreprise et le gouvernement canadien, que McMullen et ses amis de Chicago. En disant que les messieurs qui avaient soumis le projet au gouvernement n'avaient pas la position qu'il était désirable qu'ils eussent, je n'ai agi que dans les intérêts des Canadiens. J'étais en route pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse lorsque ces conversations eurent lieu à New-York, et je n'ai certainement donné aucune adresse à Sir Hugh Allan. A mon retour, je lui présentai une liste de noms, et il fit la remarque que plusieurs de ces noms lui étaient connus de réputation.

“ La seconde mention que fait de moi M. McMullen, dans sa lettre, est à propos de l'Assemblée du conseil, le 5 octobre 1871, lorsqu'il dit : “ Il devint immédiatement évident qu'ils ne s'accordaient pas parfaitement entre eux.” Comment cela devint-il évident, c'est ce que M. McMullen aurait de la difficulté à faire voir, car au meilleur de ma connaissance, à l'exception de Sir John Macdonald, aucun membre du gouvernement ne prononça une parole. Sir John demanda à Sir Hugh Allan s'il avait quelque proposition à soumettre ; Sir Hugh Allan demanda si le gouvernement était prêt à prendre en considération la proposition qu'il pourrait faire. Sir John ayant fait une réponse négative, Sir Hugh dit qu'il ne croyait pas opportun de faire aucune proposition.

“ Je ne me souviens pas d'avoir tenu aucune conversation particulière avec M. McMullen, et il n'est pas possible, à mon avis, que j'aie pu discuter avec lui les opinions de Sir George E. Cartier. Il faut se rappeler que durant tout ce temps et plusieurs mois ensuite, et de fait jusqu'après la clôture de la session du parlement de 1872, les vues des promoteurs du projet du Pacifique et du gouvernement étaient tout-à-fait opposées. M. McMullen et ses amis, tant avant qu'après leur association avec Sir Hugh Allan, faisaient tous leurs efforts (et en cela ils n'étaient pas à blâmer) pour obtenir du gouvernement que la construction du chemin de fer fût confiée à leur compagnie, tandis que le gouvernement ne pensait sérieusement qu'à acquérir le plus de renseignements possibles, dans le but de pouvoir soumettre au parlement un projet qui fût acceptable aux capitalistes, sans être trop onéreux pour le pays.

“ L'on prétend qu'après le retour de Sir Hugh Allan d'Angleterre, j'ai dit quelque chose au sujet des annonces pour soumissions, afin d'éviter le blâme.

“ Je dois déclarer en premier lieu que je n'ai jamais fait aucune communication autorisée à Sir Hugh Allan, et je ne me rappelle pas que le sujet des annonces demandant des soumissions ait jamais été pris en considération par le gouvernement. Si Sir Hugh Allan demandait avec instance une action immédiate, rien ne devait être plus naturel pour moi que de lui faire entendre que le gouvernement ne pouvait pas agir et s'engager par contrat sans que le projet eût été auparavant soumis au parlement. Je puis avoir dit qu'il faudrait demander des soumissions, non-seulement dans le but de connaître les conditions des capitalistes, mais aussi pour savoir si d'autres offres ne seraient pas faites. Je ne puis me rappeler les détails de ces conversations, mais je suis certain d'avoir simplement exprimé

“ mes opinions personnelles et d'avoir fait voir l'impossibilité de rendre une décision immédiate. Ceci n'était pas dû, comme l'affirme M. *McMullen*, “ aux exigences de la situation politique, ” mais seulement à la nécessité d'obtenir le concours du parlement dans tout projet que le gouvernement proposerait en définitive.

“ La seule allusion à mon adresse qui soit de plus contenue dans la lettre de M. *McMullen* se rapporte à de prétendues transactions monétaires.

“ *Je déclare solennellement que je n'ai jamais demandé et jamais obtenu, soit par emprunt ou don, aucune somme d'argent de Sir Hugh Allan ou d'aucune personne en son nom, ou d'aucune autre personne en rapport avec le chemin de fer du Pacifique ;* que Sir *Hugh Allan* n'a jamais essayé de connaître mes espérances, et que je n'ai jamais, directement ou indirectement, demandé ou obtenu d'argent relativement à ce projet.

“ M. *McMullen* affirme que j'ai exigé non-seulement une somme d'argent pour moi, mais une situation pour mon fils avec un salaire de pas moins de \$2,000 par année. Je n'ai jamais fait une telle demande, mais j'ai, dans une occasion, dit à Sir *Hugh Allan*, comme je l'avais dit à d'autres amis, que s'il connaissait quelque emploi pour le plus jeune de mes fils, je serais bien aise qu'il s'en occupât. Je n'avais pas alors la moindre idée qu'on pût donner un emploi dans une compagnie dont l'existence n'était probable que dans un temps indéfini et certainement éloigné. Sir *Hugh* me répondit que sans doute lorsque la compagnie du Pacifique serait formée, il n'aurait aucune difficulté à lui trouver de l'emploi ; et l'affaire s'est terminée là. C'était longtemps avant les disputes qui se sont élevées entre les compagnies rivales ; et depuis ce temps, j'ai résolu que personne de ma famille n'aurait d'emploi dans une telle compagnie, et j'ai fait part de cette résolution à M. *Abbott*. Dans l'intervalle, mon fils a obtenu un emploi différent, et cela sans avoir recouru à Sir *Hugh Allan*. Je puis ajouter que lorsque cette conversation a eu lieu, le plus jeune de mes fils, qui avait une charge dans la Guyanne Anglaise, était en congé et visitait sa famille. Je voulais le voir résigner son emploi et demeurer en Canada, et j'entrepris de lui trouver une place convenable. J'ai parlé de mon fils à plusieurs amis de Montréal, où je désirais le voir s'établir, et j'en parlai aussi à Sir *Hugh Allan* ; mais je ne me suis jamais imaginé que je risquais par là d'être accusé de vendre mon appui au projet du chemin de fer du Pacifique.

“ Je désire déclarer, en terminant, que le gouvernement canadien n'a jamais été, en aucune manière, impliqué dans aucun arrangement passé entre Sir *Hugh Allan* et ses associés américains. Dès le commencement il y a eu, de la part de plusieurs membres du cabinet, une très-forte opposition à l'introduction de l'élément américain. Pour ma part, bien que je ne fusse pas opposé à l'introduction des Américains, j'ai toujours été sous l'impression que M. *McMullen* était une source de faiblesse. *Je déclare, de plus, et positivement, que le gouvernement n'a jamais entamé de négociations dans le but de donner la charte du chemin de fer du Pacifique pour des considérations pécuniaires.* Les diverses conditions de la charte ont été discutées sur leurs mérites, et Sir *Hugh Allan* et ses amis les plus intimes furent plus d'une fois obligés de céder sur les points qu'ils désiraient faire accepter. Le gouvernement a travaillé honnêtement à opérer la fusion des deux compagnies canadiennes, à l'exclusion des Américains ; et, n'ayant pas réussi, il a incorporé une compagnie canadienne, dans laquelle l'influence de Sir *Hugh Allan* n'était certainement pas prépondérante.

“ Je suis, etc.

“ F. HINCKS. ”

(Incluse No 2 dans le No 197 — 15 août 1873.)

‘ CHARTE POUR LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE, AVEC DOCUMENTS ET CORRESPONDANCE.

“ MONTRÉAL, 21 juin 1872.

“ MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que nos directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada ont tenu une assemblée, après avis dûment

donné, mercredi le 19 juin courant, à laquelle Sir *Hugh Allan* a été nommé président M. *Donald McInnes*, vice-président, et moi-même secrétaire du bureau de direction provisoire.

“ J’ai aussi l’honneur de vous informer, par ordre du bureau de direction, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada désire faire un arrangement avec le gouvernement, en vertu du statut concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique passé récemment, et se trouvera honoré de toute communication de la part du gouvernement à ce sujet.

“ J’ai l’honneur, etc.,

“ E. LEF. DE BELLEFEUILLE,

“ Secrétaire

“ A l’Honorable J. C. AIKINS,

“ Secrétaire d’Etat, etc., etc.,

“ Ottawa.”

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DU CANADA,

“ MONTRÉAL, 3 juillet 1872.

“ MONSIEUR.—Je suis chargé par le président et les directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, de vous informer qu’à une assemblée du bureau provisoire tenue hier, le deuxième jour de ce mois, à Montréal, sous la présidence de Sir *Hugh Allan*, j’ai reçu instruction d’écrire au gouvernement fédéral du Canada, pour l’informer que la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada est disposée et prête à entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, aux termes et conditions contenus dans l’acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, passé à la dernière session du parlement du Canada.

“ J’ai l’honneur, etc.,

“ E. LEF. DE BELLEFEUILLE,

“ Secrétaire.

“ A l’Honorable J. C. AIKINS,

“ Secrétaire d’Etat, etc., etc., etc.,

“ Ottawa.”

“ DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D’ÉTAT,

“ OTTAWA, 4 juillet 1872.

“ MONSIEUR.—Son Excellence le gouverneur-général en conseil a pris en considération votre lettre du 21 du mois dernier, annonçant l’organisation provisoire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, et exprimant le désir du bureau de la compagnie d’être informé de l’époque où le gouvernement sera prêt à entrer en négociation avec la compagnie, relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique du Canada, et j’ai reçu instruction de vous informer que le gouvernement désire que votre compagnie et la compagnie du chemin de fer Interocéanique se fusionnent et n’en forment qu’une, aux termes de la dixième section de l’acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

“ Pareille information a été donnée au président de cette dernière compagnie, l’honorable D. L. Macpherson, Toronto.

“ J’ai, etc.,

“ E. PARANT,

“ S. S. d’E.

“ E. LEF. DE BELLEFEUILLE, Ecr.,

“ Secrétaire de la compagnie du

“ Pacifique du Canada, Montréal.”

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

OTTAWA, 5 juillet 1872.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 3 de ce mois, déclarant que la compagnie du Chemin de fer du Pacifique du Canada est disposée et prête à entreprendre la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, aux termes et conditions contenus dans l'acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, passé à la dernière session du parlement du Canada.

" J'ai, etc.,

E. PARENT,
" S. S. d'E.

" E. LEF. DE BELLEFEUILLE, Ecr.,
" Secrétaire de la compagnie du chemin
" de fer du Pacifique du Canada, Montréal."

BUREAU DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DU CANADA,

MONTREAL, 9 juillet 1872.

MONSIEUR,—Relativement à la dernière communication à vous adressée par le secrétaire de cette compagnie, annonçant qu'elle était maintenant prête à accepter le contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique, aux termes et conditions prescrits par l'acte du parlement, j'ai maintenant l'honneur de vous apprendre que si le contrat pour la construction du Pacifique est donné à cette compagnie, elle s'engagera, avec l'aide qu'elle pourra obtenir des gouvernements d'Ottawa et de Québec, ou autres secours qui pourront nous être donnés, à construire un embranchement de chemin de fer d'un point sur la ligne principale du chemin de fer du Pacifique, près et au nord du lac Nipissingue, jusqu'à Hull, vis-à-vis Ottawa, pour se relier en cet endroit au chemin de fer de Colonisation du Nord. Cette route traversera l'Outaouais à la rivière Creuse ou à quelque autre point dans la province de Québec, en haut de l'Outaouais, aussi éloigné sur la côte nord que la nature de la région le permettra.

Cette compagnie s'engagera aussi à construire, avec l'aide qui pourra nous être accordée par le gouvernement d'Ontario ou autres secours qui pourront nous être donnés, un autre embranchement de chemin de fer, depuis le terminus du chemin de fer du Pacifique au lac Nipissingue, jusqu'à tel point de la province d'Ontario qui le mettra en correspondance avec le réseau des chemins de fer de Toronto et autres points du pays.

" J'ai, etc.,

HUGH ALLAN,
" Président du Chemin de fer du Pacifique du Canada.

" A l'Hon. J. C. AIKINS,
" Secrétaire d'Etat, Ottawa."

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT.

OTTAWA, 17 juillet 1872.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 9 de ce mois, relativement à une lettre du secrétaire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada du 3 du même mois, donnant avis que la compagnie était alors prête à accepter le contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique, et entrant dans d'autres détails sur les termes et conditions auxquels la compagnie était prête à accepter le contrat pour la construction du dit chemin de fer.

" J'ai, etc.,

E. PARENT,
" S. S. d'E.

" Sir HUGH ALLAN,
" Président du chemin de fer du Pacifique
" du Canada, Montréal."

" OTTAWA, 2 octobre 1872.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer, en réponse à votre lettre suggérant la fusion de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada et de la compagnie du chemin de fer Interocéanique, que la première de ces compagnies est prête à faire cette fusion, et que j'ai fait connaître cette disposition à la compagnie du chemin de fer Interocéanique par l'entremise de son président provisoire, l'honorable M. *Macpherson*, peu après avoir reçu votre dernière lettre. J'ai de plus à dire que je n'ai pas été informé de la décision que la compagnie de l'Interocéanique devait prendre en cette affaire, n'ayant reçu qu'un accusé de réception de ma lettre.

" J'ai, etc.,

" HUGH ALLAN, Président,

" Bur. Prov. du Ch. de fer P. C.

" A l'Honorable Secrétaire d'Etat, etc., etc.,

" Ottawa."

" DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

OTTAWA 3 octobre 1872.

" MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 2 de ce mois, en réponse à la mienne du 4 juillet dernier, suggérant la fusion de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada et de la compagnie du chemin de fer Interocéanique.

" J'ai, etc.,

" ET. PARENT,

" S. S. d'E.

" Sir HUGH ALLAN,

" Montréal."

" MONTREAL, 14 octobre 1872.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un mémoire du comité exécutif de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, en réponse à l'exposé soumis au gouvernement par la compagnie du chemin de fer Interocéanique, et je demande comme faveur qu'il soit soumis au conseil.

" J'ai l'honneur d'être,

" HUGH ALLAN,

" Président des Directeurs provisoires.

" L'Hon. J. C. AIKINS,

" Secrétaire d'Etat,

" Ottawa."

" *Mémoire de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada sur l'exposé soumis au gouvernement du Canada par la Compagnie du chemin de fer Interocéanique.*

" Les soussignés, formant le Comité Exécutif de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, désirent exprimer leur reconnaissance à l'honorable conseil privé pour la courtoisie qu'il a eue de leur communiquer un mémoire de la compagnie du chemin de fer Interocéanique, (*) comportant les motifs qui ont induit cette compagnie à ne pas accepter la fusion proposée par la compagnie du Pacifique du Canada.

" Et ils saisissent l'occasion qui leur est ainsi fournie, pour faire quelques observations sur la teneur de ce mémoire, bien qu'ils soient convaincus qu'au point de vue des bons résultats, il serait inutile d'y répondre pleinement et en détail.

" Ils voient avec regret la décision de la compagnie de l'Interocéanique, mais comme ils conçoivent qu'elle repose sur des erreurs de faits ils espèrent qu'on la prendra peut-être de nouveau en considération.

(*) Voir page 59.

“ En proposant une fusion, la compagnie du Canada obéissait à la conviction qu'une entreprise aussi vaste avait besoin de tous les éléments de force qu'elle pouvait réunir. Les membres de cette compagnie pensaient que l'aide et tous les avantages que le gouvernement est autorisé à donner, n'excéderaient pas les besoins de l'entreprise, et qu'il n'y avait pas raison de chercher à amoindrir ces avantages et cette aide par la concurrence. Ils considéraient que le gouvernement avait adopté une politique sage en s'efforçant d'organiser, par une fusion, la plus forte compagnie possible, plutôt que de chercher à réaliser une économie insignifiante en mettant les deux compagnies en concurrence. Ils ont pensé que la seule ligne de conduite patriotique et inspirée par l'esprit public qu'ils avaient à suivre, consistait à satisfaire les vues du gouvernement avec franchise, et de consentir à une fusion, sans essayer indûment d'en poser les conditions. Ils croyaient que les messieurs qui représentaient la compagnie de l'Interocéanique seraient disposés, comme eux-mêmes, à faire taire tout sentiment de rivalité qui pouvait exister, et à agir vigoureusement de concert avec eux dans l'intérêt de l'entreprise. Mais en même temps ils étaient, comme ils le sont aujourd'hui, prêts à se charger seuls de cette entreprise et à l'exécuter, vu qu'ils se sont déjà assurés, en communiquant avec des capitalistes anglais, que le plan sur lequel ils avaient basé leurs arrangements financiers réussirait très-probablement.

“ Quant aux propositions que la compagnie de l'Interocéanique cherche à établir dans la première partie de son mémoire, à savoir : que l'on devrait donner à la compagnie et à l'entreprise un caractère essentiellement national, et qu'elle devrait prendre les capitaux nécessaires, d'abord en Canada, et en second lieu chez les capitalistes anglais principalement, les sous-signés y répondent tout simplement que tout argument destiné à appuyer cette proposition est superflu. Bien qu'il puisse arriver qu'on soit obligé de recourir aux capitalistes européens, en dehors de la Grande-Bretagne, personne ne contestera qu'il soit avantageux de confier la construction et l'exploitation du chemin du Pacifique à une compagnie d'origine canadienne et composée de sujets britanniques, et chacun admettra les conséquences désastreuses auxquelles on pourrait s'attendre si on mettait cette entreprise sous le contrôle de la compagnie américaine du chemin de fer du Pacifique du Nord. La compagnie du Canada a toujours partagé les opinions énoncées dans leur mémoire à ce sujet, et à preuve de ce fait on trouvera, en consultant le projet de charte soumis par cette compagnie à la Chambre des Communes, qu'elle proposait de ne faire entrer dans le bureau de direction que des sujets britanniques, tandis que la compagnie de l'Interocéanique, dans le projet de charte qu'elle proposait, organisait un bureau de direction dont, à la rigueur, la majorité seulement devait être composée de sujets britanniques ; et ce n'est que pour se conformer au désir du gouvernement et du parlement, qui voulaient que les deux chartes fussent identiques, et après le refus de la compagnie de l'Interocéanique de ne faire entrer dans son bureau de direction absolument que des sujets britanniques, que la compagnie du Canada a pris dans la charte de la compagnie de l'Interocéanique la clause prescrivant que la majorité seulement, et non tous les membres du bureau des directeurs, fût composée de sujets britanniques. De plus, la compagnie du Canada, depuis qu'elle a sa charte, s'est activement occupée de négocier exclusivement avec des capitalistes anglais, pour se procurer les fonds nécessaires à la construction du chemin, et ses négociations ont toutes les chances de succès, si on l'autorise à construire le chemin.

“ En présence de ces faits, il semble que l'argument par trop élaboré de la compagnie de l'Interocéanique pour démontrer qu'il est expédient de ne faire entrer dans la compagnie que des sujets canadiens et anglais, n'était pas seulement inutile et inapplicable, mais pouvait être regardé comme déplacé de la part de cette compagnie.

“ Cependant la compagnie de l'Interocéanique, après avoir produit divers arguments à l'appui de ces propositions, les applique au préjudice de la compagnie du Canada.

“ Elle affirme qu'il est de notoriété publique que l'un des principaux membres de la compagnie du Canada et son président provisoire sont entrés en négociations avec des intéressés dans le chemin du Pacifique du Nord dans le but d'organiser une compagnie pour construire le chemin ; et les membres de la compagnie de l'Interocéanique disent qu'on est encore partout sous l'impression que le projet primitif de la compagnie du Canada n'est pas échangé, et que la compagnie, ainsi qu'ils désignent la compagnie du Canada, est formée pour travailler de concert avec des citoyens des Etats-Unis, intéressés dans le chemin du Pacifique

du Nord. Et ils déclarent que tous les membres de la compagnie de l'Interocéanique sont sous la même impression.

« En réalité, c'est là le point capital sur lequel la compagnie de l'Interocéanique s'est appuyée pour s'opposer à la fusion, et comme il est facile de montrer que cette prétention est complètement dépourvue de fondement, la compagnie du Canada espère qu'une fois cette fausse impression disparue, la compagnie de l'Interocéanique adoptera une autre ligne de conduite.

« Relativement à l'assertion qu'« on voit partout » qu'« la compagnie du Canada veut encore faire une combinaison avec des capitalistes américains, il suffit de dire que ceux qui parlent de cette façon disent sans doute la vérité, qu'il y a un petit cercle avec lequel ila sont en communication ; mais la compagnie du Canada nie péremptoirement qu'en dehors de ce petit cercle, même l'idée d'un pareil état de choses existe.

« La compagnie du Canada sait que dans le cours de l'été de 1871, Sir Hugh Allan est entré en négociations avec des capitalistes américains, dans le but de former une compagnie pour construire et exploiter le chemin de fer du Pacifique du Canada ; et elle est informée par Sir Hugh Allan — et pour chasser tout doute elle a fait une investigation complète sur les circonstances et les détails de ces démarches, — que ces négociations n'ont pas eu lieu pour premier auteur, mais qu'elles ont été commencées et poursuivies par des personnes influentes en Canada, comme étant la seule combinaison qui s'offrit alors pour construire et exploiter le chemin. Mais la compagnie est convaincue que ces négociations n'ont jamais eu le caractère que leur suppose la compagnie de l'Interocéanique, et elle sait que Sir Hugh Allan n'aurait jamais consenti à s'associer avec des capitalistes étrangers dans une entreprise canadienne à laquelle il s'intéresse tant, sans avoir les plus parfaites sûretés et les meilleures garanties qu'il la contrôlerait conformément aux intérêts du Canada. D'ailleurs, la discussion de ces négociations est complètement étrangère à la proposition qu'il s'agit de considérer actuellement. Ces négociations ont fini quand Sir Hugh Allan s'est engagé avec d'autres à former la compagnie du Canada, et elles n'ont pas été reprises depuis.

« La compagnie du Canada n'a jamais pris part à ces négociations, et n'a jamais pris en considération ni accepté aucune proposition, aucune recommandation, et n'a jamais eu l'intention de demander de l'aide aux capitalistes américains, ou de s'allier avec eux pour faire le chemin ou pour exécuter aucun autre projet. Les seules négociations dans lesquelles la compagnie est entrée, sont celles qui ont eu lieu avec des capitalistes anglais et dont il a déjà été parlé, et elle n'a jamais même communiqué au sujet du chemin avec qui que ce soit en dehors du Canada ou de la Grande-Bretagne.

« La compagnie du Canada observera en outre, sur ce point, qu'elle ne veut pas essayer de chercher dans les expressions du mémoire de la compagnie de l'Interocéanique une signification qu'il ne comporte pas clairement ; mais elle ne saurait s'empêcher de remarquer que le poids de cette objection dépend de l'insinuation plutôt implicite qu'expresse, tendant à dire que la compagnie du Canada est disposée à prêter son intermédiaire pour mettre des obstacles à la construction du chemin du Pacifique du Canada en en donnant le contrôle à des capitalistes intéressés dans une ligne rivale. A moins que cette objection ne soit prise dans ce sens, elle n'a aucune valeur, et la compagnie du Canada se voit forcée de faire une remarque sur cette manière de l'envisager. Elle désire déclarer expressément qu'elle se compose d'hommes tout-à-fait aussi dévoués aux intérêts du Canada et aussi profondément intéressés au bien-être du pays que les membres de la compagnie de l'Interocéanique ou que tout autre que ce soit. Elle proteste formellement et énergiquement contre toute imputation, expresse ou implicite, tendant à faire croire qu'il est possible qu'elle suive la ligne de conduite qu'elle est forcée de croire que la compagnie de l'Interocéanique lui impute dans son mémoire.

« Bien qu'il soit probable que la compagnie de l'Interocéanique accepte la protestation positive et sans restrictions que la compagnie du Canada enregistre maintenant, il n'est peut-être pas hors de propos de faire quelques remarques sur l'impossibilité dans laquelle la compagnie du Canada se trouve d'adopter une ligne de conduite telle que celle qui est impliquée dans l'objection de la compagnie de l'Interocéanique.

« On remarquera que le subsile en argent et en terres donné par le gouvernement, ne lo sera qu'en tant que les travaux progressent réellement. Il faut aussi que le temps donné

pour l'achèvement des diverses sections du chemin soit fixé par la convention faite avec la compagnie chargée de mener l'entreprise à bonne fin. Il faut aussi que le gouvernement fixe le temps dans lequel les travaux devront être commencés et poursuivis. Or il faut raisonnablement supposer que dans tout arrangement fait avec le gouvernement, il sera pourvu que si quelques-unes des conditions ne sont pas remplies, la compagnie n'aura pas droit au subsidé du gouvernement. Puis, dans la fusion proposée par la compagnie du Canada à la compagnie de l'Interocéanique, il était suggéré que la compagnie du Canada nommerait un certain nombre de directeurs provisoires, la compagnie de l'Interocéanique un nombre égal, afin que les autres directeurs, formant la majorité, fussent nommés du commun accord des deux compagnies et du gouvernement. Dans ces circonstances, les soussignés observent que la réalisation d'un projet tel que celui qui est implicitement attribué à la compagnie du Canada est tout simplement impossible. Supposons pour un moment qu'elle eût l'intention de donner le contrôle de l'entreprise à la compagnie du chemin du Pacifique du Nord, les directeurs qu'elle aurait nommés auraient été en minorité dans le conseil des directeurs nommés par la compagnie de l'Interocéanique et par le gouvernement, et il leur eût été complètement impossible, non-seulement d'aliéner le subsidé donné par le gouvernement, mais même de mettre le moindre obstacle aux opérations de la majorité des directeurs.

“ Et si, ce qui est impossible, la petite minorité pouvait contrôler la majorité, soit pour aliéner le subsidé ou pour empêcher les travaux, le gouvernement aurait par devers lui les moyens de l'arrêter, vu que nulle partie de l'assistance promise ne saurait être employée à des fins autres que celles pour lesquelles elle est donnée, et que toute tentative dans ce sens n'aurait pour résultat que de faire annuler la convention.

“ En ce qui concerne l'assertion de la compagnie de l'Interocéanique, disant qu'elle représente d'une manière très-générale et également toutes les provinces du Canada, et la comparaison qu'elle établit entre l'importance de la compagnie de l'Interocéanique et celle de la compagnie du Canada, les soussignés préfèrent ne pas la discuter au long. Cependant, par justice pour eux-mêmes, ils doivent assurer qu'ils n'ont pas un mot à dire contre la responsabilité des trois messieurs de la province de Québec, dont les noms figurent dans les procès-verbaux de l'assemblée du 26 septembre; mais ils sont désireux de savoir dans quel sens et à quel point de vue ces messieurs sont donnés comme représentant cette grande et florissante province? Quant aux autres messieurs de la province de Québec dont le nom se trouve dans le Bill de la compagnie de l'Interocéanique, mais qui n'ont pris aucune part à cette assemblée, les circonstances bien connues dans lesquelles ils ont été admis dans cette compagnie excluent tout espoir qu'ils puissent exercer une influence quelconque en sa faveur. Une liste des directeurs provisoires de la compagnie du Canada est soumise avec le présent mémoire au gouvernement, et la compagnie croit que cette liste peut être avantageusement comparée à celle des directeurs provisoires de la compagnie de l'Interocéanique. Elle affirme sans hésiter que le public canadien aura pour le moins autant de confiance dans le bureau que composent ces messieurs que dans le bureau de la compagnie de l'Interocéanique. Elle regrette de se trouver dans la nécessité d'en dire autant sur ce point, vu que, sincèrement, elle ne veut faire aucune récrimination ni rien qui puisse exciter aucun sentiment d'aigreur chez les membres de la compagnie de l'Interocéanique. Car elle désire, en répondant à ce mémoire, plutôt que d'entrer dans une toute fautive impression sous laquelle cette compagnie peut être, plutôt que d'entrer dans une discussion, et elle a soigneusement évité de faire des observations sur beaucoup de choses contenues dans le mémoire de la compagnie de l'Interocéanique, bien qu'elle ait été, en beaucoup de circonstances, tentée de le faire, afin qu'en évitant toute récrimination et tout commentaire entraînant une discussion sur les arguments contenus dans le mémoire, elle prouve son ardent désir de réaliser les projets de fusion du gouvernement, non-seulement parce que c'est le désir du gouvernement, mais aussi parce qu'elle croit qu'il est dans l'intérêt de l'entreprise qu'elle réunisse tous les éléments de force possibles.

“ Les soussignés désirent faire encore une observation en réponse à celle de la compagnie de l'Interocéanique, relativement à la politique.

“ La compagnie du Canada, en aucune façon, n'est intervenue dans les affaires politiques, et elle ne peut comprendre à quelles circonstances la compagnie de l'Interocéanique fait allusion dans les remarques qu'elle fait à ce sujet.

“ La compagnie du Canada est composée d'hommes ayant différentes manières de considérer les questions politiques, et ces hommes ont agi en conséquence quand ils ont fait des actes politiques, depuis qu'ils sont entrés dans la compagnie, comme ils faisaient auparavant et comme ils continueront probablement de faire. La compagnie du Canada, en aucune façon, n'a voulu se prévaloir des intérêts de clocher ou, recourir à semblables moyens pour induire le gouvernement à négocier avec elle la construction du chemin de fer. Là-dessus aussi on verra que la compagnie du Canada s'est contentée de faire connaître sa propre position, sans attaquer ou essayer d'attaquer celle de la compagnie de l'Interocéanique.

“ Pour conclure, les soussignés déclarent respectueusement que les membres de la compagnie du Canada prétendent avoir, sous tous les rapports, autant de patriotisme que de zèle pour le bien public que n'importe lesquels de leurs compatriotes, et ils considèrent que leurs noms et leurs antécédents montrent suffisamment que leurs prétentions ne sont pas dénuées de fondement.

“ Ils apprécient le tort que causerait le moindre obstacle à l'entreprise gigantesque dans laquelle le gouvernement canadien est sur le point de s'engager, aussi bien que n'importe qui et n'importe quelle autre compagnie. Ils se croient aussi compétents que les membres de la compagnie de l'Interocéanique ou de toute autre compagnie et de toute autre organisation pour exécuter cette entreprise, et ils sont prêts à en prendre la responsabilité. Tout en en reconnaissant l'importance, ils ont la conviction qu'ils sont justifiables de prendre cette responsabilité. Ils désirent une fusion avec la compagnie de l'Interocéanique. Ils veulent la faire à des conditions qui puissent être acceptées comme parfaitement justes pour les deux compagnies, et satisfaisantes pour le Canada. Et au cas où cette fusion s'opérerait, ils sont disposés à agir cordialement avec les hommes qui entreraient dans le bureau des directeurs avec les membres de la compagnie du Canada qui seront choisis pour en former partie; mais si la compagnie de l'Interocéanique n'est pas disposée à agir avec le même esprit, ils demandent respectueusement que la proposition qu'ils ont faite de construire et d'exploiter le chemin du Pacifique du Canada soit favorablement prise en considération par le gouvernement. Le tout respectueusement soumis.

“ (Signé.)

“ HUGH ALLAN,

“ J. J. C. ARBOTT,

“ LOUIS BEAUBIEN.

“ Montréal, 12 octobre 1872.

“ DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

“ OTTAWA, 5 octobre 1872.

“ MONSIEUR,—J'ai instruction de vous transmettre copie d'une communication du président de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada, relativement à la fusion de cette compagnie avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, qui a été proposée par le gouvernement canadien.

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ ÉTIENNE PARENT,

“ Sous-Secrétaire d'Etat.

“ Sir Hugh Allan,
“ Montréal. ”

“ Montréal, 15 octobre 1872.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre la liste des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, liste mentionnée dans ma lettre en date d'hier.

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ HUGH ALLAN.

“ L'Hon. Secrétaire d'Etat,

" DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

" OTTAWA, 16 octobre 1872.

" MONSIEUR.—J'ai l'instruction de vous informer que la liste des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada dont vous parlez dans votre lettre du 15 courant comme y étant inclue, ne l'était pas.

" J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

" Votre obéissant serviteur.

" E. PARENT,

" Sous-Secrétaire d'Etat.

" Sir Hugh Allan, etc., etc., etc.,

" Montréal."

" COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DU CANADA.

" BUREAU DES DIRECTEURS PROVISOIRES, MONTRÉAL, 15 OCT. 1872.

" Sir Hugh Allan, Montréal.
 Hon. J. J. C. Abbott, M.P., Montréal.
 Hon. A. B. Foster, sénateur, Waterloo.
 Hon. John Hamilton, sénateur, Hawkesbury Mills, Ontario.
 Hon. C. J. Coursol, Montréal.
 Hon. Jean L. Beaudry, Conseil Lég., Montréal.
 Hon. Gédéon Ouimet, Procureur Général, Montréal.
 Hon. David Christie, sénateur, Paris, Ontario.
 Hon. James Skead, sénat., Ottawa.
 Hon. John J. Ross, M. P. et C. L., Ste. Anne de la Pérade.
 Hon. Donald A. Smith, M. P., Fort Garry, Manitoba.
 Hon. Thos. McGreevy, M. P., et C. L., Québec.
 Sir Edward Kenny, Halifax, N.E.
 Jean-Bte. Renaud, éer., Québec.

" Hon. Louis Archambeault, M. P., et Ministre d'agriculture, Q., l'Assomption.
 Andrew Allan, éer., Montréal.
 L. Beaubien, éer., M.P., Hochelaga.
 Victor Hudon, éer., Montréal.
 Chas. S. Rodier, junr., éer., Montréal.
 Donald McInnes, éer., Hamilton, Ont.
 Chas. S. Gildersleeve, éer., Kingston.
 William Kersteman, Toronto.
 William J. Carrier, éer., M. P., Ottawa
 Eugène Chénier, éer., Québec.
 Hon. Billa Elliot, sénateur, Belleville, Ontario.
 Wm. Mc. Dougall, éer., M. P., Trois-Rivières, Québec.
 Henry Nathan, éer., M. P., Victoria, Colombie Britannique.
 E. R. Barpee, éer., St. Jean, Nouveau-Brunswick.

" Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 16 octobre 1872."

" Le comité du Conseil Privé a pris en considération une lettre adressée au Secrétaire d'Etat par l'honorable D. L. Macpherson, renfermant copie d'un rapport du comité exécutif des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique projeté, que les directeurs ont adopté à l'unanimité. Le comité du Conseil Privé a appris avec regret que la recommandation du gouvernement qu'il y eût fusion entre les deux compagnies qui ont obtenu, durant la dernière session du parlement, des actes constitutifs pour la construction d'un chemin de fer entre un terminus sur l'Océan Pacifique et un autre dans le voisinage du lac Nipissingue, auquel toutes les voies ferrées canadiennes pourraient se relier aux mêmes conditions, n'avait pas été suivie par la compagnie de l'Interocéanique projetée, pour des raisons données dans le rapport de son comité exécutif. Le comité du Conseil Privé admet qu'il est important d'assurer le plus d'unanimité possible parmi les capitalistes canadiens qui

sont disposés à prendre la responsabilité de la grande entreprise dont, aux termes de l'union de la Colombie Britannique avec le Canada, il était du devoir du Parlement de se charger.

“ Dans l'opinion du comité du Conseil Privé, il n'y a aucun motif de rivalité entre les provinces d'Ontario et de Québec, surtout quand le terminus oriental a été fixé par le Parlement à un point convenable aux deux provinces.

“ Le comité du Conseil Privé n'a pas manqué d'accorder sa sérieuse considération aux raisons apportées par le comité de la compagnie Interocéanique, pour s'opposer à sa fusion avec la compagnie du Pacifique du Canada, par déférence pour le désir du gouvernement à ce sujet.

“ Le comité du Conseil Privé adhère à l'opinion exprimée dans le rapport, que le succès du projet du chemin de fer du Pacifique doit surtout dépendre de sa complète identification avec le sentiment public du pays, et que les terres concédées pour la construction du chemin devraient être administrées de manière à les coloniser rapidement; et conséquemment il admet que l'organisation devrait être essentiellement et éminemment nationale, et que le succès sur le marché métroaire anglais sera plus probablement assuré si la population du Canada devient intéressée dans l'entreprise.

“ Il est inutile pour le comité du Conseil Privé de discuter la question soulevée dans le rapport sur l'opportunité de rechercher de l'aide aux Etats-Unis pour la construction du chemin de fer du Pacifique, attendu qu'il n'a pas l'intention de rechercher une telle aide; mais qu'au contraire il désire très-ardemment atteindre l'objet principal recommandé dans le rapport qu'il a sous considération, à savoir: l'action combinée de la population du Canada pour l'accomplissement de l'œuvre. On prétend, dans le rapport, que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique serait sous le contrôle de citoyens des Etats-Unis intéressés dans la compagnie du Pacifique du Nord. On dit qu'il “ est de notoriété publique que la première proposition faite par Sir *Hugh Allan* relativement au chemin de fer du Pacifique du Canada, a été faite de concert avec les citoyens américains les plus intéressés dans le chemin de fer du Pacifique du Nord.”

“ La déclaration précédente est la seule raison avouée par la compagnie de l'Interocéanique pour refuser de se fusionner avec la compagnie du Pacifique du Canada. Le comité du Conseil Privé profite de cette occasion pour enregistrer tout ce qui est venu à sa connaissance touchant les négociations au sujet du chemin de fer du Pacifique. Lorsqu'il fut connu que le gouvernement canadien était sur le point d'attirer l'attention du Parlement sur l'admission de la Colombie Britannique dans la Confédération, à des conditions dont l'une était que le Canada entreprendrait la construction d'un chemin de fer du Pacifique, un homme d'initiative, habitant la Colombie, feu *M. Alfred Waddington*, qui avait déjà fait des explorations considérables à ses propres frais, pétitionna le Parlement pour en obtenir une charte qui lui permit de construire cette ligne, avec l'aide, croit-on, de citoyens anglais et américains.

“ *M. Waddington* avait présenté et fait imprimer un Bill, mais il ne chercha pas à le faire adopter durant la session de 1871. Après la clôture de la session, *M. Waddington*, en compagnie de citoyens de Toronto, visita les Etats-Unis dans le but d'intéresser les capitalistes étrangers dans l'entreprise, n'ayant pu, comme il l'a toujours déclaré, s'assurer aucune coopération en Canada. Il emporta avec son Bill imprimé les résolutions qui avaient été adoptées par le Parlement pour l'admission de la Colombie Britannique dans l'union fédérale, à condition que le chemin de fer du Pacifique serait construit, et il réussit à intéresser à son projet plusieurs capitalistes influents, dont quelques-uns étaient aussi intéressés dans le chemin de fer du Pacifique du Nord, et d'autres qui n'y avaient aucun intérêt.

“ A son retour en Canada, *M. Waddington* employa des avocats distingués de Toronto comme fondés de pouvoirs des promoteurs du chemin de fer, et se rendit à Ottawa muni d'un document signé de plusieurs citoyens connus par leur fortune, dans lequel ils exposaient les conditions auxquelles ils entreprendraient la construction du chemin de fer. La députation eut des entrevues avec quelques membres du gouvernement qui la reçurent avec courtoisie et écoutèrent ses propositions, mais l'informèrent que le gouvernement n'était pas alors en position d'examiner des négociations. Cependant, les membres du gouvernement, sachant qu'il était nécessaire de proposer un plan défini durant la prochaine session du parlement, profitaient

de toutes les occasions pour connaître les conditions auxquelles les capitalistes canadiens voudraient entreprendre l'œuvre.

« Néanmoins le plan fut, autant qu'ils ont pu s'en assurer, froidement accueilli, et pendant plusieurs mois aucune proposition n'a été reçue par le gouvernement pour la construction du chemin, si ce n'est celle, déjà mentionnée, faite par M. *Waldington* et ses amis de Toronto. A cette phase de la question, un membre du gouvernement, durant une visite accidentelle à Montréal, rencontra Sir *Hugh Allan* et l'informa de la proposition qui avait été faite, en lui mentionnant les noms des Américains qui l'avaient faite au gouvernement. Il exprima à Sir *Hugh Allan* le regret de voir une telle entreprise tomber entre les mains d'étrangers, à cause de l'apathie des capitalistes canadiens. Ce fut subséquemment, et en conséquence de cette conversation, que Sir *Hugh Allan* se mit en communication avec les citoyens américains dont on a déjà parlé, et c'est un fait digne de remarque que la recommandation faite à Sir *Hugh Allan* venait du désir d'accomplir l'objet que le comité de la compagnie de l'Interocéanique paraît avoir en vue. Cet objet est d'assurer la construction de l'œuvre sous le contrôle de Canadiens; on ne doutait pas qu'il n'y aurait alors aucune difficulté de se sauvegarder contre les dangers qu'anticipait la compagnie de l'Interocéanique. Telles furent les circonstances dans lesquelles Sir *Hugh Allan* se mit en rapport avec des capitalistes américains. Sir *Hugh Allan* fut le premier capitaliste canadien qui fit une proposition pour la construction de la ligne, et c'est à lui que le gouvernement est redevable de l'information qui lui permit de se prononcer avec confiance sur le plan à soumettre au Parlement. Le comité du Conseil Privé pense qu'il n'est pas utile d'entrer dans la discussion des mérites respectifs ou de l'influence des compagnies rivales, surtout parce qu'il reste d'opinion qu'il serait tout à fait opportun de choisir l'une des compagnies à l'exclusion de l'autre.

« S'il ne réussit pas à obtenir le concours de deux compagnies à sa proposition d'une fusion sur des principes justes et équitables, il sera forcé, par un sentiment de devoir, à adopter d'autres moyens pour atteindre son but, qui est une cordiale coopération de la population canadienne, de toutes les classes et de toutes les provinces de l'union fédérale, dans la construction du chemin de fer du Pacifique.

« Le comité du Conseil Privé déclare, en terminant, qu'il a reçu les assurances les plus positives que les promoteurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne projetent pas de s'associer avec des étrangers, et aussi que la compagnie est prête à accepter toute proposition faite par le gouvernement pour empêcher l'entreprise de tomber en des mains étrangères. Il ne peut, dans les circonstances, recommander que l'individu, qui est le premier capitaliste canadien qui ait entamé des négociations avec le gouvernement pour la construction du chemin de fer du Pacifique, soit, avec tous ses associés, exclu de la direction d'une œuvre dont le succès, comme l'admet le rapport sous considération, exige la cordiale coopération de la population canadienne. Le comité du Conseil Privé n'est pas sans espoir que, sur un nouvel examen du sujet, la compagnie de l'Interocéanique ne vienne à la conclusion que la conduite la plus avantageuse au pays serait de suivre la recommandation du gouvernement, et de consentir à une fusion avec la compagnie du Pacifique, et conséquemment il recommande que copie de cette minute soit envoyée aux deux compagnies, avec la sollicitation qu'elles fassent bientôt un effort énergique pour concilier leurs différends et pour former une compagnie unie pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

« Pour copie conforme,

« W. A. HEMSWORTH,

« G. C. P. »

« DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

« OTTAWA, 22 octobre 1872.

« MONSIEUR, — J'ai reçu instruction de vous envoyer ci-jointe copie d'un arrêté du conseil au sujet de la correspondance entre le gouvernement du Canada et le comité exécutif

des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique projeté, touchant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,
 “ E. PARENT,
 “ Sous-Secrétaire.

HON. D. L. MACPHERSON,
 “ Président de la Cie. du chemin de fer Interocéanique,
 “ Toronto.

“ SIR HUGH ALLAN,
 “ Président de la Cie. du chemin de fer du Pacifique Canadien,
 “ Montréal.”

“ MONTRÉAL, 25 octobre 1872.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'acuser réception, au nom de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, d'une copie d'un rapport du comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence, le 16 courant, et je vous prie de vouloir bien soumettre à l'honorable Conseil Privé les observations suivantes sur ce procès-verbal.

“ Par égard pour le désir du gouvernement, qui est considéré comme étant conforme à la meilleure politique à adopter dans les circonstances, la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada est prête à s'unir à la compagnie de l'Interocéanique à des conditions raisonnables, devant être approuvées par le gouvernement. En ce qui a trait à la partie de la minute relative à la facilité d'obtenir des garanties contre le danger redouté par la compagnie de l'Interocéanique, je dirai de plus que la compagnie du Canada est prête à consentir à toute garantie que l'on voudra imposer pour prévenir la possibilité de détourner de ses fins l'aide en argent et en terres qui doit être donnée.

“ Je désire, de plus, faire observer respectueusement que la compagnie du Canada est disposée à augmenter le nombre des membres de la province d'Ontario, comme il pourrait être jugé nécessaire pour assurer une représentation adéquate de cette province dans la propriété et dans le conseil de la compagnie. Et dans le cas où la compagnie de l'Interocéanique refuserait d'accéder aux conseils du gouvernement, la compagnie du Canada sera prête à proposer d'autres membres pour Ontario, afin que cette province soit représentée dans la compagnie à la satisfaction du gouvernement.

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,
 “ HUGH ALLAN,
 “ Président du bureau provisoire du chemin
 “ de fer Canadien du Pacifique

“ L'HON. J. C. ATKINS,
 “ Secrétaire d'Etat,
 “ Ottawa.”

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT.

“ OTTAWA, 4 décembre 1872.

“ MONSIEUR,—J'ai instruction de vous transmettre, pour l'information de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, le mémoire ci-inclus du conseil exécutif de la

compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada sur le mémoire soumis au gouvernement par le comité exécutif de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada.

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ E. PARENT,

“ Sous-Secrétaire.

“ E. L. DE BELLEFEUILLE. ECR.

“ Secrétaire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada,

“ Montréal.”

CHÉMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 31 janvier 1873.

“ Le Comité du Conseil Privé a pris en considération la correspondance et les rapports des comités des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, et tout en regrettant que ces compagnies n'aient pas voulu se réunir et ne former qu'une seule et même compagnie dans le but de construire le chemin de fer du Pacifique, il est impossible au comité du Conseil Privé de conseiller à Votre Excellence de s'entendre et faire un arrangement avec l'une ou l'autre des dites compagnies séparément, pour la construction et l'exploitation de toute la ligne de chemin de fer décrite dans l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique de la dernière session, 35 Viet., ch. 71, et il est d'avis et soumet à Votre Excellence qu'il serait plus avantageux pour le pays, et que le but de l'acte ci-dessus mentionné serait plus facilement atteint, en incorporant une compagnie en vertu des pouvoirs conférés par la quinzième section du dit acte, au moyen d'une charte à cet effet.

“ Et considérant que Sir Hugh Allan, de la cité de Montréal, chevalier; l'Honorable Adams George Archibald, de la cité de Halifax, C. M. G., membre du Conseil Privé de la Reine pour le Canada; l'Honorable Joseph Octave Beaubien, de Montmagny, commissaire des Terres de la Couronne de la province de Québec; Jean-Baptiste Beaudry, de la cité de Montréal, écuyer; Egerton Ryerson Burpee, de la cité de Saint-Jean, écuyer; Frédéric William Cumberland, de la cité de Toronto, écuyer; Sandford Fleming, de la cité d'Ottawa, écuyer; Robert Newton Hill, de la ville de Sherbrooke, écuyer; l'Honorable John Sebastian Helmcken, de la cité de Victoria; Andrew McDermot, de la ville de Winnipeg, écuyer; Donald McInnes, de la cité de Hamilton, écuyer; Walter Shanly actuellement de la ville de North-Adams, Etats-Unis d'Amérique, écuyer; et John Walker de la cité de London, en la province d'Ontario, écuyer; ont déclaré qu'ils étaient prêts et disposés à former pareille compagnie, et qu'ils ont souscrit un capital de dix millions de piastres, et qu'ils sont prêts à passer un arrangement pour la construction et l'exploitation de la dite ligne de chemin de fer: le Comité recommande que des négociations soient entamées avec les dites personnes, à l'effet de régler les conditions de l'arrangement, — aux termes de l'acte, — entre le gouvernement et ces personnes, et que le Ministre de la Justice soit chargé de conduire ces négociations.

“ Four copie conforme,

“ W. A. HINSWORTH.”

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,

“ OTTAWA, le 31 janvier 1873.

“ Le soussigné, ayant été chargé de conduire les négociations avec Sir Hugh Allan et ses associés, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, par ordre en Conseil de la présente date, a l'honneur de faire rapport : —

“ Qu'il a conclu un arrangement et préparé un projet de charte en vertu du dit arrangement avec Sir Hugh Allan et ses associés, lesquels arrangement et charte il a l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Excellence en Conseil.

“ JOHN A. MACDONALD.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 31 janvier 1873.

“ Le Comité du Conseil Privé a pris en considération le rapport de l'honorable Ministre de la Justice, ainsi que le projet de convention qui l'accompagne, rédigé conformément à l'arrêté du conseil de cette date, et il recommande que le dit projet soit accepté, et qu'une convention conforme à ses termes soit arrêtée avec Sir Hugh Allan, l'Honorable Adams George Archibald, l'Honorable Joseph Octave Beaubien, Jean-Baptiste Beaudry, écuyer; Egerton Ryerson Burpee, écuyer; Frédéric William Cumberland, écuyer; Sandford Fleming, écuyer; Robert Newton Hall, écuyer; l'Honorable John Sebastian Helmcken, Andrew McDermot, écuyer; Donald McInnes, écuyer; Walter Shanly, écuyer; et John Walker, écuyer; pour la construction et l'exploitation de toute la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en vertu du statut 35 Victoria, chapitre 71.

“ Il recommande, en conséquence, que pour la mise à exécution de cette convention par les parties susdites, une charte sous le grand sceau leur soit accordée, conformément à la 15^{me} clause du dit acte.

“ Pour copie conforme,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ G. C. P.”

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,

“ OTTAWA, 31 janvier 1873.

“ Le soussigné a l'honneur de faire rapport que la convention arrêtée entre le gouvernement et Sir Hugh Allan et ses associés, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et acceptée par l'arrêté du conseil de cette date, a été dûment exécutée par eux.

“ Il recommande, en conséquence, qu'une charte sous le grand sceau soit accordée à ces personnes, conformément à la 15^{me} clause du statut 35 Victoria, chapitre 71.

“ JOHN A. MACDONALD. ”

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, daté le 31 janvier 1873, et approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 5 février suivant.

“ Le Comité du Conseil Privé a pris connaissance du rapport de l'Honorable Ministre de la Justice, daté de ce jour, lequel déclare que la convention, mentionnée dans l'arrêté du conseil de cette date, à l'égard de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique par Sir Hugh Allan, l'Honorable Adams George Archibald, l'Honorable Joseph Octave Beaubien, Jean-Baptiste Beaudry, écuyer; Egerton Ryerson Burpee, écuyer; Frédéric William Cumberland, écuyer; Sandford Fleming, écuyer; Robert Newton Hall, écuyer; l'Honorable John Sebastian Helmcken, Andrew McDermot, écuyer; Donald McInnes, écuyer; Walter Shanly, écuyer; et John Walker, écuyer, a été dûment exécutée par ces personnes.

“ En conséquence, le Comité recommande que Votre Excellence ordonne qu'une charte sous le grand sceau de la Puissance soit accordée à ces personnes, conformément à la 15^{me} clause de l'acte 35 Victoria, chapitre 71.

“ Pour copie conforme,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ G. C. P.”

CANADA.

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A tous ceux qui ces présentes verront : — SALUT :

CONSIDÉRANT que par un acte du Parlement du Canada, passé dans la trente-cinquième année de Notre règne, intitulé : “*Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique,*” il est prescrit que, pour les considérations y énoncées, un chemin de fer qui sera appelé “*le Chemin de fer Canadien du Pacifique,*” sera construit en conformité de la convention mentionnée dans le préambule dudit acte, et que ce chemin de fer s'étendra depuis quelque point situé sur le lac Nipissingue ou près de ce lac, et sur sa rive sud, jusqu'à quelque point situé sur le littoral de l'Océan Pacifique, ces deux points devant être déterminés par le gouverneur en conseil, et le parcours et le tracé de ce chemin de fer entre ces points devant être sujets à l'approbation du gouverneur en conseil ;

ET CONSIDÉRANT que par le dit acte il est, de plus, prescrit que le gouvernement du Canada pourra s'entendre avec la compagnie avec laquelle il aura fait arrangement pour la construction et l'exploitation du dit chemin de fer et d'un embranchement de chemin de fer partant de quelque point sur le chemin de fer ci-haut en premier lieu mentionné, et aboutissant à quelque point sur le lac Supérieur, dans le territoire britannique, et pour la construction et l'exploitation d'un autre embranchement de chemin de fer partant de quelque point sur le chemin de fer en premier lieu mentionné, dans la province de Manitoba, et aboutissant à quelque point sur la ligne frontière entre cette province et les États-Unis d'Amérique, les dits points devant être déterminés par le Gouverneur en conseil ; — et que ces embranchements seront, après avoir été ainsi convenus et arrêtés, réputés former partie du chemin de fer ci-haut en premier lieu mentionné, et être des parties du *Chemin de fer Canadien du Pacifique* ;

ET CONSIDÉRANT que par le dit acte il est, entre autres choses, prescrit en substance que s'il n'y a pas de compagnie, soit primitivement incorporée pour la construction de toute la ligne du chemin de fer, soit formée de la fusion de deux compagnies ou plus à cette fin, ou que si le gouvernement ne peut ou ne croit pas devoir entrer en arrangement avec cette compagnie pour la construction et l'exploitation de toute la ligne du chemin de fer en vertu de l'acte susdit ; ou que si le gouvernement est d'opinion qu'il serait plus avantageux pour la Puissance, et que les fins du dit acte en seraient plus facilement atteintes, si une compagnie était incorporée par une charte tel que prévu par le dit acte, et qu'alors il se trouve des personnes capables et désireuses de former une telle compagnie et ayant un capital souscrit d'au moins dix millions de piastres, garanti à la satisfaction du gouverneur en conseil, et prêts à conclure un pareil arrangement avec le gouvernement pour la construction et l'exploitation du dit chemin de fer ; le gouverneur pourra, aux conditions mentionnées dans le dit acte, accorder à ces personnes et à leurs associés dans l'entreprise, une charte comprenant l'arrangement conelu avec ces personnes (qui sera obligatoire pour la compagnie) et les parties du dit acte et de l'acte des chemins de fer (tel que modifié par tout acte de la session maintenant dernière relativement à tout chemin de fer devant être construit, en vertu du dit acte, sur lequel une des lignes ou entre quelqu'un des points mentionnés dans l'acte maintenant cité) qui pourront être convenues et arrêtées entre le gouvernement et la compagnie ; et que cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ordre ou ordres en conseil s'y rattachant, aura force et effet, en tant qu'elle ne sera pas incompatible avec le dit acte cité, comme si elle était un acte du parlement du Canada ;

ET CONSIDÉRANT que le gouvernement n'a pas réussi à faire consentir les deux compagnies incorporées par le parlement dans sa dernière session pour la construction du chemin de fer à se former en une seule compagnie, et qu'il ne juge pas à propos de s'entendre avec l'une ou l'autre de ces deux compagnies pour la construction du chemin de fer, et qu'il est d'avis qu'il serait plus avantageux pour la Puissance, et que le but de l'acte en premier lieu cité serait mieux atteint si une compagnie était constituée tel que prescrit par cet acte ;

ET CONSIDÉRANT que Sir Hugh Allan, chevalier, de la cité de Montréal; l'honorable Adams George Archibald, C. M. G., membre du Conseil Privé de la Reine pour le Canada, de la cité d'Halifax; l'honorable Joseph Octave Beaubien, commissaire des Terres de la Couronne pour la province de Québec, de Montmagny; Jean-Baptiste Beaudry, écuyer, de la cité de Montréal; Egerton Ryerson Burpee, écuyer, de la cité St. Jean; Frédéric William Cumberland, écuyer, de la cité de Toronto; Sandford Fleming, écuyer, de la cité d'Ottawa; Robert Newton Hall, écuyer, de la ville de Sherbrooke; l'honorable John Sebastian Helmcken, de la cité de Victoria; Andrew McDermot, écuyer, de la ville de Winnipeg; Donald McInnes, écuyer, de la cité d'Hamilton; Walter Shanly, écuyer, actuellement de la ville de North Adams, dans les États-Unis d'Amérique; et John Walter, écuyer, de la cité de London, province d'Ontario; se sont déclarés en mesure et désireux de former telle compagnie pour la construction et l'exploitation du chemin de fer et de ses embranchements, — qu'ils ont souscrit un capital de dix millions de piastres, garanti à la satisfaction du gouverneur en conseil, et qu'ils ont ainsi souscrit cette somme dans les proportions suivantes, savoir: \$3,846,000, ou près de cinq treizièmes, dans la province d'Ontario; \$3,076,800, ou près de quatre treizièmes, dans la province de Québec; et \$769,399, ou plus d'un treizième, dans chacune des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Manitoba et de la Colombie Britannique, respectivement, et qu'ils sont prêts à entrer en arrangement avec le gouvernement pour la construction et l'exploitation du chemin de fer et de ses embranchements, et que le gouvernement s'est entendu avec ces personnes pour la construction et l'exploitation du chemin de fer et de ses embranchements;

ET CONSIDÉRANT que l'arrangement ainsi arrêté entre les dites personnes et le gouvernement est incorporé dans Notre présente charte royale;

SACHEZ EN CONSÉQUENCE que NOUS, de Notre Grâce spéciale, science certain^e et propre mouvement, et conformément aux pouvoirs à Nous conférés par l'acte cité en partie plus haut, ORDONNONS, VOULONS et DÉCLARONS que les dits Sir Hugh Allan, chevalier; l'honorable George Adams Archibald, C. M. G., membre du Conseil Privé de la Reine pour le Canada; l'honorable Joseph Octave Beaubien, commissaire des Terres de la Couronne pour la province de Québec; Jean Baptiste Baudry, écuyer; Egerton Ryerson Burpee, écuyer; Frédéric William Cumberland, écuyer; Sandford Fleming, écuyer; Robert Newton Hall, écuyer; l'honorable John Sebastian Helmcken; Andrew McDermot, écuyer; Donald McInnes, écuyer; Walter Shanly, écuyer; et John Walker, écuyer, ainsi que toutes les personnes qui s'associeront à eux dans l'entreprise pour les fins y mentionnées, seront et sont par la présente constitués en un corps politique et incorporé sous le nom, la raison sociale et le titre de "la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique," et sous ce nom, eux et leurs successeurs auront et pourront avoir succession perpétuelle, et ils pourront contracter et s'obliger, poursuivre et être poursuivis, plaider et se défendre, dans toutes cours et dans tous lieux quelconques, dans toutes espèces d'actions, poursuites, plaintes, matières et choses que ce soit; et qu'ils pourront, eux et leurs successeurs, et devront avoir un sceau commun qu'ils pourront changer et modifier à volonté; et qu'ils pourront aussi, eux et leurs successeurs, sous le même nom de "Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique," légalement prendre, acheter et posséder, pour eux et leurs successeurs, tous biens immobiliers, mobiliers ou mixtes, pour l'usage de la dite compagnie, et les louer, vendre, transporter ou en disposer autrement, pour le bénéfice et le compte de la dite compagnie, de temps à autre, selon qu'ils le jugeront expédient ou nécessaire, sujet aux dispositions, restrictions et réserves ci-après mentionnées.

FONDS SOCIAL.

"2. Et Nous Ordonnons et Déclarons de plus que le fonds social de la compagnie sera de dix millions de piastres, lequel ne sera augmenté que par acte du Parlement (ce capital, comme il est dit plus haut, étant déjà souscrit), divisé en actions de cent piastres chacune, lesquelles seront à tous égards considérées comme biens mobiliers, et sur ces actions dix pour cent devront être versés entre les mains du receveur-général du Canada, en argent ou en effets publics du Canada, dans le cours d'un mois à compter de la date de la présente, et ils resteront en sa possession jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné par le Parlement. Et l'intérêt reçu par le receveur-général et provenant du placement de ces deniers ou de ces effets publics, sera

remis à la compagnie à mesure qu'il sera reçu, jusqu'à ce que le gouvernement l'autorise à le retenir, à raison de quelque manquement par la compagnie de remplir les conditions de sa charte, ou de quelque arrangement subséquent entre elle et le gouvernement.

"3. Après que le premier versement en aura été fait, les actions du fonds social pourront être transférées, mais nul transport opéré dans les six années de la présente ne sera valable sans le consentement du gouvernement et des directeurs, et s'il n'est enregistré dans les livres tenus à cet effet par la compagnie, ni après six ans, s'il n'est fait avec le consentement des directeurs et enregistré comme susdit. Et dans le cas où le droit de propriété à aucune des actions du fonds social de la compagnie serait transmis autrement que par un transport direct, la personne réclamant ce droit sera tenue de l'établir en la manière prescrite pour la transmission des actions de banque par l'acte 34 Vie, c. 5, intitulé : *« Acte concernant les Banques et le commerce de banque. »* Et dans le cas de la fraude ou de l'insolvabilité de quelque porteur d'actions non complètement soldées, de la vente de ces actions en vertu d'une saisie-exécution, ces actions seront *ipso facto* confisquées; mais la compagnie devra payer à l'acquéreur de ces actions, ou au syndic ou autre représentant de tel actionnaire, la valeur alors courante de ces actions.

"4. Nulle demande de versement ne sera faite sur le fonds social de la compagnie en sus du premier dépôt de dix pour cent, excepté dans le cas mentionné par la présente clause, et la balance de quatre-vingt-dix pour cent ne sera demandée qu'après la dépense des deniers qui seront prélevés sur les bons de la compagnie ou autrement, tel que ci-après autorisé et prescrit; mais cette balance restera comme garantie au gouvernement du complet achèvement et équipement du chemin de fer. Après cette dépense, demander aux actionnaires tels versements sur chaque action et dans telle proportion que les directeurs jugeront à propos; avec cette exception, toutefois, qu'aucun de ces versements ne devra excéder dix pour cent du capital souscrit, et que quatre-vingt-dix jours d'avis du temps fixé pour l'opérer sera donné de la manière que les directeurs jugeront à propos. Et ces demandes de versement ne pourront se faire plus fréquemment qu'une fois dans la période de quatre-vingt-dix jours.

CHEMIN DE FER.

"5. Que la compagnie pourra faire et fera tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter un chemin de fer continu, de la largeur ou jauge de quatre pieds et huit pouces et demi; lequel chemin de fer sera fait conformément à l'acte ci-dessus cité et à Notre présente charte royale, et que ce chemin de fer s'étendra depuis quelque point situé sur le lac Nipissingue, ou près de ce lac et sur sa rive sud, jusqu'à quelque point situé sur le littoral de l'Océan Pacifique, ces deux points devant être déterminés par le gouvernement, et le parcours et le tracé de ce chemin de fer entre ces points devant être sujets à l'approbation du gouvernement.

"6. Que la compagnie pourra faire et fera tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter un embranchement de chemin de fer, depuis quelque point sur le chemin de fer mentionné dans la dernière clause précédente, jusqu'à quelque point sur le lac Supérieur, situé sur le territoire britannique; et aussi un autre embranchement de chemin de fer, depuis quelque point sur le chemin de fer mentionné dans la dernière clause précédente, dans la province de Manitoba, jusqu'à quelque point sur la ligne frontrière, entre cette province et les États-Unis d'Amérique, ces points, le parcours et le tracé des dits embranchements devant être déterminés par le gouvernement; les dits embranchements devant être de la largeur susdite; et ces embranchements de chemin de fer feront partie du chemin de fer mentionné dans la dernière clause précédente et seront des parties du *Chemin de Fer Canadien du Pacifique*.

"7. Le chemin de fer sera partagé en sections, comme suit:

- "(1) SECTION ORIENTALE. — Devant s'étendre depuis le *terminus* est jusqu'à la Rivière-Rouge.
- "(2) SECTION DU LAC SUPÉRIEUR. — Devant s'étendre depuis quelque point sur la section est au Lac Supérieur.
- "(3) SECTION CENTRALE. — Devant s'étendre depuis la Rivière-Rouge jusqu'à un point dans la longitude du Fort Edmonton.

“(4) SECTION DE MANITOBA. — Devant s'étendre depuis la ligne principale, dans la province de Manitoba, jusqu'à la frontière des Etats-Unis.

“(5) SECTION OCCIDENTALE. — Devant s'étendre depuis un point, dans la longitude du Fort Edmonston, jusqu'à la côte du Pacifique.

“6. Que dans le cours de deux années à partir du vingtième jour de juillet 1871, la compagnie commencera simultanément la construction du chemin de fer depuis l'Océan Pacifique en gagnant les Montagnes-Rocheuses, et depuis un point, dans la province d'Ontario, qui sera plus tard déterminé par le gouvernement, dans la direction de l'Océan Pacifique, pour relier le littoral de la Colombie Britannique avec le réseau des chemins de fer du Canada; et de plus, elle devra construire la section de Manitoba vers le trente-unième jour de décembre 1874; la section du lac Supérieur et telle partie de la section orientale qui sera nécessaire pour compléter la communication entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, vers le trente-troisième jour de décembre 1876; elle procédera simultanément à la construction des sections orientale et occidentale; elle poussera à la construction du chemin de fer avec toute la diligence convenable, et devra avoir terminé tout le chemin de fer dans le cours de dix ans à compter du dit vingtième jour de juillet 1871, à moins que cette dernière période ne soit prolongée par acte du Parlement, et dans ce cas, tout le chemin de fer devra être terminé dans le cours de la période ainsi prolongée.

“7. Que le chemin de fer sera construit et équipé conformément aux devis qui seront à l'avenir adoptés entre le gouvernement et la compagnie, et les matériaux employés, ainsi que la manière dont les différents travaux d'art qui en feront partie seront construits, et le mode d'exploitation du chemin de fer, ou aucune de ses parties, y compris la description et la force des locomotives et autre matériel de roulement nécessaires à son exploitation, seront tels qu'ils pourra être à l'avenir arrêté entre le gouvernement et la compagnie; pourvu toujours que dans le cas où le gouvernement et la compagnie ne pourraient s'entendre sur les détails d'aucune des matières mentionnées dans la présente clause, il pourra, de temps à autre, en être référé à la décision de trois ingénieurs compétents, dont l'un sera choisi par le gouvernement, l'autre par la compagnie, et le troisième par ces deux ingénieurs; et les frais de cet arbitrage seront à la charge de la compagnie. Et dans le but d'établir un modèle d'après lequel ces matières pourront être réglées, le chemin de fer *Union Pacific des Etats-Unis* est par la présente choisi comme tel; mais seulement d'une manière générale et non sous le rapport des menus détails de sa construction et de son exploitation, auxquels il pourrait être objecté, ni sous celui de l'alignement et des rampes, lesquels seront aussi avantageusement faits que le permettra, sans trop de dépenses, la nature du pays.

“8. Que toutes les fois qu'une partie du chemin de fer excédant vingt milles sera terminée, la compagnie, après en avoir été requise par le gouvernement, devra l'exploiter pour le transport des voyageurs et marchandises, en tels temps et de telle manière qu'il pourra, de temps à autre, être convenu entre le gouvernement et la compagnie, ou, dans le cas où ils ne pourraient s'entendre à ce sujet, selon qu'il en sera décidé par trois ingénieurs choisis tel que plus haut prescrit.

“9. Que le gouvernement pourra de temps à autre nommer les personnes qu'il jugera à propos pour examiner et faire rapport de la construction et de l'équipement du chemin de fer, afin de s'assurer de la fidèle exécution de l'arrangement fait entre le gouvernement et la compagnie, et de l'observation de toutes les dispositions de la présente charte.

“10. Que la compagnie pourra et fera construire, entretenir et exploiter une ligne continue de télégraphe tout le long du chemin de fer; ce télégraphe étant nécessaire au bon fonctionnement du chemin de fer et en formant un accessoire indispensable.

“11. Que la compagnie fournira, de temps à autre, tels rapports sur les progrès des travaux, accompagnés de tels détails et plans que le gouvernement pourra demander.

CONCESSIONS DE TERRES.

“12. Que pour assurer la construction de la principale ligne du chemin de fer, et pour cette considération, il est fait à la compagnie une concession de cinquante millions d'acres de

terres, lesquelles terres, sauf les exceptions ci-après mentionnées, la compagnie aura le droit de demander et recevoir dans les provinces de Manitoba et de la Colombie Britannique, et dans les territoires du Nord-Ouest, en blocs n'excédant pas vingt milles de profondeur de chaque côté de la ligne principale, et de pas moins de six ni de plus de douze milles de largeur, alternant avec des blocs de même profondeur et largeur, sur chaque côté du même chemin de fer, réservés par le gouvernement.

“ Que pour assurer la construction des lignes d'embranchement, et pour cette considération, la compagnie aura droit de demander et obtenir du gouvernement des territoires du Nord-Ouest une concession de terres, comme aide à la ligne d'embranchement du lac Supérieur, de vingt-cinq mille acres par mille, et une concession de terres, comme aide à la ligne d'embranchement de Manitoba, de vingt mille acres par mille.

“ Que les terres qui seront données comme aide à la ligne principale et qui ne seront pas comprises dans les blocs alternatifs ci-dessus mentionnés, ni situées dans la province d'Ontario, seront concédées à la compagnie en blocs alternatifs sur chaque côté d'une ligne ou de lignes de front communes, de la même manière que pour les blocs concédés et réservés sur la ligne du chemin de fer. Et la concession de terres que le gouvernement pourra être en mesure de faire à la compagnie pour les fins susdites, en vertu d'un arrangement avec le gouvernement de la province d'Ontario, sera reçue comme partie de la dite concession de terres destinées à aider à la construction de la ligne principale.

“ Mais nulle concession ne comprendra aucunes terres déjà concédées à quelque autre partie, ou sur lesquelles quelque autre partie aura légalement droit de préemption ou autre droit, ni aucunes terres réservées pour les fins scolaires ou autres fins publiques, ni aucunes terres réservées ou qui le seront en vertu d'un arrangement avec la Compagnie de la Baie d'Hudson; et le déficit provenant de l'exception de ces terres sera compensé en faveur de la compagnie par la concession d'une égale étendue prise sur d'autres terres incultes et disponibles de la Puissance.

“ Que s'il est constaté qu'aucun des blocs alternatifs réservés le long de la ligne du chemin de fer sont impropres à la colonisation, la compagnie ne sera pas tenue d'accepter du gouvernement, dans ces blocs, une profondeur excédant un mille à partir du chemin de fer.

“ Que les terres qui seront données comme aide à la ligne principale de chemin de fer et que l'on prendra sur les terres de la Puissance, et celles données comme aide aux dits embranchements, se composent des terres que l'on trouvera à l'est des Montagnes-Rochenses, entre les parallèles quarante-neuf et cinquante-sept de latitude nord; et la compagnie ne sera pas tenue d'accepter des terres qui, dans une juste moyenne, ne seront pas d'aussi bonne qualité que celles des sections les plus propres à la colonisation, situées dans ces limites; et ces terres réservées seront, autant que possible, voisines de celles concédées sur la principale ligne de chemin de fer et sur l'embranchement du lac Supérieur.

“ La compagnie aura aussi le droit de faire passer le chemin de fer sur les terres de la Puissance.

“ Les terres par la présente réservées pour la compagnie seront concédées de temps à autre, à des intervalles de six mois, à mesure que l'on procédera à la construction d'une partie du chemin de fer, et en quantité proportionnée à la longueur, à la difficulté de construction et à la dépense faite pour cette partie, et qui sera déterminée en la manière ci-après prescrite.

“ 15. Que le prix auquel les blocs alternatifs de terre réservés par le gouvernement seront vendus par ce dernier, sera de temps à autre établi de consentement mutuel entre le gouvernement et la compagnie, suivant les prix que l'on pourra obtenir de ces terres sans retarder l'établissement du pays. Mais à moins que la compagnie ne vende les terres qui lui auront été concédées à un prix moyen plus bas, ou qu'elle n'en convienne autrement, le prix tiendra pendant une période de vingt ans, à compter de la date de la présente, le prix minimum des terres comprises dans ces blocs alternatifs à pas moins de deux piastres et cinquante centins l'acre. Néanmoins, les dispositions de la présente clause sont sujettes à la sanction du Parlement.

“ 16. Que la subdivision des blocs de terre concédés à la compagnie se fera conformément au système d'arpentage prescrit par l'Acte des terres de la Puissance et tout amendement à

cet acte; elle sera faite par la compagnie et soumise à l'inspection et approbation de l'arpenteur-général des terres de la Puissance.

" 17. Que le gouvernement étendra le droit de propriété possédé par les sauvages sur les terres appropriées par la présente et qui seront concédées à titre d'aide au chemin de fer.

SUBVENTION.

" 18. Qu'une subvention ou aide pécuniaire, s'élevant à trente millions de piastres, est par le présent accordée à la compagnie, et sera payable, de temps à autre, par versements échelonnés à des intervalles d'un mois, au fur et à mesure que quelque partie du chemin de fer sera construite, en proportion de la longueur, de la difficulté de construction et du coût de telle partie; — cette proportion devant être constatée et établie de la même manière qu'il est par la présente prescrit à l'égard des concessions de terre.

" 19. Que la compagnie déduira, comme partie de la subvention, le coût de l'exploration qui a été faite durant les années 1871 et 1872, et qui sera faite durant l'année 1873, par le gouvernement du Canada, dans le but de constater le meilleur tracé de ce chemin de fer.

" 20. Qu'il sera loisible à la compagnie d'accepter et recevoir du gouvernement de toute province, ou de toute municipalité en Canada, ou de toute corporation, une subvention ou aide en argent, ou en bons ou effets payables de la manière, aux époques, aux conditions et aux lieux en Canada, ou ailleurs, qui pourront être convenus avec la compagnie.

BUREAU DES SYNDICS.

" 21. La compagnie pourra, par un règlement, créer un bureau de syndics composé de trois personnes, choisies et remplacées à volonté, comme suit, savoir: l'un des membres en sera choisi par le gouvernement, un autre membre par le bureau des directeurs, et un autre membre par les porteurs de bons ou leurs procureurs, de la manière qui sera prescrite par le règlement; et lorsque le bureau sera ainsi constitué par le choix de ces trois membres, le secrétaire de la compagnie publiera le fait dans la *Gazette du Canada*.

" 22. Que le déplacement, la résignation, l'incapacité intellectuelle, ou l'insolvabilité de tout membre du bureau annulera sa nomination comme tel; et sur ce, ou lors du décès de l'un de ses membres, la vacance ainsi créée sera remplie par le choix d'une autre personne comme membre du bureau, soit par le gouvernement, le bureau des directeurs, ou les porteurs de bons, suivant que la personne dont le siège sera devenu vacant aura d'abord été nommée par les uns ou les autres. Et le changement ainsi survenu dans la composition du bureau sera publié de la même manière que ci-dessus prescrit.

" 23. Les devoirs et pouvoirs du bureau des syndics seroat comme suit:

" I. De recevoir de temps à autre du gouvernement du Canada telle partie de la subvention de trente millions de piastres à laquelle la compagnie aura droit et que le gouvernement devra payer tel que ci-dessus mentionné.

" II. De recevoir de temps à autre les produits nets des ventes ou loyers de telles parties des terres par la présente affectées qui auront pu ou pourront être vendues ou louées par la compagnie; et aussi de recevoir les subventions et aides qui pourront être accordées à la compagnie par le gouvernement de quelque province, ou par quelque municipalité ou autre corporation.

" III. De payer au bureau des syndics, pour ses services, telles sommes d'argent qui seront de temps à autre fixées par règlement de la compagnie.

" IV. Après le paiement des dépenses de la commission, de placer tous les deniers reçus par eux comme syndics en effets du gouvernement du Canada ou de quelqu'une des provinces, ou du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou de quelqu'une des colonies du Royaume-Uni, ou des possessions anglaises dans l'Inde, ou des Etats-Unis d'Amérique; et le bureau pourra de temps à autre vendre partie de ces effets publics, et devra dans ce cas remplacer immédiatement les produits de la vente dans d'autres effets de la nature et de l'espèce ci-dessus mentionnées, ou il pourra, lorsqu'il en sera chargé par résolution des porteurs de bons passée conformément à un règlement de la compagnie, racheter des bons de la compagnie restant en circulation.

" V. Les placements à faire tel que ci-dessus prescrit, et les effets publics dont ils se composeront de temps à autre, formeront un fonds d'amortissement qui sera gardé par le bureau des syndies pour les objets suivants, savoir : pour payer tous les frais et dépens qui pourront être encourus dans l'exécution des charges créées par la présente, et dans les placements et re-placements ci-dessus prescrits; et ensuite pour payer l'intérêt sur les bons de la compagnie, à mesure qu'il sera dû et deviendra payable; et ensuite pour payer et acquitter les bons de la compagnie à mesure qu'ils écherront et que les sommes obtenues par leur vente deviendront dues et payables; et de plus, après l'entier paiement et remboursement de toutes les sommes d'argent ainsi empruntées, et de l'intérêt sur les bons de la compagnie, et de tous les frais et dépens encourus dans l'exécution des devoirs par le présent créés, de transférer le dit fonds d'amortissement et les effets publics le composant, à la compagnie, pour ses usage et avantage exclusifs et absolus; et les devoirs par le présent imposés au bureau des syndies cesseront alors entièrement et absolument.

" VI. Le bureau des syndies se conformera à tout ordre ou instruction, concernant l'accomplissement de ses devoirs, qui pourra lui être signifié de concert par la compagnie et les porteurs de bons agissant tel que prescrit par règlement.

" 24. Que le bureau sera revêtu de tels autres pouvoirs qui pourront lui être conférés par quelque règlement de la compagnie approuvé par le gouvernement. Mais nul règlement ne sera contraire aux dispositions de la présente charte, ou incompatible avec elle.

" 25. Qu'une majorité du bureau des syndies pourra exercer les pouvoirs du bureau, et les actes de cette majorité seront réputés être les actes du bureau. Mais aucun des pouvoirs par le présent conférés à la compagnie ou au bureau des syndies, ou à la majorité d'entre eux, ne seront exercés en contradiction ou d'une manière incompatible avec les dispositions d'aucune convention qui aura été dûment faite par la compagnie ou le bureau des syndies, ou par tous deux, avec toute personne ou pour toutes personnes qui seront convenues de devenir porteurs de bons de la compagnie. Et toute convention, résolution ou démarche faite ou adoptée contrairement à telle convention, ou d'une manière incompatible avec elle, au détriment des porteurs de bons, sera absolument nulle et non avenue en loi, et n'aura aucune force ou valeur quelconque.

ADMINISTRATION DES TERRES.

" 26. Que le bureau des directeurs pourra, de temps à autre, nommer des commissaires ou agents pour l'administration et la vente des terres de la compagnie, et les charger des pouvoirs et devoirs qui seront prescrits par les règlements de la compagnie.

" 27. Que la compagnie rendra au bureau des syndies un compte de toutes les terres vendues, louées ou autrement employées par elle; et elle devra en remettre les produits au bureau des syndies, de temps à autre, déduction faite des frais d'administration et de vente, lesquels ne devront pas excéder dix pour cent du produit total.

POUVOIRS DE LA COMPAGNIE.

" 28. La compagnie fera, de temps à autre, inscrire les noms des personnes ayant des intérêts dans le fonds social de la compagnie, et le montant des intérêts qu'elles possèdent respectivement, dans un livre qui sera dénommé " le registre du capital"; et elle pourra, de la même manière, faire inscrire les noms et le montant des intérêts des porteurs de bons, de temps à autre, dans un livre qui sera dénommé " le registre des bons"; et des doubles de tous les registres des actions et bons de la compagnie et de ses actionnaires et porteurs, tenus au bureau principal de la compagnie en Canada, pourront être transmis à l'agent de la compagnie à Londres.

" 29. La compagnie pourra payer aux actionnaires un intérêt sur le montant de leur capital versé, au taux de cinq pour cent par année, pendant la construction du chemin de fer et des travaux d'art.

" 30. Que la compagnie aura pouvoir et autorité de devenir partie à des billets promissaires et lettres de change pour des sommes de pas moins de cent piastres; et tous tels billets

promis-
par le p
gatoï res
tant les
à la fois
promisse
que rien
des bille
ou comm
"

arrange
Unis, a
jonction
pourra,
toutes c
elle pou
ou faire
approba
et unifi
ou qui
"

llie, so
de chac
taire de
accompl
sur le
pourra
tester d
"

entrep
graph
pour ce
graphie
poursu
section

"

Jean B
Flemi
Ne l'u
gestion
d'élire
srier
des di
saires
reau c

seurs;
presen
chaqu
ou rej
en ch
suite
manq
la ch

promissoires faits ou endossés, ou toutes telles lettres de change tirées, acceptées ou endossées par le président ou vice-président de la compagnie, sous l'autorisation du bureau, seront obligatoires pour la compagnie; et elle pourra aussi émettre des certificats d'actions (*scrip*), portant les mêmes signatures, remboursables en actions de la compagnie ou en terres, ou les deux à la fois; et il ne sera jamais nécessaire de faire apposer le sceau de la compagnie à tels billets promissoires ou à telles lettres de change, ni à tels certificats d'actions; pourvu, néanmoins, que rien dans la présente section ne sera interprété comme autorisant la compagnie à émettre des billets ou lettres de change payables au porteur, ou destinés à la circulation comme argent ou comme billets de banque.

“ 31. Que la compagnie, pourra avec l'approbation du gouvernement, faire et conclure des arrangements avec toute autre compagnie de chemin de fer incorporée en Canada ou aux Etats-Unis, aux fins de construire un embranchement ou des embranchements pour faciliter une jonction des chemins de fer de la compagnie ou de telle autre compagnie incorporée, et elle pourra, avec la même approbation, faire des arrangements pour l'échange mutuel du trafic avec toutes compagnies de chemin de fer prolongeant leurs lignes jusqu'à celles de la compagnie; et elle pourra, avec la même approbation, louer ou acquérir tels chemin de fer ou chemins de fer, ou faire des arrangements relatifs à la circulation; et généralement elle pourra, avec la même approbation, conclure toutes conventions ayant pour but d'assurer la communication complète et uniforme, par voie de chemin de fer avec le réseau des chemins de fer existant actuellement ou qui existeront à l'avenir en Canada ou aux Etats-Unis.

“ 32. Que la compagnie, après que le chemin, ou partie du chemin, aura été livré au public, soumettra annuellement au Parlement du Canada, dans les trente jours après l'ouverture de chacune de ses sessions, un état détaillé et circonstancié, attesté par le président et le secrétaire de la compagnie, de tous les deniers par elle reçus et dépensés sur la partie ainsi ouverte, accompagné d'un aperçu classifié du tonnage, du fret et du nombre de passagers transportés sur le dit chemin; et elle se conformera à toutes dispositions ultérieures que le Parlement pourra à l'avenir décréter au sujet de la forme ou des détails de tel état ou du mode de l'attester ou faire.

“ 33. Que la compagnie pourra, jusqu'à ce que le droit lui en soit retiré par le Parlement, entreprendre la transmission de messages pour le public par la voie de toute ligne de télégraphe qu'elle pourra construire sur la ligne de son chemin de fer, et percevoir des péages pour ce faire; ou elle pourra, avec l'approbation du gouvernement, louer cette ligne de télégraphe, en tout ou en partie, sujet aux dispositions de la présente; et, si elle juge à propos de poursuivre ces opérations, elle sera assujétie aux dispositions de la quatorzième section et des sections suivantes du chapitre soixante-sept des Statuts Révisés du Canada.

DIRECTEURS ET LEURS POUVOIRS.

“ 34. Que les dits Sir Hugh Allan, Adam George Archibald, Joseph Octave Beaubien, Jean Baptiste Beaudry, Egerton Ryerson Burpee, Frédéric William Cumberland, Sandford Fleming, Robert Newton Hall, John Sebastian Helmcken, Andrew McDermot, Donald McInnes, Walter Shanly et John Walker, — la majorité desquels formera un *quorum* pour la gestion des affaires, — seront les directeurs provisoires de la compagnie et auront pouvoir d'élire un président et un vice-président parmi leur nombre, de nommer un secrétaire, un trésorier et d'autres officiers; de convoquer une assemblée générale des actionnaires pour l'élection des directeurs, tel que ci-dessous prescrit, et généralement d'accomplir tous autres actes nécessaires pour la gestion et l'administration de l'entreprise, et finalement pour faire élire un bureau de directeurs par les actionnaires.

“ 35. Que les directeurs provisoires resteront en charge jusqu'à l'élection de leurs successeurs; ils convoqueront une assemblée des actionnaires qui aura lieu à l'époque ci-dessus prescrite, et en tel endroit dans la cité d'Ottawa qu'ils fixeront, en en donnant avis suffisant à chaque actionnaire; et à cette assemblée générale les actionnaires, personnellement présents ou représentés par procureurs, éliront treize directeurs, qui constitueront le bureau et resteront en charge jusqu'à ce que d'autres soient élus à leur place; et s'il survient quelque vacance par suite de décès, résignation, incapacité intellectuelle, insolvabilité ou disqualification par manque d'actions de quelque directeur, la vacance sera remplie pour le reste de l'exercice de la charge par le bureau des directeurs.

" 36. Que les directeurs seront au nombre de treize, dont sept formeront un *quorum*, et pourvu que ce *quorum* soit présent, tout directeur absent pourra se faire représenter et voter par un autre directeur comme son procureur; mais aucun directeur ne sera porteur de plus d'une procuration. Et les directeurs se retireront dans l'ordre suivant, savoir: quatre à la fin de la première et de la seconde année respectivement, et cinq à la fin de la troisième année, et ainsi de suite dans les mêmes proportions pour les années subséquentes. Les directeurs qui devront ainsi se retirer à la fin de la première année, seront désignés au scrutin par le bureau. Ceux qui devront se retirer à la fin de la seconde année, seront aussi désignés au scrutin parmi les neuf directeurs restant du premier bureau. Et à la troisième élection, de même qu'aux élections subséquentes, ils se retireront par rang d'ancienneté; mais les directeurs sortant de charge pourront être réélus, et tout directeur nommé par le bureau pour remplir une vacance se retirera à l'expiration de l'exercice alors courant, et les actionnaires éliront alors un directeur pour le remplacer, lequel occupera la même position, à l'égard de la retraite et l'ancienneté, que le directeur qui avait créé la vacance. Et le premier mercredi de février de chaque année subséquent, ou tel autre jour qui pourra être fixé par règlement de la compagnie, il se tiendra au bureau principal de la compagnie une assemblée générale des actionnaires, à laquelle assemblée ils éliront tel nombre de directeurs, pour l'année suivante, qui sera nécessaire pour remplacer les directeurs sortant de charge; et avis public de telle assemblée annuelle sera donné au moins un mois avant le jour de l'élection. Chaque directeur sera un sujet de Sa Majesté et devra posséder au moins deux cent cinquante actions du fonds social. L'élection des directeurs se fera au scrutin, et le président de la compagnie et une majorité des directeurs résideront en Canada.

" 37. Que le siège des affaires de la compagnie sera en la cité d'Ottawa; mais d'autres lieux où les directeurs ou les comités des directeurs pourront s'assembler et transiger les affaires pourront être fixés par les règlements de la compagnie.

" 38. Que chaque fois qu'il paraîtra expédient au bureau des directeurs de convoquer une assemblée générale spéciale des actionnaires pour un objet quelconque, les directeurs convoqueront cette assemblée en la cité d'Ottawa, par annonce, de la manière ci-dessus prescrite, et l'annonce devra spécifier expressément les affaires à transiger à telle assemblée.

" 39. Que tout acte dont l'exécution sera requise et autorisée au nom de la compagnie sera réputé valide et obligatoire pour la compagnie, s'il est signé par le président ou le vice-président et le secrétaire, et si le sceau de la compagnie y est apposé; et nulle autorisation spéciale ne sera nécessaire pour apposer le sceau à un tel acte.

" 40. Que les directeurs de la compagnie auront pouvoir et autorité d'administrer, gérer et conduire les affaires de la compagnie; ils auront et exerceront tous les pouvoirs nécessaires pour leur permettre de remplir et accomplir, faire et exécuter toutes actions, matières ou choses, actes et instruments qui seront nécessaires pour mettre à effet les dispositions de la présente charte, d'après sa véritable intention et teneur, y compris le pouvoir de vendre, louer ou autrement aliéner les terres accordées ou qui seront accordées ou concédées à la compagnie à titre d'aide, et dont elle n'aura pas besoin pour les fins du chemin de fer, sauf en tant que leurs pouvoirs à cet égard sont expressément limités par la présente. Et ils auront aussi pouvoir et autorité de faire, de temps à autre, des règlements pour la gouverne, la gestion et l'administration des affaires de la compagnie en général, — pour la rémunération du président et des directeurs de la compagnie, si cette rémunération est jugée convenable, et aussi de faire les règlements prévus par les dispositions de la présente charte pour la réglementation des différentes matières qu'il y est prescrit ou permis de régler, — et de les amender ou révoquer; pourvu, néanmoins, que ces règlements n'aient aucune force ou vigueur à l'égard d'aucune matière dans laquelle ils seront, en tout ou en partie, contradictoires ou incompatibles avec la présente charte, ni à l'égard d'aucune matière qui exige la sanction du gouvernement, jusqu'à ce qu'ils aient reçu cette sanction. Et ces règlements n'auront en aucun cas aucune force ou vigueur après la première assemblée générale des actionnaires, qui se tiendra après qu'ils auront été passés par le bureau des directeurs, à moins qu'ils ne soient approuvés à cette assemblée; et toute copie de règlements de la compagnie, ou de quelque'un d'entre eux, paraissant être signé par le commis, secrétaire ou autre officier de la compagnie, et portant le

sceau de
dans to

" 41
qui con
péages
de ces l
lieux q
sorie q
par un
tel très
de tell
denier
bureau
ou le
les bo
et ces

qu'ils
de la
autori
égal c
gnie,

l'inter
de bo
nissa
remet
le di
lutio
teurs

des
pour
dans
Pou
après

arge
men
la p
fixé
com
ing

du
con
mo
tio
qu
est

sceau de la compagnie, sera reçue comme preuve *primâ facie* de l'existence de ce règlement dans toutes les cours et tribunaux de la Puissance du Canada.

" 41. Que les directeurs de la compagnie sont, par la présente, autorisés à émettre des bons qui constitueront une charge privilégiée sur le chemin de fer et ses dépendances, et sur ses péages et revenus, et sur les terrains en la possession de la compagnie à l'époque de l'émission de ces bons ou qui seront ultérieurement acquis. Et ces bons seront d'après la forme, et pour le montant et avec les coupons y attachés, et ces bons et coupons seront payables aux temps et lieux que les directeurs pourront au besoin fixer. Et le paiement du prix d'achat au trésorier de la compagnie, ou à toute autre personne nommée à cette fin par règlement, opéré par un acquéreur *bôna fide* des terres appartenant à la compagnie, et la quittance donnée par tel trésorier ou autre personne ainsi nommée, pour tel prix d'achat, constituera une extinction de telle charge à l'égard des terres dont le prix est ainsi payé; et la compagnie tiendra tous les deniers ainsi reçus séparément et à part de ses fonds ordinaires, et en paiera le produit net au bureau des syndics, comme il est prescrit plus haut. Les bons seront signés par le président ou le vice-président et le secrétaire, mais la signature du président ou du vice-président sur les bons, et la signature du secrétaire sur les coupons, pourront y être lithographiées ou gravées et ces bons seront valables sans que le sceau de la compagnie y soit apposé.

" Pourvu que le montant de ces bons n'excédera pas quarante mille piastres par mille et qu'ils seront émis en proportion de la longueur du chemin de fer devant être construit en vertu de la présente charte, à moins que l'émission de bons pour un montant plus considérable soit autorisée par le gouvernement. Et tous les bons émis en vertu de la présente charte auront égal et même rang de priorité et constitueront une charge privilégiée sur l'actif de la compagnie, comme il est prescrit plus haut.

" 42. Que si, en aucun temps, il est fait par la compagnie, avec des personnes ayant l'intention de devenir porteurs de bons de la compagnie, un arrangement restreignant l'émission de bons par la compagnie, en vertu des pouvoirs conférés par la section précédente, ou définissant ou limitant la manière d'exercer ces pouvoirs, la compagnie ne devra pas agir ultérieurement en vertu de ces pouvoirs autrement qu'en la manière définie, restreinte et limitée par le dit arrangement. Et aucun bon ultérieurement émis par la compagnie, et aucun ordre, résolution ou procédé ultérieurement faits et passés par la compagnie, ou par le bureau des directeurs, contrairement aux termes du dit arrangement, ne seront valables et n'auront effet.

" 43. Que les directeurs de la compagnie pourront, par règlement, nommer un agent ou des agents en la cité de Londres (Angleterre), et, par ce règlement, prescrire des dispositions pour le paiement de dividendes et pour le transfert du capital et des actions de la compagnie dans la cité de Londres, de telle manière et à telles conditions que ce règlement prescrira. Pourvu que tous règlements pour le transfert du capital, passés durant la période de six ans après la date de la présente charte, devront être sujets à l'approbation du gouvernement.

DISPOSITIONS DIVERSÉS.

" 44. Qu'en vue de faire une répartition des concessions de terres et des subventions en argent, le chemin de fer sera divisé en sections convenables; et aussitôt que des renseignements suffisants auront été obtenus sur la difficulté et le coût de construction des dites sections, la proportion des terres et des subventions d'argent applicables à chacune de ces sections sera fixée par un arrangement entre le gouvernement et la compagnie; et si le gouvernement et la compagnie ne peuvent s'entendre à cet égard, la dite proportion sera déterminée par trois ingénieurs choisis comme il est prescrit plus haut.

" 45. Que "l'Acte des chemins de fer, 1868," tel que modifié par tout acte du parlement du Canada passé durant la session tenue en l'année 1872, relativement à tout chemin de fer construit en vertu de tel acte sur l'une quelconque des lignes ou entre aucuns des points mentionnés dans l'acte cité en premier lieu dans la présente charte, en tant que les dispositions du dit acte sont applicables à l'entreprise autorisée par la présente charte, et en tant qu'elles ne sont pas incompatibles avec les termes de la dite charte ou contraires à ces termes, est, par le présent, incorporé dans la dite charte.

" 46. Et en ce qui concerne le dit chemin de fer, la huitième section de "l'Acte des

chemins de fer, 1868” relative aux *plans et arpentages*, sera assujétie aux dispositions suivantes :

“ Il suffira que la carte ou plan et le livre de renvoi de toute partie de la ligne du chemin de fer n'étant pas dans un district ou comté pour lequel il y a alors un greffier de la paix, soient déposés au bureau du ministre des travaux publics du Canada, et toute omission, énonciation fautive, ou déclaration erronée de terrains qui sera faite, pourra être corrigée par la compagnie, du consentement du ministre, et certifiée par lui, et la compagnie pourra alors construire le chemin de fer conformément à telle correction corrigée.

“ Le onzième paragraphe de la huitième section susdite de l'acte des chemins de fer ne s'appliquera à aucune partie du chemin de fer traversant des terres non concédées de la couronne, ou des terres ne se trouvant pas dans un *township* arpenté de quelque province; et dans ces lieux des déviations n'exécédant pas cinq milles de la ligne indiquée sur la carte ou le plan approuvé par le gouvernement et déposé par la compagnie, seront permis sur l'approbation de l'inspecteur du gouvernement sans correction formelle ou certificat; et toute déviation ultérieure qui pourra être jugée à propos, pourra être autorisée par ordre du gouvernement, et la compagnie pourra alors construire son chemin de fer conformément à la déviation ainsi autorisée.

“ La carte ou plan et le livre de renvoi faits et déposés conformément à la présente section, après avoir été approuvés par le gouvernement, seront aussi valides que s'ils eussent été faits et déposés tel que prescrit par l'Acte des chemins de fer, 1868,” pour toutes les fins du dit acte et de la présente charte; et toute copie ou extrait qui en sera fait, certifié par le dit ministre ou son député, fera foi devant toutes les cours de droit du Canada.

“ Il suffira qu'une carte ou qu'un profil de toute partie du chemin de fer complété, n'étant pas situé dans un comté ou district ayant un bureau d'enregistrement, soit déposé au bureau du dit ministre des travaux publics.

“ La compagnie ne devra commencer la construction d'aucun pont sur un cours d'eau navigable avant d'avoir soumis au gouvernement les plans des pont et de toutes les constructions qui devront s'y rattacher, ni avant que ces plans et l'emploi de ces pont aient été approuvés par le gouvernement; et les conditions qu'il jugera convenables l'approuver est égal devront être remplies; et le plan de tel pont ne pourra être modifié et aucune déviation n'y sera permise si ce n'est avec la permission du gouvernement.

“ 47. La disposition établie dans les paragraphes trente, trente-et-un et trente-deux de la section neuf de l'Acte des chemins de fer, 1868,” relativement aux charges sur les terres acquises par la compagnie, s'appliquera aux terres acquises par la compagnie dans les provinces de Manitoba et de la Colombie Britannique et dans les territoires du Nord-Ouest; et, en ce qui concerne les terres dans le territoire du Nord-Ouest, le jour du jour de la reine, pour la province de Manitoba, sera réputée être le jour désignée dans les paragraphes susdits.

“ 48. Que dans les provinces de la Colombie Britannique et de Manitoba, tout juge de la cour supérieure ou d'une cour de comté, aura tous les pouvoirs conférés par le dit acte à un juge de comté, et dans les territoires du Nord-Ouest, ces pouvoirs seront exercés par un juge de la cour du banc de la reine de la province de Manitoba.

“ 49. Qu'il sera loisible à la compagnie de passer sur toutes les terres avoisinant ou près de la ligne du dit chemin de fer, les pierres, le bois de construction, les graviers et autres matériaux nécessaires ou utiles pour la construction de son chemin de fer, et pourra réserver et prendre pour son usage une plus grande étendue de terrains, publics ou privés, pour les stations, dépôts, ateliers, écluses, voies latérales, quais, havres, pour si voir, et pour ériger des clôtures pour prévenir l'amoindrissement de la voie, que celle mentionnée dans l'Acte des chemins de fer, 1868,” telle plus grande étendue de terrain devant cependant être concédée par le gouvernement et indiquée sur les cartes ou plans déposés au département du ministre des travaux publics.

“ 50. Et attendu qu'il peut être nécessaire pour la compagnie d'avoir la propriété de fosses à gravier, de carrières et de terres contenant des dépôts de graviers, pierres ou argile à brique, fer ou charbon, et aussi d'autres terrains propres à servir de stations ou pour d'autres fins, à des endroits convenables le long de sa ligne de chemin de fer, dans le but de construire, entretenir, et faire fonctionner le chemin de fer, — et qu'il arrive qu'on ne peut se

procurer en tout temps ces fosses à gravier, carrières ou dépôts, sans acheter en entier le terrain où peuvent se trouver ces dépôts : à ces causes, il sera loisible à la dite compagnie d'acheter, posséder, tenir, prendre, recevoir et employer le long de la ligne du dit chemin de fer, ou à une distance d'icelle (et si ces terrains sont à une distance de la ligne, la compagnie aura le droit nécessaire de passage pour s'y rendre), tous les terrains, emplacements et héritages qu'il plaira à Sa Majesté ou à toute autre personne ou personnes, ou corps politique, de donner, octroyer, vendre ou transporter à la dite compagnie, ou à l'usage de la dite compagnie, ou en fidéicommiss pour elle, ses successeurs et ayant-cause ; et la dite compagnie pourra et peut établir des stations ou ateliers sur ces lots ou lopins de terre ; et, de temps à autre, par acte de marché et vente ou autrement, elle pourra aussi donner, vendre ou transporter toutes les parties des dites terres qu'il ne sera pas nécessaire de garder pour fosses à gravier, carrières, voies latérales, embranchements, cours à bois, terrains pour stations ou ateliers, ou pour réparer, entretenir et employer, du mieux possible, le dit chemin de fer et les autres ouvrages qui en dépendent.

" 51. Quant aux localités non situées dans une province, tout avis qui, aux termes de " l'Acte des chemins de fer, 1868, " doit être inséré dans la *Gazette Officielle* d'une province, pourra être donné dans la *Gazette du Canada*.

" 52. Que les titres et transports de terre à la compagnie pour les objets de la présente charte (n'étant pas des lettres patentes de la couronne) pourront être, autant que les circonstances le permettront, dans la forme suivante, savoir :

" Sachez tous par ces présentes que je, A. B., en considération de la somme de _____ à moi payée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dont quittance, cède, vends et transporte à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayant-cause, tout ce certain lot de terre (*ici désignez le terrain*) pour la dite compagnie, ses successeurs et ayant-cause, à toujours, avoir et posséder le dit lot de terre et dépendances.

" En foi de quoi, mou seing et sceau ce _____ jour de _____ mil huit cent _____

" Signé, scellé et délivré en présence de)

" C. D.

" E. F.

A. B. [L. S.]

ou tout autre formule au même effet.

" 53. Que les armées de mer ou de terre, soit impériales ou canadiennes, régulières ou volontaires, et l'artillerie, les munitions, le bagage, les provisions ou autres effets destinés à leur usage, et tous officiers et autres voyageant pour le service naval, militaire ou autre de Sa Majesté, et leurs bagages et provisions, seront en tout temps, lorsque demande en sera faite à la compagnie par l'un des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté, ou par le ministre de la milice et de la défense du Canada, ou par l'officier en chef de la marine commandant la station de l'Amérique du Nord sur l'Atlantique, ou sur l'Océan Pacifique, transportés sur ce chemin de fer aux termes et conditions, et sous les règlements que le gouvernement prescrira au besoin.

" 54. Que les juges de paix pour tout comté ou district dans la Colombie Britannique et la province de Manitoba, assemblés en sessions générales ou trimestrielles, auront les pouvoirs conférés par la quarante-neuvième section de " l'Acte des chemins de fer, 1868, " aux juges de paix ainsi assemblés dans la province d'Ontario, quant à la nomination de constables pour les chemins de fer, et dans les localités où il n'y a pas telles sessions, deux juges de paix dans l'une ou l'autre des dites provinces, ou dans toute localité ne se trouvant pas dans une province, auront les pouvoirs conférés par la dite section à deux juges de paix dans l'Ontario pour la nomination et la démission de ces constables ; et lorsqu'il n'y aura pas de greffier de la paix, l'un se dispensera de l'enregistrement de la nomination d'un constable.

" 55. Qu'il sera loisible au gouvernement, par un ordre publié dans la *Gazette du Canada*, le ou avant le premier mai 1874, de déclarer la présente charte et ses dispositions, ainsi que tout contrat quelconque et convention passés entre le gouvernement et la compagnie, nul et

sans effet si la compagnie n'a pas, le premier jour de janvier précédant cette date, pris des mesures à la satisfaction du gouvernement pour prélever l'argent requis pour la construction et l'exploitation du dit chemin de fer.

" 56. Quo les expressions " le gouvernement " et " le gouverneur en conseil, " usitées dans la présente charte, signifient le gouverneur-général en conseil; et l'expression " chemin de fer " comprend aussi bien les embranchements que la ligne principale du chemin de fer du Pacifique, à moins que le contraire ne ressorte du contexte.

" Et Nous, pour Nous-mêmes, Nos héritiers et successeurs, voulons et déclarons que Nos présentes lettres-patentes, ou copie certifiée d'icelles, soient en toutes choses valides et ayant effet en loi, conformément à leur véritable intention et signification, et soient, reconnues valides et ayant effet pour toutes Nos cours et juges, et tous officiers, personnes et corps politiques ou incorporés qu'elles concernent ou doivent ou peuvent concerner.

" EN FOI DE QUOI, Nous avons fait rendre Nos présentes Lettres Patentes, et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Cousin et Conseiller le Très-Honorable Sir FRÉDÉRIC TEMPLE, comte de Dufferin, vicomte et baron Clandeboye, de Clandeboye, dans le comté Down, dans la pairie vicomte et baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le Royaume-Uni, baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le comté Down, dans la pairie d'Irlande, et baronnet, Chevalier de Notre Très-Illustre Ordre de Saint-Patrice et Chevalier Commandeur de Notre Très-Honorable Ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada et Gouverneur et Commandant-en-Chef de l'Île du Prince-Edouard, et Vice-Amiral du Canada et de l'Île du Prince-Edouard, etc.

" A Notre Hôtel du Gouvernement, en NOTRE CITÉ D'OTTAWA, en Notre Puissance, ce CINQUIÈME jour de FÉVRIER, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent soixante-treize, et de Notre règne la trente-sixième.

" Par Ordre,

" J. C. AIKINS,

" Secrétaire d'Etat."

" BUREAU DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

" OTTAWA, 14 février 1873.

" MONSIEUR, — J'ai reçu ordre de vous transmettre la charte ci-inclue de la "Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique" dont vous voudrez bien accuser réception.

" J'ai, etc.,

" E. PARENT,

" Sous-Secrétaire d'Etat.

" SIR HUGH ALLAN,

" etc., etc., etc.

" Montréal. ,,

" MONTRÉAL, 17 février 1873.

" MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 14 du courant, ainsi que de la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique.

" J'ai, etc.,

" HUGH ALLAN.

" E. Parent, Ecr.,

" Sous-Secrétaire d'Etat,

" Ottawa. "

gement ou entente considérée désavantageuse aux intérêts canadiens, et qui, d'après les renseignements qu'ils possèdent et dont il a été fait mention plus haut, existe encore actuellement, continuera à être la cause que la population canadienne s'abstiendra de contribuer au capital de toute compagnie où figureront Sir Hugh Allan et ses associés comme principaux directeurs. Les soussignés sont aussi d'opinion que loin d'être limité à un petit cercle, ainsi que le prétend le comité de la compagnie du Pacifique du Canada, ce sentiment est partagé par tout le pays.

" Les soussignés se permettent de rappeler au gouvernement que pour la souscription au capital de la compagnie du Pacifique du Canada, des livres sont restés ouverts pendant des mois dans les capitales et grandes villes de toutes les provinces de la Confédération.

" La compagnie du Pacifique du Canada a pu ainsi juger de la considération dont elle jouit parmi les capitalistes et la population du Canada.

" Il est aussi quelque peu étonnant que dans son mémoire le comité de cette compagnie ne fasse pas connaître au gouvernement quelle somme de capital a été souscrite jusqu'à un jour indiqué, soit jusqu'au 1er octobre dernier. Dans son mémoire, le comité garde au contraire le plus profond silence sur le concours que sa compagnie espère obtenir des capitalistes canadiens.

" Sans les protestations réitérées que sa compagnie serait purement anglo-canadienne, ce silence serait de nature à faire croire que les directeurs n'ont que peu ou point d'espoir qu'il en soit ainsi. Pour les raisons données plus haut et pour celles que comporte leur lettre du 30 septembre dernier, les soussignés, au nom de la compagnie de l'Interocéanique, se trouvent dans la nécessité de refuser encore de se fusionner avec la compagnie du Pacifique du Canada ; mais d'après les assurances qu'ils ont reçues en cette province et dans les autres et en Angleterre, ils prennent la liberté de dire encore que, comme organisation indépendante, la compagnie de l'Interocéanique peut entreprendre la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique, car elle a pleine confiance qu'elle pourra mener à bonne fin cette entreprise avec le concours d'actionnaires canadiens et britanniques.

" Le tout respectueusement soumis.

" D. L. MACPHERSON,
" C. H. FAIRWEATHER,
" W. SHANLY,
" W. H. HOWLAND.

" Bureau du chemin de fer Interocéanique,
du Canada. }

" Toronto, 25 novembre 1872. "

" Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte du registre des procès-verbaux de la Compagnie du chemin de fer Interocéanique.

" JOHN HAGUE,
" Secrétaire Provisoire.

" Toronto, 25 novembre 1872, "

" DÉPARTEMENT DU SECÉTAIRE D'ÉTAT,

" OTTAWA, 22 octobre 1872.

" MONSIEUR, — J'ai instruction de vous transmettre la copie ci-incluse d'un arrêté en conseil au sujet de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le comité exécutif des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique projeté, concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

" J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

" E. PARENT,
" Sous-Secrétaire.

" Hon. D. L. Macpherson,
" Président de la compagnie du chemin de fer Interocéanique,

" Toronto, Ontario. "

" BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.
" TORONTO, 25 octobre 1872.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de copie d'un arrêté du conseil au sujet de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le comité exécutif de cette compagnie, relativement au chemin de fer Canadien du Pacifique.

" Je profiterai de la plus prochaine occasion pour la soumettre aux directeurs de cette compagnie.

" J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
" Votre obéissant serviteur,
" D. L. MACPHERSON
" Président provisoire de la compagnie du chemin
de fer Interocéanique.

" A l'Hon. Secrétaire d'Etat,
" Ottawa.

" BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.
" TORONTO, 26 octobre 1872.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une copie d'un " mémoire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada " sur l'exposé de faits soumis par la compagnie au gouvernement.

" Je le soumettrai aux directeurs de cette compagnie aussi tôt que possible.

" J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
" Votre obéissant serviteur,
" D. L. MACPHERSON.

" Président provisoire de la compagnie du chemin
de fer Interocéanique.

" A l'Honorable J. C. ATKINS,
" Secrétaire d'Etat,
" Ottawa.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.
" TORONTO, 26 novembre 1872.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure un " mémoire du comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada, " concernant le mémoire soumis au gouvernement par le comité exécutif de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, en date du 12 octobre 1872.

" Je regrette le retard survenu dans la transmission au gouvernement de la réponse de cette compagnie au mémoire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada; il est dû à l'absence de Toronto de membres du comité exécutif de cette Compagnie, dont l'un est encore en Angleterre.

" J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
" Votre obéissant serviteur,
" D. L. MACPHERSON

" Président Provisoire de la compagnie du chemin
" de fer Interocéanique du Canada.

" A l'Honorable Secrétaire d'Etat, etc., etc., etc.
" Ottawa."

" BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.
" TORONTO, 28 novembre 1872.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, avec la présente, un mémoire du comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique, relativement à un rapport d'un

comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le 16 octobre dernier, dont vous m'avez transmis copie pour l'information de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada.

"Je regrette le retard survenu dans la transmission du mémoire ci-joint au gouvernement; il est dû à l'absence de Toronto de membres du comité exécutif de cette compagnie, dont l'un est encore en Angleterre.

"J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
 Votre très-obéissant serviteur,
 "D. L. MACPHERSON,
 "Président Provisoire de la compagnie du chemin
 "de fer Interocéanique du Canada."

"A l'Honorable Secrétaire d'Etat, etc., etc., etc.
 "Ottawa."

MEMOIRE.

"Les soussignés, membres du comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada, ont l'honneur d'exposer qu'ils ont pris en considération le rapport du comité de l'honorable Conseil Privé au sujet de la fusion des compagnies de l'Interocéanique et du Pacifique du Canada, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 16 octobre dernier, et transmis au président provisoire de cette compagnie. En réponse, les soussignés exposent respectueusement pour l'information de Son Excellence le Gouverneur-Général, que les communications adressées au gouvernement par cette compagnie, le 30 septembre dernier et le 25 novembre courant, développant pleinement les raisons qui ont induit cette compagnie à refuser de se fusionner avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada. Les soussignés croient inutile de signaler de nouveau ces raisons; ils ajouteront seulement que les promoteurs de l'organisation de la compagnie Interocéanique sont convaincus que la fusion de cette compagnie avec celle du Pacifique du Canada ne répondrait pas à l'attente du gouvernement, parce que, de leur avis, elle ne pourrait commander la confiance de la population du Canada envers la compagnie ainsi fusionnée, et conséquemment, cette fusion, dans de telles circonstances, ne pourrait certainement pas réussir, lorsqu'il s'agirait d'organiser la compagnie sur la base de la propriété canadienne.

"Les principales questions traitées dans le rapport du comité de l'honorable Conseil Privé ayant été déjà longuement discutées dans les deux lettres dont il est parlé plus haut, les soussignés croient seulement nécessaire de ne se prononcer que sur un autre point signalé pour la première fois à l'attention de la compagnie Interocéanique.

"Les soussignés exposent respectueusement qu'ils croient par le rapport de l'honorable Conseil Privé, que le gouvernement les accuse implicitement de négligence pour ne s'être pas adressés au gouvernement durant l'été de 1871, et n'avoir pas fait de propositions pour la construction et l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique.

"Les soussignés exposent qu'ils ne voient pas comment ils auraient pu le faire avant que le gouvernement eût annoncé qu'il était prêt à recevoir des propositions.

"Le comité de l'honorable Conseil Privé donne, de l'avis des soussignés, une réponse à cette accusation, car il appert par le rapport que lorsque M. Waddington et ses associés adressèrent une soumission au gouvernement pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, ils furent informés que le gouvernement n'était pas en mesure d'entrer en négociations.

"Si le refus de la compagnie Interocéanique de se fusionner avait pour résultat de la rendre complètement étrangère au chemin de fer Canadien du Pacifique, les soussignés et leurs associés auront néanmoins la satisfaction de savoir que, si cette grande entreprise nationale reste entre les mains des Canadiens et des Anglais, cela sera dû en grande mesure à leurs efforts, et que si malheureusement elle tombait entre des mains étrangères et rivales, ce ne

serait pas de leur faute, mais en dépit de leurs énergiques efforts pour éviter un si grand malheur.

"Le tout respectueusement soumis.

" D. L. MACPHERSON,
" C. H. FAIRWEATHER,
" W. SEANLY,
" W. H. HOWLAND.

" Bureau de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada.
" Toronto, 23 novembre 1872."

" Je certifie que le mémoire ci-dessus est un extrait fidèle du registre des procès-verbaux de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada.

" JOHN HAGUE,
" Secrétaire Provisoire.

" Toronto, 28 novembre 1872."

" BUREAU DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

" TORONTO, 2 décembre 1872.

" MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'acuser réception de votre lettre du 28 du mois dernier, dans laquelle se trouvait un mémoire du comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique, relatif à un rapport du comité de l'honorable Conseil Privé, en date du 16 octobre dernier.

" Votre, etc.,

" E. PARENT.

" L'Honorable D. L. MACPHERSON,
" Sénateur, Toronto."

(Incluse No 3. *)

CORRESPONDANCE ENTRE SIR HUGH ALLAN ET SES ASSOCIÉS AMÉRICAINS.

(Du Herald de Montréal.)

" La partie suivante de la preuve écrite, démontrant la nature vénale des négociations qui ont eu lieu entre Sir Hugh Allan et le gouvernement, au sujet de l'octroi de la charte du chemin de fer du Pacifique, est tombée en notre possession.

(Télégramme.)

" C. M. SMITH, de Chicago,
" Metropolitan Hotel, New-York.

" Envoyez-moi par la poste, aux soins de Allan frères & Cie, Liverpool, les noms de ceux qui sont engagés avec nous dans l'entreprise du chemin de fer.

(Signé)

" H. ALLAN. "

(Lettre.)

" LONDRES, E. C., 4 novembre 1871.

" CHER M. SMITH, — Je trouve que les financiers ici prennent beaucoup d'intérêt à notre projet d'un chemin de fer du Pacifique de la Puissance, et si nous désirons prélever des fonds ici pour faire marcher l'affaire, je n'ai aucun doute que nous pourrions les obtenir.

* La traduction des lettres comprises dans cet envoi est tirée du rapport officiel des Commissaires-Enquêteurs. (Note des Traducteurs.)

“ Je n'ai rien appris du gouvernement à ce sujet, et je suppose que rien ne sera fait avant mon retour. J'ai l'intention de m'embarquer avant la fin du mois.

“ Tout à vous,
(Signé)

“ HUGH ALLAN. ”

(Télégramme.)

“ MONTRÉAL, 7 décembre, 1871.

“ C. M. SMITH, banquier.

“ Je ne crois pas que le gouvernement à Ottawa soit prêt à traiter avec nous avant le 18 courant. Sir *Francis Hincks* est ici et pense qu'il serait nécessaire de demander des soumissions afin d'éviter le blâme.

(Signé)

“ HUGH ALLAN. ”

(Télégramme.)

“ MONTRÉAL, 8 décembre 1871.

“ C. M. SMITH, banquier.

“ J'ai vu Sir *Francis* aujourd'hui; il dit que le gouvernement a décidé de faire des annonces, et qu'il est inutile d'aller à Ottawa maintenant. Je vous écris par la malle.

(Signé)

HUGH ALLAN.

(Lettre.)

“ MONTREAL, 8 décembre 1871.

“ C. M. SMITH, Eer., Banquier.

“ CHER MONSIEUR, — Sir *Francis Hincks* est venu à mon bureau aujourd'hui, et m'a informé qu'il désire plus que jamais faire des arrangements avec nous au sujet du chemin de fer, mais que le gouvernement pense que s'il conclut un arrangement avec nous sans donner des avis pour soumissions, il sera attaqué dans la Chambre à ce sujet. Je erois que ceci peut être vrai, et avec cette perspective je ne vois pas qu'il soit utile pour nous de nous rendre à Ottawa pour le moment; mais je pense que nous devons nous rencontrer et nous entendre sur les préliminaires nous-mêmes et décider de la conduite à tenir. Ainsi, si vous venez ici le 15 courant, j'irai à New-York avec vous le 18 et nous pourrons alors mettre l'affaire en bonne forme. Veuillez m'apprendre si cela vous convient.

“ Tout à vous,

“ (Signé)

“ HUGH ALLAN. ”

“ MONTRÉAL, 29 décembre 1871.

“ G. W. McMULLEN, Eer., Picton, Ont.

“ CHER MONSIEUR, — J'ai votre lettre de Picton, mais je n'ai rien reçu de New-York depuis que j'ai laissé cette ville.

“ Plusieurs rumeurs circulent concernant les affaires du chemin de fer, et j'ai bonne raison de croire que M. *Brydges* exerce toute l'influence qu'il peut avoir sur *Cartier* pour contrecarrer nos projets. Non pas qu'il ait aucune proposition à faire, mais il veut empêcher la construction même du chemin du Pacifique. Déjà des personnes qui travaillent dans l'intérêt de la compagnie de la Baie d'Hudson, MM. *Donald A. Smith*, *M. McMness*, *G. Laidlaw*, *G. Stephen*, *Daniel Torrance* de New-York, et un ou deux autres, ont donné avis dans la *Gazette Officielle* qu'ils feraient application pour une charte pour la construction du chemin de Pembina au Fort Garry. C'est le seul qui nous affecte. Je vais à Ottawa mercredi et reviendrai samedi. Je saurai là ce qui se passe, mais je pense que nous devons compter sûrement sur l'opposition de *Cartier*.

“ Tout à vous,

“ (Signé)

“ HUGH ALLAN. ”

" MONTRÉAL, 1er janvier 1872.

(Privée.)

" CHER MONSIEUR McMULLEN, — J'ai vu M. *Brydges* hier, et j'ai découvert assez exactement ce qu'il exigera pour se joindre à notre projet de chemin de fer. Ses conditions sont très-dures, mais comme il est probable qu'elles concernent d'autres que lui, nous devons peut-être les accepter. Il pense néanmoins que le gouvernement n'aura pas le courage d'entrer dans l'affaire, et qu'il ajournera la chose jusqu'après les élections. Je vais à Ottawa mercredi, et je verrai ce qu'il propose de faire. Je vous écrirai aussitôt que je le saurai. J'ai intention de revenir ici samedi soir.

" Vous faisant les compliments de nouvelle année, je demeure,

" Votre, etc.,

" (Signé)

" HUGH ALLAN."

" P. S. — Je reçois ce matin un télégramme de vous, m'informant que vous vous rendez à New-York. En conséquence, je vous envoie cette lettre à l'hôtel St. Nicolas.

" MONTRÉAL, 24 janvier 1872.

MM. CHAS. M. SMITH ET GEO. W. McMULLEN.

" MESSIEURS, — Ma souscription d'un million quatre cent cinquante mille piastres au *stock* de la compagnie projetée du chemin de fer Canadien du Pacifique comprend une somme de deux cent mille piastres fournie par vous et moi conjointement, laquelle doit être transférée, en tout ou en partie, à M. *C. J. Brydges*, à condition qu'il entre dans l'organisation et lui accorde le bénéfice de son appui et de son influence. Dans le cas où il refuserait ou négligerait d'entrer dans l'affaire avant le 19 avril prochain, je transporterai immédiatement ensuite, à vous conjointement, cent mille piastres de la souscription susdite, et dans le cas où l'influence et la coopération de M. B. pourraient être obtenues pour une part dans la compagnie du chemin de fer moindre que la somme susdite, je vous transporterai alors la moitié de ce qui restera dans ces deux cent mille piastres après que l'entrée de M. *Brydges* dans la compagnie aura été assurée; il est entendu cependant que toute partie ou résidu de cette somme de deux cent mille piastres pourra être employé à obtenir tout autre influence que vous et moi pourrions trouver désirable ou importante, aux mêmes conditions que proposées relativement à M. *Brydges*, et qui pourrion s'appliquer à d'autres en sus de lui.

" Tout à vous,

" (Signé)

" HUGH ALLAN."

MONTRÉAL, 5 février 1872.

" CHER MONSIEUR McMULLEN, — Je suis revenu hier d'Ottawa. Tout a bonne apparence jusqu'à présent, mais je vous dis confidentiellement qu'il y a des symptômes de refroidissement entre Sir *John* et *Cartier*, provenant des avances (*coquetting*) faites par ce dernier à *Blake* et *McKenzie* pour former une alliance afin d'emporter les élections l'été prochain et laisser *John A.* à l'écart. Ceci ne serait pas aussi bien pour nous; mais je vais à Toronto le 7 courant, afin de voir à nos intérêts. Nous sommes très-bien avec le *Globe*. Vous ne m'avez pas encore envoyé les conditions d'arrangement signées par les parties. Envoyez-les moi immédiatement, car j'en ai besoin pour mes négociations. J'aurai besoin que vous veniez ici plus tard pour nous entendre à propos de la compagnie et nous consulter sur d'autres affaires.

" N'y a-t-il pas une erreur dans le Bill imprimé, à propos des terres et de la taxation? Voyez-y.

" Tout à vous,

" (Signé)

" HUGH ALLAN."

" G. W. McMULLEN, Ec., Chicago.

" P. S. — Je vous ai écrit, mais je n'ai reçu aucune réponse."

" TORONTO, 23 février 1872.

" C. M. SMITH, Ecr., Chicago.

" CHER MONSIEUR, — Je trouve que M. *Brydges* fait un grand effort pour soulever le sentiment national dans le but de monter une opposition à notre projet du Pacifique. Il s'efforce de constituer ce qu'il appelle une compagnie purement canadienne, représentant que nous allons réaliser d'énormes bénéfices dont la plus forte partie ira à des individus des États-Unis. Il a écrit à des personnes influentes ici et ailleurs, les sollicitant de prendre des actions seulement comme sûreté, car elles ne seront jamais appelées à rien payer. Et il dit que le gouvernement doit donner la préférence à une compagnie canadienne. Je ne sais jusqu'à quel point il a réussi.

" Tout à vous,

" (Signé)

HUGH ALLAN."

" TORONTO, 24 février 1872.

" C. M. SMITH, Ecr., Chicago, Ill.

" CHER MONSIEUR, — Depuis que je vous ai écrit hier, j'ai vu M. *D. L. Macpherson* de Toronto, membre du Sénat, et un personnage qu'il importerait de gagner à nous. Nos adversaires se sont adressés à lui, et il se sert de ce fait comme d'un levier pour obtenir de meilleures conditions de nous. Il insiste pour avoir \$250,000 d'actions et menace de nous faire de l'opposition s'il ne l'obtient. Vous vous rappellerez qu'il est un de ceux que j'ai proposés comme directeur. Je ferai le mieux que je pourrai, mais je pense que M. *McMullen*, vous et moi aurons à donner de nos actions pour conseiller ces parties.

" Tout à vous,

" (Signé)

HUGH ALLAN."

" Montréal, 23 février 1872.

" C. M. SMITH, Ecr. Chicago.

" CHER MONSIEUR, — Il semble très-certain qu'en dehors des paiements en argent comptant, nous aurons à distribuer des actions comme suit : — Hon. *D. L. Macpherson*, \$100,000; hon. *A. B. Foster*, \$100,000; *Donald A. Smith*, \$100,000; *C. J. Brydges*, \$100,000; *J. J. C. Abbott*, \$50,000; *D. McInnes*, \$50,000; *John Shedder*, \$50,000; *A. Allan*, \$50,000; *C. S. Gzowski*, \$50,000; *George Brown*, \$50,000; *A. J. Hincks*, \$50,000; *H. Nathan*, \$50,000; *T. McGreevy*, \$50,000. — Total, \$850,000. Pour cela je propose que nous cédions de nos actions ainsi : — *C. M. Smith*, \$250,000; *G. W. McMullen*, \$250,000; *Hugh Allan*, \$350,000. — Total \$850,000.

" Veuillez me dire si cela vous convient. Je ne pense pas que nous puissions réussir avec moins, et peut-être aurons-nous à donner plus. Je ne pense pas que nous ayons besoin de plus de \$100,000 en argent comptant, mais je n'en suis pas encore sûr. Sur qui dois-je tirer lorsqu'il y aura besoin d'argent, quelle preuve de paiement faudra-t-il demander? Vous savez parfaitement que je ne puis pas avoir de reçus.

" Notre législature s'assemble le 11 avril, et je me prépare activement à la lutte. Chaque jour amène des difficultés nouvelles, mais j'espère les surmonter toutes avec succès. Ecrivez-moi de suite.

" Tout à vous,

" (Signé)

HUGH ALLAN."

" P. S. — Je pense qu'en matière d'argent (paiement comptant) vous devez y aller les yeux fermés. J'ai déjà payé \$3,500 et je n'ai pas une garantie ni ne puis en avoir."

" MONTRÉAL, 4 mars 1872.

" MON CHER McMULLEN, — M. Macpherson, de Toronto, et M. Brydges, d'ici, ont averti tous les deux aujourd'hui qu'ils refusaient de se joindre à nous pour l'entreprise du chemin de fer canadien.

" Ils donnent pour raisons que la compagnie est trop américaine, et qu'ils voudraient voir l'entreprise entre les mains des Canadiens. Ils ont essayé de me détacher de la compagnie que nous avons formée, pour me joindre à eux; ce que j'ai naturellement décliné. Je ne sais pas encore ce qu'ils peuvent faire contre nous, mais je compte me rendre à Ottawa lundi, le 11 courant, et j'essaierai alors de découvrir quelque chose relativement à cela. Je serai à Ottawa presque toute la semaine.

" Tout à vous,

" (Signé) HUGH ALLAN."

" MONTRÉAL, 16 avril 1872.

" CHER M. McMULLEN,—Je dois rester ici ce soir pour écrire mes lettres pour la maille anglaise, que j'ai trop négligées depuis quelque temps. Vous pourriez profiter de votre temps en voyant ceux des ministres qu'il vous sera possible de rencontrer; mais je désire que vous vous arrangiez de façon à ce que nous puissions avoir, vous et moi, une entrevue avec Sir John, jeudi, à onze heures.

" Télégraphiez-moi, demain, à la jonction de Prescott, pour me faire savoir si vous pouvez faire cela.

" Je joins à la présente une lettre qui m'est arrivée incluse dans une autre que j'ai reçue aujourd'hui de New-York. Qu'est-ce qu'il y a de ce côté?

" Je devrais arriver demain, mercredi, à Ottawa, à 4.30 de l'après-midi.

" Tout à vous,

" (Signé) HUGH ALLAN."

" MONTRÉAL, 12 juin 1872.

" G. W. McMULLEN, Eer.,
" Russell Hotel, Ottawa.

" CHER MONSIEUR,—J'ai reçu aujourd'hui un télégramme de vous, daté de New-York, me demandant de vous rencontrer à Ottawa demain pour affaires importantes. Je ne puis y aller, et si ces affaires importantes ont rapport au chemin de fer du Pacifique, je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'y aller. Je crois que j'ai arrangé toute l'affaire par l'entremise de mes amis français par les moyens que vous savez, et nous avons la promesse de Sir George que nous aurons une majorité et autres choses à notre satisfaction.

" Je vous ai toujours dit que ceci était la véritable base des opérations, et que tout autre chose serait de la poudre tirée au vent, et je le crois encore.

" Vous devriez venir ici et me voir avant de faire aucune transaction importante ou de payer quelque argent.

" Je veux que vous ayiez une copie correcte du bill du gouvernement et de notre propre bill, parce que nous devons considérer jusqu'à quel point ils satisferont nos amis, et nous serons peut-être obligés d'aller à New-York pour les consulter.

" Je serai en ville demain et vendredi; je serai absent samedi, mais je serai de retour ici lundi et je resterai jusqu'à vendredi.

" Tout à vous,

" (Signé) HUGH ALLAN."

" MONTRÉAL, 16 juillet 1872.

" CHER M. McMULLEN,—Je craignais que vous ne fussiez entièrement perdu dans les soins du mariage, mais je suis heureux de voir par votre lettre, datée du 11 courant, que vous êtes revenu sain et sauf.

" Depuis que je vous ai vu, le projet du chemin de fer du Pacifique (canadien) a traversé plusieurs phases, et il est difficile de définir sa présente position.

" Sir George Cartier a été en ville quelques jours, et j'ai eu plusieurs entrevues avec lui. Il me dit maintenant qu'il n'a pas actuellement et n'a jamais eu l'intention de conclure

" BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.
" TORONTO, 20 juin 1872.

" MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada a été provisoirement organisée aujourd'hui par mon élection comme président; celle de M. Charles H. Fairweather, comme vice-président, et de M. John Hague, comme secrétaire.

" Vous m'obligez en me faisant savoir quand le gouvernement sera prêt à négocier avec cette compagnie au sujet de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, autorisée par le Parlement à sa dernière session.

" J'ai, etc.

" D. L. MACPHERSON,

" Président du bureau des Directeurs Provisoires.

" A l'Hon. Secrétaire d'Etat
" pour le Canada,
" Ottawa.

" BUREAU DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT.

" OTTAWA, 4 juillet 1872.

" MONSIEUR, — Son Excellence le gouverneur-général en conseil a pris connaissance de votre lettre du 20 du mois dernier, annonçant l'organisation provisoire de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada et exprimant votre désir de savoir quand le gouvernement serait prêt à négocier avec la compagnie pour la construction du chemin de fer du Pacifique, et j'ai reçu ordre de vous informer que le gouvernement désire que votre compagnie et la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada se fusionnent et ne forment qu'une compagnie, conformément à la dixième section de l'acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique.

" Une lettre semblable a été envoyée au secrétaire de la dernière compagnie, E. Lef. de Bellefeuille, Montréal.

" J'ai, etc.,

" E. PARENT.

" Sous-Secrétaire d'Etat.

" L'Hon. D. L. Macpherson,
" Président de la compagnie du
" chemin de fer Interocéanique,
" Toronto.

" BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.
" TORONTO, 28 septembre 1872.

" MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous dire, pour l'information du gouvernement, que j'ai convoqué une assemblée des directeurs provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada, dans le but d'examiner la recommandation faite par le gouvernement que cette compagnie devrait s'unir à la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada. " A la demande du conseil des directeurs, je vous transmets ci-jointe copie d'un rapport du comité exécutif sur ce sujet, rapport adopté unanimement par les directeurs qui déclinent la fusion pour les raisons qui y sont données.

" Le conseil me charge aussi de faire savoir au gouvernement que cette compagnie est prête à entrer en arrangement pour construire et exploiter le chemin de fer Canadien du Pacifique.

" J'ai l'honneur, etc.

" D. L. MACPHERSON,

" Président Provisoire.

" L'Hon. Secrétaire d'Etat, etc., etc., &c.
" Ottawa."

" COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTEROCÉANIQUE DU CANADA.

" TORONTO, 26 septembre 1872.

" A une assemblée des Directeurs Provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada, tenue ce jour, étaient présents en personne ou par procureur.

" L'Hon. D. L. Macpherson, président ;

" Charles H. Fairweather, Ecr., vice président ;

" MM. l'Hon. Wm. McMaster, l'Hon. John Simpson, l'Hon. Frank Smith, l'Hon. G. W. Allan, l'Hon. Is. Thibardeau, l'Hon. John Carling, F. W. Cumberland, Ecr., C. S. Gzowski, Ecr., J. G. Worts, Ecr., John Walker, Ecr., W. H. Howland, Ecr., David Torrance Ecr., John Boyd, Ecr., T. Kenny, Ecr., Edwin Russell, Ecr., J. F. Randolph, Ecr., John Starr, Ecr., l'Hon. D. E. Price.

" Lecture fut donnée d'une communication du gouvernement suggérant que la compagnie du chemin de fer Interocéanique devrait s'unir à la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada. Lecture fut aussi donnée du rapport suivant du comité exécutif :

" Aux Président, Vice-Président et Directeurs Provisoires de la compagnie du chemin de fer Interocéanique.

" Votre comité a examiné une communication venant du gouvernement et qui exprime le désir que la compagnie du chemin de fer Interocéanique s'unisse à la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, et il a maintenant l'honneur de faire rapport :

" Qu'il a examiné cette proposition avec la plus sérieuse attention dans l'unique but d'arriver au prompt et heureux achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique.

" La construction et l'administration d'une entreprise qui comporte des intérêts aussi vastes et aussi variés doivent, dans son opinion, dépendre surtout, pour réussir, de leur complète identification avec le sentiment public du pays.

" L'aide pécuniaire, quoique considérable en elle-même, est encore insignifiante relativement aux frais énormes que devra entraîner l'exécution de l'entreprise. La compagnie ayant à compter sur la vente des terres pour faire face à la plus forte partie de ses dépenses, il est désirable, et même nécessaire, qu'on fasse en sorte que toutes les énergies du pays soient utilisées pour l'établissement de ces terres aussitôt que possible.

" Il est donc d'une importance extrême que la compagnie qui doit construire le chemin de fer soit essentiellement et éminemment nationale.

" Les sources d'où la compagnie doit tirer ses moyens sont de deux sortes :

" 1o. Canadienne ;

" 2o (et surtout) Anglaise.

" Dans l'opinion de votre comité, le succès sur le marché monétaire anglais dépendra en grande partie du plus ou moins d'intérêt que la population canadienne prendra dans l'entreprise.

" Il est parfaitement futile de compter sur l'aide des États-Unis, car cette entreprise sera nécessairement la rivale des différents chemins de fer du Pacifique qui existent actuellement.

" Bien que cette remarque s'applique à son avenir comme entreprise commerciale, elle est encore plus applicable et a plus de poids relativement aux mesures nécessaires pour le prompt établissement des vastes régions que traversent les lignes rivales dans les États-Unis. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique doit travailler en Angleterre et dans toute l'Europe pour y diriger une émigration, et ceci ne peut être fait ni avantageusement ni avec succès en s'associant aux intérêts américains engagés dans le trafic transcontinental. La recommandation de fusion avec la compagnie du Pacifique du Canada, plus généralement connue comme étant celle organisée par Sir *Hugh Allan*, impose à votre comité l'examen des questions dont il est fait mention plus haut.

" Il est de notoriété publique que la première proposition de Sir *Hugh Allan*, relativement au chemin de fer du Pacifique du Canada, a été faite de concert avec les citoyens américains les plus intéressés dans le chemin de fer Pacifique du Nord. On pense, généralement, que le gouvernement n'ignore pas ce fait, et c'est surtout à cause de la crainte de voir passer entre de

mais américaines le contrôle d'une entreprise de laquelle l'avenir du Canada dépend en grande partie, que la compagnie Interocéanique fut créée.

" Le public du Canada a compris instinctivement que si on permettait aux intéressés du chemin de fer Pacifique du Nord de contrôler la ligne canadienne, une telle combinaison serait un obstacle à l'alliance matérielle aussi bien que politique avec les possessions anglaises des côtes du Pacifique, et retarderait et mettrait en danger l'établissement du fertile territoire occidental du Canada.

" D'une extrémité de la Confédération à l'autre, mais surtout dans la grande province d'Ontario (sur la population de laquelle doit retomber le fardeau de la plus grande partie des frais de cette entreprise), sont partis des indices indubitables de l'opinion publique sur cette question, et les noms des personnes intéressées dans la compagnie Interocéanique font voir d'une manière concluante la détermination générale de rendre cette entreprise exclusivement nationale et canadienne.

" On pourrait être taxé de jalousie en établissant des comparaisons entre l'importance relative de l'organisation de la compagnie Interocéanique et celle de la compagnie de Sir *Hugh Allan*; mais cette nécessité ne peut être évitée, attendu qu'il s'agit d'une proposition de fusion.

" Votre comité doit donc faire remarquer que la compagnie Interocéanique est probablement la plus considérable et la plus influente réunion de capitalistes et d'hommes de position qui pourrait être formée en Canada, n'étant pas limitée à une seule province, mais les représentant toutes également et généralement.

" Quant à l'autre compagnie, votre comité fait remarquer qu'elle ne représente pas la Confédération dans un sens large ou national.

" Son influence active est presque exclusivement restreinte à la province de Québec, et dans cette province à la cité de Montréal; mais sauf Sir *Hugh Allan* lui-même et deux ou trois autres messieurs, elle ne peut pas, avec quelque justice, être considérée comme représentant le capital et l'esprit d'entreprise de cette ville même.

" Ce n'est pas commettre une injustice de dire que les prétentions de la compagnie de Sir *Hugh Allan* ne reposent point sur l'appui public en général, mais surtout sur la position de Sir *Hugh Allan* lui-même.

" Quoique nous ne soyons encore qu'au début de l'histoire du chemin de fer Canadien du Pacifique, la nature dangereuse d'une organisation comme la compagnie avec laquelle vous êtes invités à vous fusionner, a déjà été rendue apparente par le fait que ses promoteurs ont eu recours à l'arène politique pour obtenir la force et l'appui que ne peuvent lui donner ses mérites intrinsèques.

" D'un autre côté, la compagnie Interocéanique n'a compté que sur l'appui public général et n'a semblé en aucun cas désireuse d'exercer sur le gouvernement des influences indues.

" Si le chemin de fer Canadien du Pacifique doit être l'objet d'une pression indue et impropre exercée par une section de la Confédération au préjudice des autres, il aura bientôt une réputation qui détruira la confiance publique dans l'entreprise et entraînera, soit son abandon, soit son achèvement à des sacrifices beaucoup plus grands que ceux auxquels le pays s'attend aujourd'hui.

" Votre comité admet volontiers qu'il serait désirable de s'assurer toutes les influences combinées du Canada au soutien de cette entreprise, et si la compagnie organisée par Sir *Hugh Allan* représentait réellement les intérêts canadiens, quoique locaux, il serait avantageux d'avoir sa co-opération.

" Mais, malheureusement, l'impression existe encore partout que le premier projet de Sir *Hugh Allan* n'est pas modifié, et que sa compagnie doit co-opérer avec des Américains intéressés dans le chemin de fer du Pacifique du Nord; et votre comité, partageant ce sentiment, ne peut considérer la proposition de fusion que comme mal-avisée et dangereuse pour l'intérêt public.

" Votre comité est convaincu qu'une telle fusion détruirait de suite la confiance publique dans la compagnie comme entreprise canadienne.

" Il croit que si la fusion était opérée, les meilleurs amis de l'entreprise en Canada refuseraient leur concours, et qu'en conséquence on trouverait une excuse pour la placer sous le

contrôle de la compagnie rivale américaine ou celui de ses principaux promoteurs, dans l'espérance illusoire qu'ils pourraient l'achever.

“ Votre comité ne peut trouver une raison suffisante pour demander à la compagnie de l'Interocéanique de se départir de son individualité.

“ Partout le public lui témoigne sa confiance telle qu'elle est.

“ Toutes les provinces de la Confédération (sauf Manitoba) ont donné l'assurance que la part de capital accordée à chacune d'elle par l'acte d'incorporation serait souscrite, et que dans quelques provinces il serait souscrit plus que la part fixée.

“ De cette manière toutes les classes de la population seraient intimement identifiées avec cette grande entreprise nationale, et l'accomplissement de ces assurances rendrait la compagnie très-forte dans ses négociations en Angleterre et sur le continent européen.

“ De fait, en confiant l'exécution du chemin de fer du Pacifique à la compagnie de l'Interocéanique, le gouvernement traiterait avec les représentants de sa propre population.

“ Il aurait l'assurance que chaque piastre et chaque acre de terre seraient appliqués au seul objet que le Parlement avait en vue en accordant de l'aide, et que les terres ne passeraient pas sous un contrôle étranger ou resteraient inexploitées pendant des années ou jusqu'à ce que celles de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Nord seraient occupées. Votre comité ne peut éviter d'attirer votre attention sur le fait que les promoteurs de la ligne qui est notre rivale la plus proche, les messieurs avec lesquels agit Sir *Hugh Allan*, comptent entièrement sur la vente de leurs terres pour obtenir les moyens de construire ce chemin de fer. Il est donc d'une extrême importance pour les promoteurs de cette ligne, le Pacifique du Nord, d'obtenir le contrôle des terres canadiennes (qui égalent presque en étendue l'Angleterre et l'Ecosse), et d'en retarder l'établissement jusqu'à ce qu'ils aient disposé des leurs.

“ La population du Canada ne pourrait suivre une politique plus nuisible à ses intérêts qu'en permettant à ses rivaux d'avoir dans cette entreprise nationale un intérêt qui leur donnerait virtuellement la propriété et le contrôle de 50,000,000 d'acres de territoire canadien; leur confierait la direction du système d'émigration qui doit être inauguré pour l'établissement de ces terres; leur conférerait le pouvoir d'influencer la construction et les progrès du chemin de fer, et leur accorderait à perpétuité le monopole du trafic sur la route canadienne, qui est la ligne transcontinentale la plus courte et la meilleure.

“ Votre comité croit fermement que la fusion signifie l'admission de cet intérêt américain rival dans l'organisation de l'entreprise canadienne, et qu'une fois admis, il se vendrait bientôt maître de la représentation canadienne divisée et affaiblie. Il considère que ce danger a beaucoup plus de poids que tous les avantages possibles qui pourraient résulter d'une union avec Sir *Hugh Allan* et ses associés. Il est convaincu que le public éviterait de coopérer jécuninairement à l'entreprise.

“ C'est pourquoi il recommande respectueusement que le bureau des directeurs de cette compagnie informe le gouvernement qu'il ne peut accepter la fusion avec la compagnie du Pacifique du Canada, mais qu'il est prêt à entrer de suite en arrangement au nom de la compagnie de l'Interocéanique pour construire et exploiter le chemin de fer Canadien du Pacifique.

“ Le tout humblement soumis.

“ D. L. MACPHERSON,
“ C. H. FAIRWEATHER,
“ W. SHANLY,
“ FRED. CUMBERLAND,
“ W. H. HOWLAND.

“ Après la discussion du rapport ci-dessus, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité :

“ Que le rapport du comité exécutif qui vient d'être lu soit approuvé et adopté, et que le président soit prié d'en transmettre copie au gouvernement comme exposé des motifs pour lesquels ce bureau refuse la fusion avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada.”

“ Cette résolution est fidèlement extraite des procès-verbaux du conseil provisoire de la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada.

“ Toronto, 28 septembre 1872.”

“ JOHN HAGUE,
“ Secrétaire Provisoire.

“ OTTAWA, 7 octobre 1872.

“ MONSIEUR, — J'ai reçu ordre d'accuser réception de votre lettre du 28 du mois dernier et de ses incluses, par laquelle vous informez ce département que la compagnie du chemin de fer Interocéanique du Canada refuse de se fusionner avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, tel que proposé par le gouvernement, et que votre compagnie est prête à entrer en arrangement pour la construction et l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique.

“ J'ai, etc.,

“ E. PARENT,
“ Sous-Secrétaire d'Etat.

“ Hon. D. L. MACPHERSON,
“ Président de la compagnie du chemin de fer Interocéanique,
“ Toronto.”

“ BUREAU DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

“ OTTAWA, le 16 octobre 1872.

“ MONSIEUR, — Je suis chargé de vous transmettre la copie ci-incluse d'un “ Mémoire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, relativement à l'exposé soumis au gouvernement du Canada par la compagnie du chemin de fer Interocéanique.

“ J'ai l'honneur, etc.

“ E. PARENT,
“ Sous-Secrétaire d'Etat.

“ L'Hon. D. L. MACPHERSON,
“ Président de la compagnie du chemin de fer Interocéanique,
“ Toronto.”

“ *Mémoire du comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique, relativement à un mémoire soumis au gouvernement par le comité exécutif du chemin de fer du Pacifique du Canada, en date du 12 octobre 1872.*

“ Les soussignés formant le comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Interocéanique, ont l'honneur d'accuser réception à l'honorable Conseil Privé de la communication qu'il leur a faite d'un mémoire de la compagnie du Pacifique du Canada, relativement à la communication adressée au gouvernement par la compagnie de l'Interocéanique, le 30 septembre dernier, et dans laquelle sont exposées les raisons pour lesquelles cette dernière compagnie ne peut consentir à opérer sa fusion avec la compagnie du Pacifique du Canada.

“ Les soussignés ont l'honneur de déclarer qu'en transmettant cet exposé au gouvernement, la compagnie de l'Interocéanique n'avait pas l'intention d'entamer une controverse avec la compagnie du Pacifique du Canada par l'intermédiaire du gouvernement. Mais ils ne regrettent pas que le gouvernement ait jugé convenable de communiquer leur mémoire à la compagnie du Pacifique du Canada. L'unique objet de la compagnie de l'Interocéanique était de communiquer franchement au gouvernement les raisons qui l'ont empêché d'acquiescer à la demande que leur faisait le gouvernement de fusionner les deux compagnies.

“ La compagnie de l'Interocéanique ne s'est décidée à rejeter le projet de fusion qu'après avoir mûrement délibéré et avec la ferme conviction qu'elle agissait ainsi dans les véritables intérêts du pays. Les soussignés vont maintenant passer brièvement en revue le mémoire du comité exécutif de la compagnie du Pacifique du Canada.

“ Les soussignés ont constaté que le comité de la compagnie du Pacifique du Canada admet pleinement l'opinion de la compagnie de l'Interocéanique, savoir qu'on ne saurait exagérer l'importance, pour le Canada, de posséder un chemin de fer Canadien du Pacifique exploité comme entreprise essentiellement canadienne. Il est à regretter que la compagnie du Pacifique du Canada, ou du moins le promoteur principal de son organisation, n'ait pas toujours eu cette opinion; si tel eût été le cas, il est probable que la compagnie de l'Interocéanique n'aurait jamais cherché à se constituer légalement.

“ Le comité de la compagnie du Pacifique du Canada semble désireux d'établir que les promoteurs de l'organisation de cette compagnie sont plus Canadiens que les organisateurs de la compagnie de l'Interocéanique, parce que le projet de charte tel qu'originellement soumis à la législature par la première de ces compagnies spécifiait que tous les directeurs devaient être sujets britanniques, tandis que la charte de la compagnie de l'Interocéanique exigeait cette qualification seulement d'une majorité de ses directeurs. Les soussignés sont vivement surpris qu'on semble attacher de l'importance à un fait qui n'en a aucune et qui tombe même dans le domaine des banalités. Pour rendre la compagnie réellement canadienne, il est nécessaire que le plus grand nombre des porteurs d'actions soient *bonâ fide* Canadiens et sujets britanniques.

“ La compagnie de l'Interocéanique s'est efforcée d'atteindre ce but, et, cela fait, elle ne voyait aucune raison d'exclure de la gestion des affaires de la compagnie aucun citoyen, qu'il fût né dans le pays ou qu'il appartînt à la classe des aubains.

“ Les actionnaires d'une compagnie ont le pouvoir de contrôler ses actes, les directeurs ne sont que leurs agents ou substitués. Si les Canadiens sont porteurs d'une majorité des actions du chemin de fer du Pacifique du Canada, ils verront à ce que les directeurs, quelle que soit leur nationalité, gèrent l'entreprise pour l'avantage des actionnaires et du Canada; mais si une majorité des actions passe entre les mains de citoyens et habitants des Etats-Unis, intéressés au succès d'une ligne rivale, ces actionnaires veilleront à ce que les directeurs favorisent leurs plans sans avoir égard aux intérêts canadiens; et quand même la loi exigerait que chaque membre du bureau de direction soit sujet britannique et réside en Canada, les actions étant réparties comme on vient de le dire, si quelques-uns des directeurs manifestaient des sentiments trop patriotiques et refusaient de mettre à exécution les projets des actionnaires étrangers, ils seraient démis, et l'on élirait à leur place des hommes plus dociles. Le comité de la compagnie du Pacifique du Canada raisonne longuement pour établir qu'en adoptant son projet de fusion il deviendrait impossible d'appliquer la moindre partie des subsides publics à d'autres objets que ceux pour lesquels ces subsides auraient été accordés et que toute tentative dans ce sens aurait pour résultat d'annuler la convention passée. Les soussignés ne voient rien dans cet argument, et même, s'il a quelque valeur dans les limites de son application, cette valeur est, après tout, de peu d'importance. En effet, si désirable qu'il soit d'assurer aux Canadiens les avantages résultant de la construction du chemin de fer, ces avantages sont bien insignifiants quand on les compare à ceux qui sont réservés aux propriétaires de la ligne une fois construite, c'est-à-dire la propriété d'un vaste territoire au centre du Canada et le contrôle d'un vaste trafic à travers le continent.

“ Les soussignés regrettent que le comité de la compagnie du Pacifique du Canada, tout en admettant la haute respectabilité des directeurs de la compagnie de l'Interocéanique choisis dans la Province de Québec, ait dirigé contre trois de ces messieurs des attaques insidieuses. Les messieurs dont il s'agit sont trop bien connus en Canada et à l'étranger, comme riches et honorables marchands exerçant une grande influence, pour qu'il soit nécessaire de chercher à les venger de cette attaque aussi injustifiable que peu courtoise. Ils n'ont rien à envier à aucun des messieurs qui forment le bureau provisoire de la compagnie du Pacifique du Canada ou de tout autre bureau de directeurs en Canada.

“ Les soussignés ne savent pas ce que veulent dire les lignes suivantes extraites du mémoire du comité de la compagnie du Pacifique Canadien: “ Quant aux autres messieurs de la “ Province de Québec dont les noms se trouvent dans le Bill de la compagnie de l'Interocéanique, “ mais qui n'ont pris aucune part à cette assemblée, les circonstances bien connues dans lesquelles “ ils ont été admis dans cette compagnie excluent tout espoir qu'ils puissent exercer une influence “ quelconque en sa faveur.”

“ Si cette phrase a pour but d'insinuer que les noms de certains messieurs ont été inscrits dans la charte de la compagnie de l'Interocéanique, soit comme directeurs provisoires, soit au nombre des requérants pour la charte, à leur insu ou sans leur consentement, les soussignés opposent le démenti le plus formel à cette accusation. Des cent sept noms inscrits dans la charte de cette compagnie, pas un seul n'y a été mis autrement qu'à la demande ou avec la permission de la personne nommée; d'autre part, les soussignés ont été informés que sur les dix-huit noms inscrits dans la charte de la compagnie du Pacifique du Canada, plus d'un et

entre
mission
pagnie

gnie n
provis
à influ

publi
de la
cette
Voici
“ d'ag
Pacifi
prési
les so
sider

quer

créer
mari
passé
de fu
que
soin
Tan
local
est t
popu
et m
cons
ces p

lieu
pou
“ no
“ et
“ s'
“ no
“ et
“ et
“ p
“ d

“ gr
obs
ver

la p
ser
per
per
All

entre autres ceux des hommes les plus influents parmi ces messieurs, y a été mis sans permission.

“ Le comité de la compagnie du Pacifique du Canada nie formellement que cette compagnie se soit, en aucune manière, occupée de politique.

“ Les soussignés doivent comprendre par là que le comité désire affirmer que la compagnie ne s'est point mêlée de politique en vertu d'une résolution formelle de ses directeurs provisoires. Les journaux ont fait connaître à tout le pays que Sir *Hugh Allan* avait cherché à influencer le gouvernement dans l'élection de Montréal.

“ Le 8 août dernier, Sir *Hugh Allan* fit, en public, un discours dont le rapport fut publié dans les journaux le lendemain matin. Sir *Hugh*, alors comme aujourd'hui président de la compagnie du Pacifique du Canada, dit, en cette occasion, à propos du contrat pour cette entreprise, qu'il avait reçu de Sir *George Cartier* les assurances les plus satisfaisantes. Voici ses propres paroles : “ J'ai tout lieu d'être satisfait de la manière dont Sir *George* vient “ d'agir ” Or, à moins qu'il soit bien établi que les directeurs provisoires de la compagnie du Pacifique du Canada n'aient désapprouvé et annulé la convention ou l'arrangement que son président, Sir *Hugh Allan*, déclarait avoir été conclu à son entière satisfaction personnelle, les soussignés doivent faire observer que la compagnie du Pacifique du Canada doit être considérée comme étant partie à cet arrangement ou convention.

“ Les soussignés croient que la compagnie du Pacifique du Canada aurait dû communiquer cet arrangement à la compagnie de l'Interocéanique lorsqu'elle lui a proposé la fusion.

“ La compagnie de l'Interocéanique a toujours soigneusement évité tout ce qui aurait pu créer des jalousies locales, et a toujours été d'opinion que le trafic à destination des provinces maritimes et pour chargement à destination d'Europe par la voie du Saint Laurent, devait passer par Montréal; mais elle a toujours cru aussi que les intérêts de la compagnie de chemin de fer et du Canada exigent que le tracé du chemin de fer du Pacifique passe aussi près que possible des districts établis et payant des taxes, dans la province d'Ontario, en ayant soin de maintenir la ligne aussi directe que possible jusqu'au point où la marée se fait sentir. Tandis que la compagnie de l'Interocéanique s'efforçait de ne point provoquer les jalousies locales, on verra par le discours de Sir *Hugh Allan* déjà mentionné, que malheureusement il est tombé dans cette erreur, et, pour se justifier, il avance cette théorie extraordinaire que la population pour laquelle on construit des chemins de fer qui doivent transporter ses produits et marchandises “ est moins directement intéressée ” au tracé des lignes et à ce qu'elles soient construites et exploitées avec économie, que les courtiers qui ne font que recevoir et expédier ces produits et marchandises au port de transbordement.

“ Le comité de la compagnie du Pacifique du Canada admet que des négociations ont eu lieu entre Sir *Hugh Allan* et certains capitalistes américains en vue de former une compagnie pour construire et exploiter le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il ajoute :—“ que ces “ négociations n'ont pas eu Sir *Hugh* pour premier auteur, mais qu'elles ont été commencées “ et poursuivies par des personnes influentes au Canada, comme étant la seule combinaison qui “ s'offrit alors pour construire et exploiter le chemin. Mais la compagnie est convaincue que ces “ négociations n'ont jamais eu le caractère que leur suppose la compagnie de l'Interocéanique, “ et elle sait que Sir *Hugh Allan* n'aurait jamais consenti à s'associer avec des capitalistes “ étrangers dans une entreprise canadienne à laquelle il s'intéresse tant, sans avoir les plus “ parfaites sûretés et les meilleures garanties qu'il la contrôlerait conformément aux intérêts “ du Canada.”

“ Si, comme l'implique le passage précédent, Sir *Hugh Allan* a pris des “ sûretés et “ garanties ” pour que les Canadiens eussent le contrôle du chemin de fer, les soussignés feront observer que la production de l'arrangement est le seul moyen satisfaisant de mettre le gouvernement et le pays à même d'apprécier leur validité.

“ Ils doivent ajouter cependant que, dans l'opinion de la compagnie de l'Interocéanique, la propriété seule de la ligne par les Canadiens donnera une sécurité ou garantie réelle qu'elle sera contrôlée et dirigée dans les intérêts du Canada. Les soussignés ignorent quels sont les personnes influentes auxquelles le comité fait allusion. Ils n'ont jamais entendu citer aucune personne influente comme ayant négocié avec les capitalistes américains, si ce n'est Sir *Hugh Allan* lui-même.

“ Le comité de la compagnie du Pacifique du Canada déclare que cette compagnie n'a jamais pris part à ces négociations et n'a jamais pris en considération ni accepté aucune proposition, aucune recommandation, et n'a jamais eu l'intention de demander de l'aide aux capitalistes américains ou de s'allier avec eux pour faire le chemin ni pour exécuter aucun autre projet. Les seules négociations dans lesquelles la compagnie est entrée sont celles qui ont eu lieu avec des capitalistes anglais et dont il a déjà été parlé, et elle n'a jamais même communiqué avec des capitalistes anglais et dont il a déjà été parlé, et elle n'a jamais même communiqué au sujet du chemin avec qui que ce soit en dehors du Canada ou de la Grande-Bretagne.

“ Les soussignés avouent que cette assertion les surprend, et ils ont raison de croire que les capitalistes américains avec lesquels Sir *Hugh Allan* a eu des négociations, seraient également surpris si on les en informait. Mais les soussignés supposent que le comité exécutif peut dire seulement qu'il a été entendu que la compagnie du Pacifique du Canada n'avait pas autorisé par une résolution formelle des directeurs aucune négociation avec des capitalistes des Etats-Unis.

“ Tout en acceptant la dénégation faite au nom de la compagnie du Pacifique du Canada, les soussignés supposent, comme ils l'ont déjà affirmé, qu'on n'a pas eu l'intention de l'appliquer aux actes de leur président. Car, les soussignés sont informés par l'un des promoteurs de la compagnie de l'Interocéanique, qui a eu occasion de conférer avec des capitalistes des Etats-Unis, qui étaient parties et étaient intéressés dans l'arrangement fait avec Sir *Hugh Allan*, qu'ils considèrent cet arrangement comme étant encore en force, mais que, l'opinion publique en Canada étant opposée à ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique fût la propriété des Américains, les noms de ces Américains ne figureraient plus à l'avenir dans l'entreprise.

“ Les capitalistes américains avaient été portés à croire que la fusion des deux compagnies canadiennes devait s'opérer en septembre dernier. Il avait été donné à entendre aux soussignés, par la même voie, que le projet de la compagnie fusionnée “ Américaine ” ou “ Allan ” pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, était de le relier au Sault Sainte Marie et à Pembina avec le chemin de fer du Pacifique du Nord, et de se servir de cette ligne entre les deux points indiqués lorsqu'elle serait construite ; que l'intention était de diriger tout le trafic avec l'Ouest, y compris la Colombie Britannique et les ports de l'Atlantique, par les lignes américaines de chemins de fer, via Saint Paul, et de ne faire passer par le Canada que le trafic à destination de l'Europe et des provinces maritimes.

“ Les soussignés obtinrent ce renseignement vers l'époque où fut écrit le mémoire du comité de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada actuellement sous considération, et ils se croient tenus d'en donner communication au gouvernement.

“ Il confirme d'une façon remarquable l'opinion exprimée au gouvernement par la compagnie de l'Interocéanique, et justifie la décision de la compagnie contre la fusion.

“ Le correspondant auquel les soussignés doivent ce renseignement s'exprime ainsi dans son commentaire, qui a toute notre approbation :

“ Si ce projet est mis à exécution, au lieu de faire une concurrence avantageuse à la compagnie américaine dans le commerce avec l'Asie, qui est encore dans son enfance, et de favoriser le progrès du Canada comme aucune autre entreprise ne pourrait le faire, notre grande entreprise nationale ne sera plus qu'un simple embranchement canadien du chemin de fer du Pacifique du Nord, sous le contrôle inflexible de cette compagnie.”

“ Les soussignés croient devoir déclarer qu'ils ne le cèdent en rien à aucune compagnie ou particulier dans leur ardent désir de voir se construire le plus tôt possible le chemin de fer Canadien du Pacifique, à la condition que cette entreprise soit purement anglo-canadienne, et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne désire pas plus que les soussignés aider sincèrement le gouvernement à mener à bonne fin cette grande entreprise nationale. Ce serait d'ailleurs rendre un pauvre service au gouvernement que de consentir à la fusion à moins que la compagnie de l'Interocéanique ne croie qu'il serait possible que la compagnie fusionnée fût une compagnie purement canadienne et suffisamment en moyen de faire réussir l'entreprise.

“ Les soussignés croient que la fusion avec le chemin de fer du Pacifique du Canada ne produirait pas ce résultat.

“ Ils se font un devoir de dire au gouvernement qu'à leur avis les négociations avouées de Sir *Hugh Allan* avec des capitalistes des Etats-Unis, et qui ont eu pour résultat un arrau-

“ Relativement à certaines lettres privées et confidentielles, publiées aujourd’hui dans le *Herald* de Montréal, et à certaines déclarations faites dans ces lettres, lesquelles déclarations peuvent paraître à quelque point de vue en contradiction avec ce qui précède, je dois, pour ma propre satisfaction, offrir quelques explications.

“ Je désire déclarer, en ce qui concerne ces lettres, qu’elles ont été écrites en confidence dans le cours de relations privées, au milieu de plusieurs questions qui absorbaient toute mon attention, et probablement avec moins de soin et de circonstance que si elles avaient été écrites dans le but de les publier. En même temps, bien que ces lettres ne soient pas strictement exactes, je pense que les circonstances justifiaient ou excusaient en grande partie le langage employé dans ces missives.

“ Quant à la mention réitérée faite dans ces lettres aux intérêts américains dans le capital social de la compagnie, je dirai, comme je l’ai déjà déclaré, que j’avais conclu un arrangement avec les personnes auxquelles ces lettres étaient adressées, m’associant avec elles dans une compagnie projetée pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Le gouvernement ne m’avait jamais informé que ce fût son intention de ne pas permettre l’association des étrangers avec les Canadiens, dans l’organisation de la compagnie du Pacifique. Et en consentant à la législation introduite dans la chambre, je pensais que je ne faisais que me soumettre à un préjugé que je ne croyais pas moi-même fondé. Je n’ai pas hésité à leur dire que s’il se présentait une occasion favorable, il leur serait permis de prendre une position dans la compagnie aussi identique que possible à celle qui avait été convenue entre nous, selon que les circonstances le permettraient. Et comme je ne croyais absolument rien de ce que l’on disait de leur disposition à entraver la construction du Pacifique Canadien, et que je considérais qu’ils auraient pu être d’un grand secours à ces travaux, surtout dans le cas où les négociations en Angleterre ne réussiraient pas, je n’avais aucune hésitation à me placer individuellement dans la position de favoriser leur admission dans la compagnie, si les circonstances le permettaient.

“ Ce fut dans cet esprit que ce que j’ai dit dans mes lettres privées qui viennent d’être publiées a été écrit à ceux auxquels elles étaient adressées, et si les choses avaient pris une tournure telle qu’il m’eût été possible de mettre mes intentions à exécution, je me serais senti obligé d’y adhérer. Mais en réalité, lorsque les discussions relatives à la manière dont serait formée la compagnie furent commencées avec le gouvernement, tard dans l’automne, je finis par comprendre qu’ils ne pouvaient décidément pas être admis, et je les notifiai du fait et leur dis que les négociations devaient cesser entre nous, par une lettre qui n’a pas été publiée dans le *Herald* d’aujourd’hui, mais qui se lit comme suit :

“ Montréal, 24 octobre 1872.

“ Mon cher *McMullen*,—Autant que je puis le savoir, aucune action n’a encore été prise par le gouvernement dans l’affaire du chemin du Pacifique. L’opposition du parti d’Ontario aura, je crois, l’effet d’empêcher nos amis américains de participer dans la construction du chemin, et je présume que toute négociation doit cesser.

“ On ne sait pas encore de que le fait sera donné le contrat, mais en tout cas le gouvernement semble décidé à exiger une déclaration que pas un étranger n’aura, directement ou indirectement, aucun intérêt dans cette entreprise. Mais tout est à l’état d’incertitude, et je crois qu’il n’est pas nécessaire pour vous d’aller maintenant à New-York pour cette affaire, ou même d’y aller du tout, jusqu’à ce que vous sachiez quel sera le résultat de tout cela.

“ Le sentiment public semble être décidément en faveur de la construction du chemin de fer uniquement par des Canadiens.

“ Tout à vous,

“ HUGH ALLAN.

“ G. W. *McMullen*, écr.

“ Pieton, Ontario.”

“ Jusqu’à l’époque qu’embrasse cet exposé, les négociations entre le gouvernement et moi avaient eu pour objet principal la fusion des deux compagnies rivales, sur le principe, si j’ai bien compris, que l’entreprise nécessiterait toutes les forces qu’il serait possible d’obtenir et l’union des efforts de toutes les parties intéressées à sa réussite, et qu’une des principales con-

ditions du succès serait obtenue si l'on parvenait à persuader aux membres des deux compagnies, qui comprenaient les hommes les plus distingués de la Puissance, à unir leurs communs efforts dans la poursuite de l'exécution du projet.

« Vers cette époque, cependant, un mémoire reçu de la compagnie Interocéanique par le gouvernement me fut communiqué. Ce mémoire paraissait détruire toute espoir de fusion, et quoique la compagnie du Canada se soit efforcée d'écartier les objections soulevées par la compagnie Interocéanique, elle n'a pas réussi, et l'idée d'une fusion a été peu après définitivement abandonnée. Sur ce, le gouvernement me donna avis qu'il était décidé que le contrat ne serait donné ni à l'une ni à l'autre compagnie, mais que le gouvernement incorporerait une nouvelle compagnie si les principaux membres des deux compagnies, ainsi que tous citoyens distingués du Canada disposés à se rallier à eux et capables d'être utiles, pouvaient être induits à souscrire le capital dans les proportions requises par le gouvernement et contenues dans la charte. Depuis ce moment, tous les efforts des parties intéressées se sont portés vers la création d'une association des hommes les plus distingués des deux compagnies, en une nouvelle compagnie qui devait être incorporée d'après les dispositions de l'acte du gouvernement adopté à la session précédente. La formation de la compagnie actuelle est le résultat de ces efforts. Elle est composée pour la plus grande partie de messieurs avec qui je n'avais eu aucun rapport et dont le choix a été fait sans la moindre convention entre moi et le gouvernement.

« Depuis cet instant, je n'eus plus de relations avec mes collègues antérieurs. Je les avais rompues pour me conformer au désir du gouvernement. Je dis de plus, d'une manière positive, qu'aucun argent provenant d'aucun fonds ou de mes collègues américains n'a été employé à aider mes amis ou les amis du gouvernement dans les dernières élections générales.

« Quant à l'interprétation que l'on parait vouloir donner à ce qui est dit dans les lettres en question au sujet des dépenses préliminaires se rattachant à la charte, je déclare de la manière la plus positive et la plus explicite que je n'ai jamais fait de convention ou marché quelconque avec le gouvernement, ou avec aucun de ses membres, au sujet du paiement d'aucune somme d'argent à qui que ce fût, ou d'aucune manière quelconque, dans le but d'obtenir le contrat du Pacifique Canadien. Je déclare que j'ai dépensé des sommes d'argent considérables, suivant qu'il m'a paru avantageux de le faire pour la compagnie que j'avais organisée, et propre à me donner plus de chances d'obtenir le contrat pour cette compagnie; mais je n'ai en aucune occasion et en aucune manière payé ou consenti de payer quoi que ce fût à aucun membre du gouvernement ou à qui que ce fût au nom et à la requête du gouvernement, pour aucune considération relative à la charte ou au contrat.

« Comme on pourra le voir par les lettres en question, je regardais comme une bonne politique d'assurer, autant que possible, ma position avec mes propres amis et mes concitoyens de la province de Québec, et surtout en autant que cela touchait aux intérêts du chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal, que je considérais comme devant être un jour le débouché du Pacifique Canadien au port de Montréal.

« Une grande partie de l'argent mentionné dans ces lettres a été dépensée de différentes manières, à l'appui de ce projet. J'ai aussi pensé qu'il était de mon intérêt d'aider dans leurs élections ceux des membres du parlement qui s'étaient montrés dévoués à la cause du Pacifique Canadien et des autres entreprises de chemin de fer dans lesquelles j'étais intéressé, et qui étaient disposés à les soutenir. En conséquence, j'ai souscrit et prêté quelque argent pour aider à l'élection de celles de ces personnes qui faisaient partie du cercle de mes amis, et à qui je portais intérêt, mais tout cela sans aucun arrangement, sans aucune condition avec eux ou aucun d'eux, au sujet de leur appui au parlement dans le cas de leur élection.

« C'est de cette manière et dans ce but que j'ai dépensé des sommes d'argent approchant du montant spécifié dans ces lettres, ainsi que je croyais avoir parfaitement droit de le faire; mais je n'ai pas dit dans ces lettres, et ce n'est pas le cas, qu'aucune partie de ces sommes d'argent ait été payée aux membres du gouvernement ou ait été reçue par eux ou en leur nom, directement ou indirectement, en considération de quelque avantage pour moi, relativement au contrat du chemin de fer du Pacifique.

« Je désire aussi déclarer de plus que quant à l'enveloppe et aux papiers qu'elle contenait, ils ont été mis entre les mains de l'honorable M. Starnes peu de temps avant mon départ pour l'Angleterre avec la délégation du chemin de fer du Pacifique; et que lorsqu'il fut informé

par moi de toutes négociations entre mes premiers associés américains et moi au sujet du chemin de fer du Pacifique devaient cesser, M. *McMullen* m'a fait de fortes demandes, basées en partie sur des dépenses qu'il prétendait avoir faites, et en partie sur une réclamation dans laquelle il demandait compensation pour la perte de son temps et ses services dans l'entreprise, tant que lui et ses amis s'étaient occupés de cette affaire. Ces demandes étaient d'abord d'un caractère si exorbitant que je refusai d'y satisfaire. J'étais disposé à rembourser à mes associés américains tout l'argent qu'ils avaient dépensé dans cette affaire, et j'étais prêt à indemniser M. *McMullen* pour sa perte de temps et ses dépenses; mais il me semblait que la somme demandée était beaucoup plus considérable que tous les déboursés et les dépenses qu'il avait pu faire. Je sentis naturellement qu'en me reposant sur l'honneur de mes correspondants et en leur écrivant d'une manière quelque peu irrévérencieuse, je les avais mis en position de me causer des désagréments par la publication de ces lettres; je craignais que la clameur qui suivrait leur publication dans certains journaux, qui ont toujours manifesté de l'hostilité à l'égard du chemin de fer du Pacifique Canadien, pourrait nuire aux démarches de la délégation en Angleterre.

« En conséquence, je donnai autorisation de faire des arrangements avec M. *McMullen*, arrangements par lesquels une somme beaucoup moins élevée que celle qu'il demandait d'abord lui serait payée: la plus grande partie de suite, mais le reste et une partie considérable lorsque les lettres me seraient remises après la présente session du parlement, si elles n'étaient pas publiées dans l'intervalle. C'est ce qui a été fait. M. *McMullen* a reçu la plus grande partie de l'argent dont j'étais convenu avec lui, et le reste a été mis dans une de ces enveloppes sous forme de chèque, l'autre enveloppe contenant, au meilleur de ma connaissance, les mêmes lettres qui ont été publiées ce matin dans le *Montreal Herald*, avec une ou deux autres qui n'ont pas paru, mais qui auraient démontré la rupture de toutes négociations entre les Américains et moi. Et cet arrangement a été conclu avec M. *McMullen* en mon nom, sans la co-opération ou la connaissance d'aucun membre du gouvernement. Pas un de ces membres ne savait que les papiers avaient été déposés entre les mains de M. *Starnes*.

« Et j'ai signé,

« HUGH ALLAN.

« Assermenté devant moi, à Montréal, ce quatrième jour de juillet 1873.

« J. L. BEAUDRY, J. P. »

(Incluse No. 5.)

EXPOSÉ DE M. McMULLEN, AVEC DOCUMENTS, ETC., ETC.

(DU HERALD DE MONTRÉAL.)

« Au rédacteur du *Montreal Herald*.

« MONSIEUR,—On a tant parlé de moi depuis quelque temps, ainsi que de ma participation dans les négociations du chemin de fer du Pacifique, que je crois préférable de placer devant le public un exposé fidèle de la part que j'ai prise dans cette affaire, que de me voir plus longtemps placé dans une position aussi fautive par des gens qui sont nécessairement ignorants de faits importants.

« Je donne mon récit sous forme de narration historique, embrassant tous les faits qui sont venus à ma connaissance, depuis l'instant où j'ai été initié à l'affaire, jusqu'au moment où le gouvernement a accordé la charte à ses possesseurs actuels.

« En mars 1871, je visitai Ottawa comme faisant partie d'une députation de Chicago, dont la mission était de s'occuper de l'agrandissement des canaux, et pendant mon séjour, je rencontrai le regretté M. *Alfred Waddington* et M. *William Kersteman*, qui agitaient la question du chemin de fer du Pacifique Canadien, et qui me soumièrent leurs projets, dans le but d'organiser une compagnie pour construire le chemin projeté.

“Après avoir examiné les plans et les études de *M. Waddington*, qui connaissait parfaitement la conformation physique de la côte du Pacifique, je me décidai à exposer l'affaire à quelques amis, dans le but de l'étudier sérieusement.

“Quelques semaines après, *M. Waddington* et *M. Kersteman* se rendirent à Chicago; le résultat de notre entrevue fut que je me décidai, sur leurs représentations, à organiser avec mes amis une compagnie pour construire le chemin, à des conditions approchant celles que, d'après la rumeur publique, le gouvernement devait recommander au parlement.

“Peu de temps après, nous visitâmes New-York et Philadelphie, et environ six semaines plus tard (c'est-à-dire à la fin de juillet 1871), nous nous rendîmes à Ottawa avec une ébauche de proposition pour entreprendre l'affaire, faite par des personnes de la plus haute respectabilité.

“Les seuls ministres que nous rencontrâmes furent *Sir John A. Macdonald* et *Sir Francis Hincks*, et il devint bientôt évident pour moi et mes associés que *M. Waddington* s'était trompé en pensant que la formation de la compagnie lui serait confiée.

“Après une conversation qui ne fit que confirmer cette idée et qui montra que le gouvernement était désireux d'incorporer pour l'entreprendre une compagnie formée des Canadiens éminents, nous laissâmes nos adresses aux deux ministres, avec l'entente que si l'occasion s'en présentait, ils se mettraient en communication avec nous.

“Quelques semaines plus tard, *M. Chas. M. Smith*, de Chicago, qui était mon collègue en cette affaire, reçut une lettre de *Sir Hugh Allan*, lui disant que *Sir Francis Hincks* l'avait prié de se mettre en rapport avec nous, pour effectuer l'union des intérêts canadiens et américains dans la compagnie du chemin de fer du Pacifique qui allait se former.

“J'ai su ensuite que *Sir Francis Hincks* s'était rendu à New-York, dans les premiers jours d'août 1871, et qu'à des entrevues qu'il avait eues avec deux grands capitalistes, lancés dans les entreprises de chemins de fer, dont les noms lui reviendront facilement à la mémoire, il leur avait conseillé, ainsi que leurs associés, de cesser d'entretenir les négociations par l'entremise de *M. Smith* et moi, et de les ouvrir directement avec *Sir Hugh Allan*, qui, étant l'un des hommes les plus influents du Canada, était regardé par le gouvernement comme devant être mis à la tête de l'entreprise.

“Comme les deux messieurs auxquels il s'adressait ne voulaient ni ne pouvaient changer les arrangements qui existaient, *Sir Francis Hincks* a sans doute donné à son retour à *Sir Hugh Allan* les adresses que nous lui avions laissées en juillet, car la lettre de ce dernier suivit ces événements.

“Elle eut pour résultat une entrevue à Montréal, dans le commencement de septembre 1871, à laquelle nous réglâmes les questions préliminaires entre *Sir Hugh Allan*, *Chas. M. Smith* et moi. *Sir Hugh Allan* devait recevoir pour lui-même une part considérable d'actions et un certain montant pour le distribuer entre les personnes dont le concours pouvait être désirable, et les versements à faire sur ces actions devaient être avancés et supportés par les autres intéressés.

“La veille du jour où je rencontrai *Allan*, j'eus une longue entrevue avec *Sir John A. Macdonald* au Saint-Lawrence Hall, dans laquelle il me dit que le gouvernement donnait son approbation à l'entrevue projetée et me demanda d'aller le voir à Ottawa, lorsque tout serait terminé, afin de bien lui faire connaître le résultat.

“Me rendant à son désir, je suis allé à Ottawa, où je lui expliquai que *Sir Hugh Allan* avait fait des arrangements verbaux qui revêtaient bientôt une forme plus régulière, et que nous avions pris des mesures pour recevoir tous les autres Canadiens qu'il serait nécessaire de nous adjoindre.

“*Sir John* me parut satisfait de ce que je lui annonçai et me promit de communiquer avec *Allan*, afin de fixer une date rapprochée pour entrer en arrangement avec le gouvernement, de manière que tout fût en forme pour être présenté promptement au parlement.

“En effet, peu de temps après, *Sir Hugh* avertit *M. Smith* et moi de venir, et tous les trois nous eûmes une entrevue avec le cabinet, le 5 octobre 1871, pour arranger, supposions-nous, les pri cipaux points du projet.

“ Il y avait là Sir *John A. Macdonald*, Sir *Francis Hincks*, Sir *George Etienne Cartier*, et MM. *Tilley*, *Tipper*, *Mitchell*, *Morris*, *Aikins* et *Chapais*.

“ De prime abord, il devint évident qu'ils n'étaient pas d'accord entre eux, en conséquence, comme me l'apprit Sir *Francis Hincks*, de la jalousie du Grand-Tronc, représenté par un personnage de l'importance de Sir *George E. Cartier*. Le règlement des affaires dut être renvoyé jusqu'au retour de Sir *Hugh Allan* d'Angleterre; il partait le 6 octobre pour être de retour le 1er décembre.

“ Nous retournâmes à New-York, M. *Smith* et moi, afin d'informer nos amis de l'état des affaires. Ce fut alors que pour la première fois nous eûmes connaissance de la visite du ministre des finances à New-York, dont j'ai parlé plus haut, et quo nous reçûmes aussi le télégramme de Sir *Hugh Allan* figurant en tête de la correspondance publiée.

“ Lorsque Sir *Hugh Allan* fut de retour d'Angleterre, il envoya un télégramme à M. *Smith*, de Chicago, l'informant que Sir *Francis Hincks* avait déclaré que le gouvernement, dans le but d'éviter le blâme, serait obligé d'annoncer pour demander des soumissions, de sorte que la conclusion de l'arrangement se trouverait retardée de quelques semaines; mais il suggérait en même temps de convoquer une assemblée, d'abord à Montréal, et ensuite à New-York, pour dresser le contrat qui devait suivre nos arrangements verbaux.

“ En conséquence, M. *Smith* et moi nous partîmes de Chicago le 15 décembre 1871, et après nous être rendus à Montréal, où tous les arrangements préliminaires furent conclus avec M. *Allan*, nous allâmes avec lui à New-York, où le contrat fut signé par tous les intéressés, sous la date du 23 décembre 1871.

“ Pendant l'hiver, nous avons discuté par des entrevues et par lettres un grand nombre de sujets, et les débats du gouvernement s'expliquaient par les exigences de la situation politique.

“ Quoique dans le commencement Sir *Hugh* eût annoncé qu'il n'y avait pas besoin d'argent pour arriver à nos fins, il prétendit bientôt avoir découvert qu'il serait nécessaire d'en avoir pour assurer la conclusion des arrangements.

“ Il avait annoncé un jour à M. *Smith* et à moi que la somme de \$8,500, dont il parla dans ma lettre, avait été prêtée à Sir *John A. Macdonald* et à Sir *Francis Hincks*, en sommes de \$4,000 et \$4,500 chacune, “ sachant parfaitement qu'elles ne seraient jamais remboursées.” Il expliqua aussi que le ministre des finances prenait un grand intérêt dans l'affaire, et qu'il l'avait sondé pour savoir ce que ce ministre attendait personnellement quand l'affaire en serait arrivée à une conclusion certaine. Il ajouta que Sir *Francis Hincks* avait répondu qu'à son âge une somme réelle serait préférable à un pourcentage sur les profits ultérieurs, et qu'il pensait qu'il devait avoir \$50,000, et en outre la place de secrétaire de la compagnie pour son fils, avec un salaire d'au moins \$2,000. Ma réponse a été que puisque nous avions commencé l'affaire, nous serions obligés de satisfaire ces exigences si nous voulions procéder, mais que nous ne pouvions déboursier des sommes aussi considérables sur des incertitudes.

“ Comme la session approchait, cependant, Sir *Hugh* fit une demande d'argent, et le 28 mars 1872 un contrat supplémentaire fut conclu, par lequel un comité de cinq fut nommé, avec Sir *Hugh* comme président, et chargé de pourvoir aux fonds. Ce contrat contenait aussi un changement dans les conditions, afin de rencontrer les vues du gouvernement telles que représentées par Sir *Hugh*, et donnait pouvoir au comité d'accepter \$30,000,000 en argent et 50,000,000 d'acres de terres, montant exact que le gouvernement recommandait, et exactement le montant qu'il (Sir *Hugh*) avait dit que le gouvernement recommanderait si nous acceptions.

“ Les Américains fournirent \$50,000 le 1er avril 1872, et cette somme fut placée au crédit de Sir *Hugh*. Il tira \$10,000 comme suit: \$15,000 par chèque daté du 2 mai 1872 et payé le 4 mai 1872; et \$25,000 par un chèque du 3 mai 1872 et payé le 6 juin 1872. La seule explication qu'il me donna pour justifier la dépense de cette somme, fut le paiement de \$4,000 au journal *La Minerve*, et \$3,000 à trois autres journaux français dont je ne me rappelle plus les noms; \$6,000 au procureur général *Outimet*, pour services rendus à Ottawa, et un prêt indéfini de \$10,000 à Sir *Francis Hincks*.

“ J'ai assisté à la session de 1872, et j'ai aidé à la passation de la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique; et à la fin de cette session j'ai payé les frais de cette charte et d

celle de la Compagnie d'Amélioration du Canada (*Canada Improvement Company*), charte que nous avions suggérée à Sir *Hugh* et à M. *Abbott*, comme un auxiliaire nécessaire de la législation au sujet du chemin de fer. En outre de ces paiements déjà mentionnés, M. *Abbott* fut autorisé à promettre à M. *Langevin* \$25,000 pour aider aux élections dans Québec, à condition qu'il donnât une assistance amicale, et M. *Abbott* nous rapporta qu'il l'avait fait.

« Malgré les assurances réitérées que nous avions reçues, et la position, forte en apparence, que nous occupions, Sir *Hugh* et moi avions de graves inquiétudes sur le résultat, à cause de la position prise par M. *Macpherson* et ses amis, et à cause de l'animosité des gens du Grand-Trois envers Sir *Hugh* lui-même. Après la session, je rencontrai à Montréal Sir *John A. Macdonald* qui se rendait à Québec pour rencontrer lord *Dufferin*, et il me suggéra, vu que Sir *Hugh* s'était fait beaucoup d'ennemis, d'aller trouver M. *Macpherson* et d'essayer d'opérer une fusion des deux compagnies, et il proniait d'écrire à M. *Macpherson* dans ce but. Sir *Hugh* et M. *Abbott* me dissuadèrent d'y aller, parce que cela donnerait un prétexte à la compagnie Interocéanique de faire un épouvantail des Américains, qu'ils avaient essayé de calmer, et ils proniaient de prendre sur eux la responsabilité de mon manque de parole vis-à-vis Sir *John*.

« Je me rendis ensuite à Chicago pour attendre des nouvelles, et je reçus une lettre, datée du 16 juillet 1872, de Sir *Hugh*, qui semblait découragé, parce que Sir *G. E. Cartier* lui avait dit que le gouvernement n'avait pas plus l'intention de faire des affaires avec notre compagnie qu'avec celle de M. *Macpherson*; mais qu'il (le gouvernement) en formerait une entièrement sous son contrôle. Mais Sir *Hugh* ajoutait que les élections approchaient, et qu'après ses amis français (canadiens) montreraient leur force, et que *Cartier* se rendrait au désir du Bas-Canada, ce qu'il n'aurait qu'une bien faible chance d'être élu.

« Le 6 août, il écrivit de nouveau disant qu'il avait obtenu ce qu'il désirait, car le gouvernement avait été obligé de recourir à lui, et qu'il s'était arrangé de manière à avoir la majorité des intérêts dans la compagnie qui devait être formée pour la construction du chemin; mais que pour l'obtenir il avait dû avancer une somme considérable: quelque chose comme \$200,000 déjà payées et plus de \$100,000 à payer encore, et il désirait savoir ce que ses amis de New-York feraient.

« Le 16 septembre il écrivit encore, disant qu'il avait appris l'absence de New-York de plusieurs de nos amis, et que par conséquent il ne pouvait y avoir d'assemblée avant le 15 novembre, ce qui était peu satisfaisant, vu qu'il aurait à signer le contrat dans une dizaine de jours et qu'il désirait partir immédiatement après pour l'Angleterre afin d'obtenir de l'argent.

« Il disait que ses dépenses jusqu'à cette date étaient de \$343,000 en or, plus \$13,000 encore à payer, et demandait de prompts arrangements pour rembourser cela.

« Je visitai Montréal peu de temps après la réception de cette lettre pour lui demander d'autres détails pour guider nos amis, qui étaient quelque peu étonnés de l'énormité de ces chiffres, et qui désiraient avoir des explications sur la manière dont l'argent avait été dépensé avant de le remettre à Sir *Hugh*.

« J'arrivai à Montréal vers le 1er octobre, et à l'entrevue qui suivit, Sir *Hugh* réitéra et expliqua ce qu'il avait mentionné dans ses dernières lettres.

« Il dit qu'il repugnait beaucoup à Sir *George Cartier* de reconnaître que Sir *Hugh* pouvait contrôler l'influence canadienne-française à la condition que la question de la charte du Pacifique fût réglée d'une manière satisfaisante, mais qu'après un certain temps, Sir *George* avait fini par le croire, et avait consenti bien à contre-cœur à abandonner ses préjugés et à donner le contrôle à *Allen*, avec certaines restrictions, cependant quant aux Américains, — qui étaient plutôt apparentes que réelles, — et avec l'entente que Sir *Hugh* fournirait de l'argent pour aider aux élections des partisans du gouvernement.

« Après avoir fait signer un arrangement par Sir *George*, ainsi qu'il le dit dans sa lettre du 6 août, il commença à déboursier de l'argent, mais, me dit-il, en ayant l'ordre de *Cartier* chaque fois et en prenant un reçu pour cet argent.

« Quand il avait fait cet arrangement, il n'avait aucune idée que le montant d'argent serait aussi considérable; et quand il se fut élevé entre \$150,000 et \$200,000, il fut alarmé et dit à *Cartier* qu'il devait finir de payer des traites qui venaient si rapidement, à

moins que tout le gouvernement ne sanctionnât le marché. Il dit ensuite que Sir *George* envoya à Ottawa et reçut un télégramme de Sir *John A. Macdonald* confirmant ce qu'il avait fait. Après cela, Sir *Hugh Allan* continua de payer jusqu'à ce qu'il eût avancé \$358,000, en outre des \$10,000 obtenues de New-York. Je promis de soumettre cet état à mes amis de New-York et de les laisser décider l'affaire.

"La première nouvelle que j'en eus ensuite fut par une lettre datée du 24 octobre, dans laquelle il disait qu'il pensait qu'il lui faudrait cesser tout rapport avec les Américains. Je répliquai quelques jours après, protestant fortement contre une telle action; et en réponse je reçus une courte lettre datée du 11 novembre, dans laquelle il disait ignorer complètement les intentions du gouvernement.

"En décembre, je reçus une lettre pressante et un télégramme me demandant de le reconvenir à Toronto ou à Montréal, mais sans mentionner dans quel but. J'allai à Montréal et eus une entrevue le 24 décembre, dans laquelle il m'annonça la rupture de toute négociation avec les Américains, répudiant toute obligation qu'il pouvait leur avoir, et disant qu'il avait écrit à New-York qu'il ne pourrait continuer ses arrangements et qu'il devait les rompre entièrement.

"Je protestai fortement contre une semblable conduite et réfèrai aux arrangements que nous avions conclus, ainsi qu'à la longue association qui existait entre nous, et la bonne foi dont notre parti avait toujours fait preuve, disant que c'était pour lui une question d'honneur d'être fidèle aux premiers arrangements, ou s'il ne le pouvait, qu'il devait se retirer de la compagnie.

"Comme il refusait tout cela, j'annonçai mon intention de me rendre à Ottawa pour soumettre l'affaire à Sir *John A. Macdonald*. Le 31 décembre, j'eus une entrevue de deux heures avec Sir *John*, dans laquelle je lui exposai tous les faits et lui montrai les lettres se rattachant à la question, que j'avais reçues de Sir *Hugh Allan*, ainsi que les contrats originaux et les lettres au président du chemin de fer de New-York, qui ont été publiées il y a peu de temps avec les autres correspondances. J'attirai l'attention de Sir *John* sur les allégués de Sir *Hugh Allan* relatifs à ses arrangements avec le gouvernement, et lui racontai les faits principaux que j'ai exposés ici. Il soutint énergiquement que le gouvernement n'avait pas été suborné, et je lui fis remarquer que, si ce n'était pas le cas, notre associé canadien était un escroc, puisqu'il essayait de se faire rembourser une somme de près de \$100,000 qu'il n'avait jamais dépensée.

"Je lui demandai alors, soit de permettre l'accomplissement du premier arrangement, soit de mettre Sir *Hugh Allan* en dehors de la compagnie du gouvernement, car nous ne désirions pas lui servir de marche-pied pour son avancement personnel.

"Sir *John* me répondit que les arrangements qu'avait pris le gouvernement étaient si avancés qu'il craignait ne pouvoir faire droit ni à l'une ni à l'autre de mes demandes, et il dit que, d'après le mémoire de Sir *Hugh Allan* en réponse à la compagnie Interocéanique, et ses assertions depuis la session, il avait cru qu'il avait entièrement rompu avec nous.

"Je lui montrai, au moyen des preuves les plus concluantes, —les lettres d'*Allan*,— que tel n'était pas le cas, et lui dis que si le gouvernement n'était pas à la merci d'*Allan*, comme il le prétendait, il ferait mieux de courir tous les risques de son expulsion de la compagnie que de faire face au public, qui connaîtrait certainement tous les faits si *Allan* était admis dans la compagnie et si on lui permettait de rompre ses obligations sacrées avec ses associés—associés auxquels le gouvernement l'avait adressé et qui avaient agi avec lui sans arrière-pensée, dans la ferme croyance qu'il était le représentant avoué du gouvernement et quand ils avaient les meilleures raisons pour le croire. Sir *John* demanda un délai de quelques jours ou plus, afin de pouvoir se mettre en communication avec Sir *Hugh* et M. *Abbott*.

"Le 23 janvier dernier, j'ai vu de nouveau Sir *John*; à cette entrevue deux amis m'accompagnaient. Nous examinâmes de nouveau la question; je lui exposai les mêmes faits et y ajoutai les lettres qui paraissaient adressées à M. *Smith*, et après l'entrevue je remis à Sir *John*, sur sa demande, copie de tous ces documents, les chèques de Sir *Hugh Allan* pour \$40,000, et les reçus de M. *Todd* pour les frais des bills privés pour l'incorpo-

ration de la Compagnie d'Amélioration du Canada et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, qui ont été soldés par moi. Cette lecture a dû lui paraître étrange, en les comparant avec le mémorandum du comité exécutif de la compagnie du Pacifique du Canada, signé par Sir *Hugh Allan*, *J. J. C. Abbott* et *Louis Beaubien*, qu'il avait alors en sa possession et qui a été présenté durant la session, et dans lequel on trouve le remarquable passage suivant, sous la date du 12 octobre 1872 :

“ Relativement à l'assertion “qu'on croit partout,” que la compagnie du Canada veut encore faire une combinaison avec des capitalistes américains, il suffit de dire que ceux qui parlent de cette façon disent sans doute la vérité, quant à un petit cercle avec lequel ils sont en communication ; mais la compagnie du Canada nie péremptoirement qu'en dehors de ce petit cercle, même l'idée d'un pareil état de choses existe.

“ La compagnie du Canada sait que dans le cours de l'été de 1871, Sir *Hugh Allan* est entré en négociations avec des capitalistes américains, dans le but de former une compagnie pour construire et exploiter le chemin de fer du Pacifique du Canada ; et elle est informée par Sir *Hugh Allan*,—et pour chasser tout doute elle a fait une investigation complète sur les circonstances et les détails de ces démarches,—que ces négociations n'ont pas en Sir *Hugh* pour premier auteur, mais qu'elles ont été combinées et poursuivies par des personnes influentes en Canada, comme étant la seule combinaison qui s'offrit alors pour construire et exploiter le chemin. Mais la compagnie est convaincue que ces négociations n'ont jamais eu le caractère que leur suppose la compagnie de l'Interocéanique, et elle sait que Sir *Hugh Allan* n'aurait jamais consenti à s'associer avec des capitalistes étrangers dans une entreprise canadienne à laquelle il s'intéresse tant, sans avoir les plus parfaites sûretés et les meilleures garanties qu'il la contrôlerait conformément aux intérêts du Canada. D'ailleurs, la discussion de ces négociations est complètement étrangère à la proposition qu'il s'agit de considérer actuellement. Ces négociations ont fini quand Sir *Hugh Allan* s'est engagé avec d'autres à former la compagnie du Canada, et elles n'ont pas été reprises depuis.

“ La compagnie du Canada n'a jamais pris part à ces négociations, et n'a jamais pris en considération ni accepté aucune proposition, aucune recommandation, et n'a jamais eu l'intention de demander de l'aide aux capitalistes américains, ou de s'allier avec eux pour faire le chemin ou pour exécuter aucun autre projet. Les seules négociations dans lesquelles la compagnie est entrée, sont celles qui ont eu lieu avec des capitalistes anglais et dont il a déjà été parlé, et elle n'a jamais même communiqué au sujet du chemin avec qui que ce soit en dehors du Canada ou de la Grande-Bretagne.”

“ Sir *John* nous pria de rencontrer M^{rs}. *Abbott* et *Allan* à Montréal, et d'en venir avec eux à une conclusion satisfaisante. Sir *Hugh* était allé à New-York, et il y avait vu nos amis et leur avait donné l'assurance la plus positive qu'il leur tiendrait parole. Quoique j'eusse alors de forts soupçons sur la sincérité de Sir *Hugh*, soupçons qui ont été depuis confirmés, j'ai néanmoins, à la demande de mes amis, consenti à ne pas pousser l'affaire au-delà du règlement de mes réclamations personnelles pour déboursés et pertes, ainsi que de celles de mes amis dupés par la supercherie de Sir *Hugh*.

“ Cette relation comprend tous les faits importants de mes rapports avec Sir *Hugh Allan* relativement au chemin de fer du Pacifique.

“ Comme de raison, il y a eu bien d'autres négociations d'une importance moindre qu'il est inutile de mentionner maintenant, mais que je pourrai relater si la nécessité se présente de le faire. Mais ces faits sont tous de nature à corroborer ceux relatés plus haut et ils sont de l'ordre des faits qui doivent inévitablement se rencontrer dans le cours d'une négociation aussi prolongée et aussi importante.

“ Votre, etc., etc.

“ GEO. W. McMULLEN.

“ P. S.—J'annexe les copies authentiques des documents ayant rapport à cette affaire et qui expliqueront la manière dont les affaires ont été faites.”

avec la compagnie *Macpherson* ou avec la nôtre, et qu'il ne les a laissés incorporer que pour s'amuser. Mais il dit qu'il a toujours voulu que le gouvernement formât sa propre compagnie, qui conduirait les affaires sous les ordres du gouvernement, selon les vues des ingénieurs du gouvernement, et avec l'argent fourni par le gouvernement.

" Il dit que Sir *John A.* et lui ont décidé cela depuis longtemps, mais qu'ils ne l'ont jamais dit à leurs collègues.

" Il y a une espèce de négociation entre *Macpherson* et moi relativement à cette compagnie gouvernementale, mais elle n'a encore abouti à rien jusqu'à présent.

" Pendant ce temps, les élections approchent, et si la chose n'est pas arrangée à la satisfaction du Bas-Canada, les chances d'élection de Sir *George Cartier* sont assurément très-minces. Je ne puis encore entrevoir le résultat, mais le dénouement ne sera pas reculé bien longtemps. Je vous avertirai aussitôt que je saurai quelque chose.

" Tout à vous,

" (Signé)

HUGH ALLAN."

" LA LETTRE SUIVANTE EST ADRESSÉE A UN MONSIEUR DES ETATS-UNIS QUI OCCUPE UNE TRÈS-HAUTE POSITION A NEW-YORK. SON NOM NOUS A ÉTÉ DONNÉ, MAIS NOUS LE SUPPRIMONS POUR LE MOMENT.

" MONTRÉAL, 1er juillet 1872.

" MON CHER MONSIEUR, — Les négociations relatives au chemin de fer Canadien du Pacifique sont presque terminées, et je suis presque certain qu'elles se termineront à notre avantage. M. *McMullen* m'a donné à entendre qu'il vous a toujours tenu au courant du progrès de la position des affaires; c'est pourquoi je n'ai pas correspondu avec vous aussi souvent que je l'aurais fait sans cela. Il vous a sans doute informé qu'il pensait, vu que j'avais ce projet en vue, qu'il devait être excellent; une très formidable opposition, organisée à Toronto, prit pour cri de guerre, faute d'un meilleur, celui-ci: " Pas d'influence étrangère! Pas de dictature yankee! Pas de chemin du Pacifique du Nord pour tuer notre Pacifique Canadien! " et autres aussi raisonnables.

" Ces hauts cris ont produit, cependant, tant d'effet au parlement et au-dehors, qu'après m'être consulté avec M. *McMullen*, j'ai été forcé, malgré moi, de rayer ostensiblement de notre organisation chaque nom américain et de leur substituer des personnes fiables, choisies en Canada.

" Vous avez sans doute vu que sur ce point M. *McMullen* et moi différons un peu d'opinion sur les moyens à prendre pour influencer le gouvernement lui-même. Deux compagnies rivales désirant construire le chemin ont été formées.

" Celle d'Ontario était composée d'un plus grand nombre de personnes, tandis que celle de Québec était la plus puissante en influence politique. M. *McMullen* désirait s'assurer l'appui des membres placés au second rang du gouvernement, et prendre des arrangements que je n'approuvais pas, parce que c'était simplement brûler notre poudre aux moineaux.

" La situation considérée attentivement, je restai convaincu que cette question devait être, en fin de compte, résolue par un seul homme, et cet homme était Sir *George E. Cartier*, le chef du parti canadien français. Ce parti a tenu la balance du pouvoir entre les autres factions. Pendant les cinq dernières années il a supporté et tenu tout le gouvernement au pouvoir. Ce parti se compose de 45 députés qui ont suivi *Cartier* et ont voté comme lui seul homme pour ses mesures.

" La majorité du gouvernement au parlement étant généralement moindre que 45, s'en suit que la désertion de la moitié ou des deux tiers renverserait en tout temps le gouvernement. Il était donc évident qu'il était nécessaire de trouver les moyens de s'assurer l'appui de ce corps compacte de députés pour l'exercer en notre faveur, et dès que je vis quelle serait la meilleure ligne de conduite à suivre, je ne perdis pas un moment.

" Depuis longtemps les cultivateurs canadiens-français désirent la construction d'un chemin de fer de Montréal à Ottawa à travers les campagnes; mais *Cartier*, qui est l'avocat salarié du Grand Tronc, auquel ce nouveau chemin ferait concurrence, a toujours suscité des difficultés et, par son influence, en a empêché la construction.

“ Pour la même raison, il voulait donner le contrat du Pacifique à des personnes ayant des relations avec le Grand-Tronc, et dans ce but, il a attiré le feu d'une opposition à notre projet; mais je vis dans ce chemin de fer canadien-français et dans l'approche des élections générales, où *Cartier* et d'autres auraient à se présenter devant leurs électeurs pour se faire réélire, un moyen certain d'atteindre mon but, surtout vu que je me propose d'y arriver au moyen du *terminus* du Pacifique.

“ Les plans que je sou mets sont les plus propres à servir les intérêts du Canada, et en voulant les faire adopter par le public, je fais un acte très-réellement patriotique; mais, même dans ce but, il faut trouver des moyens d'influencer le public, et j'ai employé plusieurs jeunes avocats canadiens français pour écrire en ce sens dans leurs principaux journaux. J'ai souscrit une somme qui peut avoir une influence prépondérante dans le capital-actions de la compagnie, et j'ai subventionné les journaux eux-mêmes, y compris les rédacteurs et les propriétaires. Je parcourus le pays que le chemin devait traverser et rendis visite à plusieurs habitants. Je suis aussi allé voir les prêtres, je gagnai leur amitié, et j'employai des agents pour aller parmi les notables et parler du sujet.

“ Je commençai alors à tenir des assemblées publiques, j'y assistai personnellement et fis souvent des discours en français, démontrant aux gens où se trouvaient leurs vrais intérêts.

“ Le projet devint de suite populaire, et je formai un comité pour influencer les membres de la législature. Cela réussit si bien qu'en très peu de temps, sur les 45, je pouvais compter sur 27; et les électeurs de la division de cette ville que *Cartier* lui-même représente, lui notifièrent qu'il n'avait pas besoin de se présenter si le contrat du Pacifique n'était pas donné dans l'intérêt du Bas-Canada; il n'a pas cru cela, mais lorsqu'il vint ici et rencontra ses électeurs, il constata, à sa grande surprise, que leur détermination était immuable. Il consentit alors à accorder le contrat à la condition voulue, savoir: qu'il y aurait 17 directeurs provisoires, dont huit pour Ontario, neuf pour Québec, nous donnant ainsi le contrôle.

“ Nous avons de suite organisé la compagnie [notre section], et on m'a nommé président; D. McInnes, de Hamilton, vice-président; E. L. de Bellefleur, secrétaire; et l'Hon. J. J. C. Abbott, aviseur-légal. Nous avons annoncé que les livres de souscription seraient ouverts le 15 juillet aux différentes places mentionnées dans l'acte, et nous avons notifié le gouvernement que nous voulions prendre le contrat pour la construction du Pacifique aux termes et conditions stipulés dans l'acte.

“ Ce qu'il y a maintenant à faire est de souscrire le capital, ce qui ne doit se faire que par des sujets britanniques, et il faut payer au moment de la souscription dix pour cent du montant souscrit.

“ Nous avons le droit de souscrire neuf dix-septièmes à présent et de prendre tout ce que les autres ne souscriraient pas à la fin du mois. En même temps, j'ai fait des arrangements pour que, si vous envoyiez un certificat représentant \$1,000,000 en or, placé par Jay Cooke et Cie. au crédit de la Banque des Marchands, à Montréal, dans leur propre Banque de New-York, la Banque accepte les chèques pour la souscription; mais aucun argent ne sortira avant que le contrat ne soit conclu, et alors dix pour cent sur le montant des actions à nous accordées devra être payé au receveur général. Par conséquent, veuillez m'envoyer au plus tôt des procurations pour souscrire au capital, et le certificat sus-mentionné de Jay Cooke et Cie.

“ J'ai reçu plusieurs lettres d'Angleterre m'offrant de prendre toute l'affaire si nous voulions partager, mais elle me semble trop bonne pour m'en départir immédiatement.

“ Si vous voulez de nouvelles informations, j'irai à New-York la semaine prochaine, si vous le désirez, et je communiquerai avec vous personnellement.

“ Veuillez télégraphier si vous voulez me voir et m'indiquer le jour.

“ Comme vous devez le supposer, l'affaire n'en est pas rendue là sans beaucoup de dépenses, dont une grande partie payable seulement après avoir obtenu le contrat, mais je pense que cela n'ira pas loin de \$300,000.

“ Tout à vous,

“ (Signé)

“ HUGH ALLAN.”

“ P. S.— Je suppose que vous ne voulez pas prendre d'action si nous ne pouvons nous en assurer la plus grande partie, mais sur ce point je veux avoir vos instructions.

“ H. A. ”

" La lettre suivante est adressée au même :

MONTRÉAL, 7 août 1872.

" CHER MESSIEUR, — J'évoque à votre mémoire que j'ai en votre honneur un compte-rendu détaillé que j'ai écrit de la date de nos conversations et de nos démarches relatives au chemin de fer Canadien du Pacifique. Vous n'avez pas cessé de répondre à cette lettre, mais je présume qu'elle vous est parvenue en main propre. Toutefois, la question que je vous posais est demeurée sans réponse, et je viens maintenant vous informer du progrès qu'ont fait les négociations depuis la date de ma dernière lettre.

" La ligne de conduite que j'ai adoptée m'a bien servi. La puissante influence française que j'ai réussi à obtenir a été suffisante pour contrôler les élections, et dès que le gouvernement a acquis la conviction du fait qu'il ne vaut ni plus ni autre. D'abord, il est entré en négociation avec moi. Il n'est pas nécessaire d'énumérer les différentes phases des négociations, mais le résultat est que l'on nous a proposé un arrangement en vertu duquel, va certaines conditions nous a été proposé, et j'en serai le président, et afin de rencontrer mes vues, de me faire ainsi qu'à mes amis, la plus grande partie du capital-actions; d'accorder, de plus, à la compagnie ainsi formée, le contrat pour bâtir le chemin aux conditions de l'acte du parlement, savoir: \$30,000,000 en argent et 50 millions d'acres de terre, avec tous les autres avantages et privilèges qui peuvent être donnés en vertu du dit acte, et il promet de faire tout en son pouvoir pour aider et encourager la compagnie pendant la durée de ses travaux.

" Le contrat final devra être signé dans six semaines de cette date et peut-être avant. Nos adversaires auront la plus petite partie du capital-actions, et ils nous regardent avec jalouseté et même à cause de leur défaite; et à cause de cela le gouvernement est obligé de stipuler que nul étranger ne pourra se trouver au nombre des actionnaires, afin d'éviter qu'on nous accuse encore de vouloir nous vendre au Pacifique du Nord et à l'influence étrangère. Les actions souscrites par vous et vos autres amis des États-Unis devront être en mon nom pendant quelque temps.

" Nous aurons \$5,000,000 du capital-actions sur le total du capital de \$10,000,000.

" Je vous demande de nouveau si les personnes consentent encore à prendre le montant réduit du capital-actions dans les mêmes proportions que les montants qu'ils ont d'abord souscrits.

" Je vous les offre d'abord, comme il est de mon devoir de le faire, mais il y a bien des gens qui veulent en avoir. Dix pour cent sur les montants souscrits devront être versés entre les mains du gouvernement comme garantie, mais seront remboursés, je pense, aussitôt que l'ouvrage sera en pleine opération. Les dépenses engagées pour amener l'affaire au point où elle est, ont été considérables. J'ai déjà déboursé environ \$250,000, et il me restera encore à verser \$50,000 avant la fin de ce mois. Je ne sais même pas si cela suffira, mais je l'espère.

" Sans doute, tout cela devra être payé par les souscripteurs aux \$5,000,000 de capital-actions. Si vous jugez à propos de continuer la souscription, j'irai à New-York vers la fin de ce mois pour m'entretenir sur les détails avec vous. Veuillez répondre aussitôt qu'il vous conviendra.

" Je suis tout à vous,

" (Signé)

" HUGH ALLAN."

MONTRÉAL, 6 août 1872.

" CHER M. McMULLEN, — J'espérais de jour en jour pouvoir communiquer les conclusions auxquelles nous serions arrivés relativement à la négociation du chemin de fer du Pacifique, mais il s'est toujours présenté des obstacles qui ont causé du délai.

" Cependant, l'approche des élections et l'attitude prise par mes amis canadiens français, qui ne voulaient m'appuyer qu'au moment où je me déclarerais satisfait, ont enfin provoqué une crise, et je pense que la partie que j'ai jouée va se terminer heureusement.

" Hier nous avons conclu un arrangement en vertu duquel le gouvernement s'engage à former une compagnie exclusivement canadienne, suivant mes desirs; et il est entendu que je serai nommé président, que mes amis et moi aurons la plus grande partie du capital-actions, et

que le contrat pour la construction du chemin de fer sera donné à cette compagnie, au terme de l'acte du parlement.

“ Les Américains devront être exclus avec soin de l'entreprise, de crainte qu'ils ne la sacrifient au chemin du *Northern Pacific*, mais j'espère que nous pourrions parer à cela d'une façon ou d'une autre. Nous n'en sommes pas arrivés là sans d'énormes déboursés. J'ai déjà déboursé plus de \$200,000 et j'ai encore à payer au moins \$100,000. Je tiens à savoir maintenant ce que veulent faire nos amis de New-York. Ils n'ont pas répondu à ma dernière lettre.

“ Tout à vous,
“ (Signé) “ HUGH ALLAN. ”

“ G. W. McMULLEN :

MONTRÉAL, 16 septembre 1872.

“ CHER MONSIEUR,—Je voulais convoquer pour ce temps-ci une assemblée à New-York, pour voir ce que nos amis de là-bas étaient disposés à faire, mais aujourd'hui j'ai reçu une lettre de..... m'apprenant qu'il quitte New-York pour Chicago, où il doit rejoindre M....., et tous deux partiront pour Puget-Sound. Ils disent qu'aucune assemblée ne peut être tenue avant le 15 novembre, ce qui ne me convient pas du tout.

“ Je pense que dans dix jours, ou à peu près, le contrat sera signé, et je désirerais immédiatement après m'embarquer pour l'Angleterre, afin d'y obtenir l'argent nécessaire pour construire le chemin. J'ai payé \$ 43,000 en or, dont je veux me rembourser. J'ai encore à payer \$13,500, ce qui terminera l'affaire.

“ J'irai à New-York aussitôt que le contrat sera signé, c'est-à-dire vers le 17 octobre, et serai heureux de vous y rencontrer.

“ Tout à vous,
“ (Signé) “ HUGH ALLAN. ”

(Incluse No. 4.)

EXPOSÉ DE SIR HUGH ALLAN.

(De la Gazette de Montréal.)

“ En réponse aux lettres qui ont paru dans le numéro de samedi, Sir *Hugh Allan* a donné l'affidavit suivant :

“ Je, Sir *Hugh Allan*, de Ravelerraig, dans la province de Québec, chevalier, étant dûment assermenté, dépose et dit :

“ Que depuis quelques années j'ai pris une part active au développement des communications par voie ferrée dans toute la Puissance du Canada, et particulièrement dans cette partie du pays qui se trouve à l'ouest de Montréal, dans le but d'accroître les moyens de communication entre les côtes maritimes et la partie ouest de l'Amérique, et que, entre autres projets, mon attention s'est portée d'abord sur celui de construire un chemin de fer entre Montréal, comme étant le port de mer Atlantique le plus occidental, et l'Océan Pacifique.

“ Que dans l'automne de 1871 j'ai appris, dans une conversation avec Sir *Francis Hincks*, que certains capitalistes américains avaient proposé au gouvernement, par l'entremise de M. *Waddington*, d'organiser une compagnie dans le but de construire le chemin de fer du Pacifique Canadien, mais que rien n'avait été décidé relativement à leur proposition.

“ Que voyant qu'on ne faisait aucune démarche en Canada touchant le projet en question, et doutant que l'on pût engager les capitalistes canadiens à y souscrire par de forts montants, j'obtins de Sir *Francis Hincks* les noms des personnes qui avaient conféré avec le gouvernement, et je me mis immédiatement en correspondance avec ces personnes, afin d'essayer de former une compagnie du chemin du Pacifique avant l'adoption de ses mesures que l'on s'attendait devoir être présentées par le gouvernement dans la prochaine session du parlement.

“ Conséquemment, après certaines négociations, je conclus un arrangement avec M. *Smith*, de Chicago, et M. *McMullen*, — qui était censé représenter un certain nombre de capitalistes américains, — dans lequel je réservais pour les Canadiens autant d'actions que je croyais pouvoir

faire souscrire en Canada, le reste devant être souscrit par les Américains intéressés et leurs amis. Par cet arrangement, il était pourvu que les travaux de construction seraient poussés vigoureusement, selon les vues du gouvernement canadien aussitôt qu'elles seraient connues, pourvu que les moyens mis à la disposition de la compagnie fussent de nature à justifier les associés d'en accepter le contrat. Et, au sujet de cet arrangement, je déclare positivement et explicitement que, ni dans l'arrangement, ni dans aucune conversation ou négociation y relative, il n'y a eu aucune stipulation, déclaration ou plan dont l'objet fût de retarder les travaux; il n'avait pour but que leur prompt exécution, tout en tenant compte de la juste économie qu'il fallait y apporter. Et je déclare, surtout, qu'il n'y a eu aucune intention explicite ou implicite, dans l'arrangement ou les négociations qui l'ont accompagné, rien qui pût permettre au *Northern Pacific Railway*, ou à toute autre compagnie ou association d'individus, d'entraver l'entreprise de quelque manière que ce fût.

"Aucune démarche importante n'a été faite par moi ou mes associés jusqu'à l'époque de l'ouverture de la session du parlement à Ottawa, relativement à la compagnie projetée, excepté que je communiquai avec le gouvernement, lui offrant d'organiser une compagnie qui se chargerait de la construction du chemin, et discuter la question des moyens et de l'aide que le gouvernement pourrait demander au pays; et dans le cours de ces pourparlers et négociations, je me suis efforcé, autant que possible, d'obtenir la place de président de la compagnie projetée, position que mes associés consentaient à m'accorder et à laquelle je croyais avoir droit à cause de la part active que j'ai prise dans la grande entreprise nationale à laquelle se rapportaient les négociations dont il est question. Sous ce rapport, et dès le début, j'avais raison de croire que le gouvernement était favorable à mes prétentions. A l'approche de la session du parlement canadien, je demandai à M. Abbott de préparer la législation requise; et, peu de temps après l'ouverture du parlement, je me rendis à Ottawa pour m'assurer comment les affaires marchaient et quelle tournure prenait le projet de l'entreprise présenté par moi et les personnes qui s'étaient alors associées à moi.

"Avant cette époque j'avais correspondu avec un grand nombre de personnes en Canada au sujet de la compagnie projetée, demandant leur coopération et leur assistance, et pour les porter à souscrire tel montant que je jugeais convenable, tout en tenant compte de leur position et de leurs moyens. Et quoique je n'aie pas réussi à me procurer un grand nombre de souscriptions au capital, cependant j'en obtins autant que je pouvais l'espérer lorsque j'avais fait mes arrangements avec les capitalistes américains. En conséquence, dans mes négociations avec eux, j'ai pourvu à la distribution des actions que ces messieurs consentaient à souscrire, ou que je croyais qu'ils souscriraient pour la formation de la compagnie.

"Lorsque j'ai visité Ottawa, comme il a été dit au dernier paragraphe, je me suis convaincu et par mon observation personnelle et par mes relations avec les membres de la chambre, qu'un fort préjugé s'était élevé contre toute immixtion des capitalistes américains dans la formation de la compagnie projetée, et cela, dans la crainte que les capitalistes de cette nationalité regarderaient comme de leur intérêt d'entraver l'entreprise du Pacifique Canadien et de favoriser la construction du Pacifique du Nord plutôt que d'agir dans les intérêts du Canada en travaillant à la construction du chemin canadien. Et quoique je fusse exempt de cette appréhension et que j'aie toujours cru et que je croie encore que les personnes engagées à s'associer à moi auraient agi dans cette entreprise avec bonne foi et dans la mesure de leur capacité, j'ai jugé cependant ce sentiment tellement profond que j'ai trouvé convenable et expédient de le respecter et de consentir à ce que le projet de loi qui devait être présenté à la chambre exclût les étrangers de la compagnie et à ce que les directeurs fussent exclusivement canadiens.

"Un projet de loi incorporant la compagnie du Pacifique Canadien fut alors présenté à la chambre par le docteur *Grant*, qui avait été l'un des avocats les plus distingués du projet du Pacifique Canadien et qui avait présenté à la session précédente une mesure semblable, à la requête de feu M. *Waddington* et autres s'occupant alors de ce projet.

"Bien que le projet de loi ainsi présenté stipulât l'exclusion des étrangers, je n'étais nullement convaincu que le gouvernement insisterait sur une telle condition, croyant alors, comme je le crois aujourd'hui, qu'une telle proposition était impolitique et inutile.

"Je ne me sentis donc pas justifiable de rompre toute relation avec mes associés américains, quoique je les avertisse de la difficulté qui surgissait si le gouvernement prenait sur

cette question la même attitude que la majorité de ceux dont j'avais pu juger les sentiments à Ottawa paraissait avoir prise.

"J'étais au fait du contrôle que, d'après le dispositif du projet de loi présenté par le gouvernement, ce dernier pouvait exercer relativement aux termes du contrat, et je voulais m'en remettre à sa décision quant à l'étendue de l'intérêt qu'il serait permis aux étrangers de posséder dans cette entreprise, ou s'ils en devaient être complètement exclus. Et jusqu'à ce que cette décision me fût communiquée, je me crus engagé d'honneur, par l'arrangement conclu, de donner à mes collègues américains libre entrée dans la compagnie, sauf le cas où le gouvernement s'y opposerait positivement. Et en les mettant au courant des progrès de l'affaire en Canada, comme je l'ai fait en certaines occasions d'une manière privée et en dehors de la compagnie dont j'étais membre, je ne croyais qu'agir honorablement à leur égard. Et je ne voulais nullement leur par là, et suivant mon opinion je n'ai lié ou compromis aucun membre de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, à qui j'en ai pas j'ai eu occasion de faire part de ma correspondance avec mes collègues américains, d'autant plus que cette correspondance était entièrement privée et confidentielle et qu'elle était écrite avec peu d'attention, quant à l'exactitude des expressions, comme on doit s'y attendre dans des lettres qui ne devaient être lues que par les personnes à qui elles étaient adressées.

"Pendant mon séjour à Ottawa, j'ai eu avec les membres du gouvernement quelques relations d'un caractère non officiel, et j'ai vu qu'ils étaient encore disposés à reconnaître la valeur de mes services en cherchant à organiser une compagnie. Mais en face de la rivalité qui semblait exister relativement au projet du Pacifique et des nombreux noms canadiens qui avaient été obtenus par la compagnie Interocéanique comme associés dans son projet, rien ne fut dit par les membres du gouvernement à qui j'en parlai qui pût me faire espérer avoir la préférence pour moi ou la compagnie que j'avais organisée, ni même opinion de défini à propos du projet. Il me parut que, bien que leurs intentions et leurs opinions aient été librement exprimées à mon égard, quand aucune autre compagnie que celle que je proposais d'organiser ne paraissait devoir être formée, le fait d'une compétition parmi les Canadiens, pour le contrat, les avait décidés à laisser faire les choses jusqu'à ce qu'ils fussent en état de décider, après la formation des compagnies canadiennes, quelle ligne de conduite serait la plus propre à promouvoir les intérêts du pays.

"En conséquence, il ne fut dit ou fait que très-peu de chose pendant la session qui me permit de connaître l'opinion du gouvernement relativement à la ligne de conduite qu'il adopterait.

"Après la session, la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, dont j'étais l'un des membres, commença à s'organiser et notifia le gouvernement qu'elle était prête à prendre le contrat pour la construction et la mise en opération du chemin du Pacifique, d'après les termes et conditions mentionnés dans le bill du gouvernement. Cette compagnie fit ouvrir des livres de souscription au capital dans diverses parties du Canada, conformément à l'acte, fit les démarches préliminaires et prit les mesures nécessaires pour lui permettre d'agir comme corporation organisée. Peu après, il me parut évident que le gouvernement aimerait mieux voir une fusion des deux compagnies incorporées par le parlement, afin d'assurer l'unité d'action et obtenir une plus grande force dans la formation d'une compagnie canadienne. C'est alors que j'ouvris des négociations avec la compagnie de l'Interocéanique, afin d'effectuer cette fusion; et, en même temps, la compagnie du Pacifique du Canada se mit en relations avec le gouvernement, relativement à la même question.

"Il nous a été alors donné à entendre que le gouvernement désirait que la fusion eût lieu.

"Sur ce, M. *Abbott*, l'un des membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada, se rendit à Toronto pour y rencontrer le sénateur *Macpherson* et, s'il était possible, arrêter des conditions de fusion qui sembleraient satisfaisantes aux deux compagnies. Et après une discussion du sujet pendant deux ou trois jours, à Toronto, entre lui et M. *Macpherson*, il fit rapport à la compagnie du Canada qu'il ne paraissait pas y avoir de difficulté sérieuse sur la voie de la fusion, excepté que la demande que je faisais d'être président de la compagnie fusionnée, et qu'il me fût loisible de nommer, dans la nouvelle

compagnie, un nombre de membres égal à celui que nommerait M. *Macpherson*, ne pouvait pas être accordée.

“ La proposition de M. *Macpherson* était que, comme représentant la compagnie Interocéanique, il devait nommer un plus grand nombre de membres que ceux que je nommerais dans la compagnie fusionnée et que la question de la présidence devait être laissée au bureau des directeurs. Quant à la présidence, M. *Abbott* informa la compagnie que Sir *John Macdonald* avait dit qu’il était favorable à mon élection comme président, et que toute l’influence que pourrait avoir le gouvernement sur les membres de la compagnie fusionnée serait exercée dans le but d’aider mon élection à cette charge, et que la difficulté relative à la nomination des membres de la nouvelle compagnie, qui existait entre moi et M. *Macpherson*, pourrait probablement être surmontée de quelque manière. De plus, il fit rapport qu’il ne trouvait aucune divergence d’opinion entre moi et M. *Macpherson*, quant à la fusion des deux compagnies.

“ Après avoir reçu le rapport de M. *Abbott*, touchant les négociations de Toronto, j’étais convaincu qu’aucune difficulté ne nous empêcherait de les conduire à bonne fin. Et comme feu Sir *George E. Cartier* se trouvait à Montréal quelque temps après, et que je portais un grand intérêt à sa réélection, je le rencontrai et j’eus avec lui des conversations non officielles relativement à la charte, et cela à plusieurs reprises, dans lesquelles j’insistai pour que le gouvernement employât son influence à obtenir la fusion à telles conditions que je considérerais justes pour moi-même et pour la compagnie dont j’étais le président.

“ Sir *George Cartier* était, à ma connaissance, en communication avec l’hon. Premier, au sujet du chemin de fer du Pacifique ; entre autres questions, et dans une entrevue que j’eus avec lui, il me montra une lettre de l’hon. Premier, dont voici la copie :

“ 20 juillet 1873.

“ A Sir *George E. Cartier*, Ottawa.

“ J’ai vu *Macpherson*. Il n’a aucune ambition personnelle, mais il ne peut, en justice pour Ontario, accorder aucune préférence à Québec dans la question de la présidence ou dans toute autre affaire particulière. Il dit que la question touchant la présidence devrait être laissée au bureau. Sous de telles circonstances, je vous autorise à déclarer à *Allan* que le gouvernement emploiera son influence pour lui obtenir la place de président. Les autres conditions devront être telles qu’agréées par *Macpherson* et *Abbott*. On devra garder le silence sur toute l’affaire jusqu’après les élections. Alors deux personnes devront se présenter devant le Conseil Privé, à Ottawa, et établir les conditions d’un arrangement provisoire. C’est la seule solution pratique de la difficulté, solution qu’*Allan* devrait accepter de suite. Répondez.

“ (Signé) JOHN A. MACDONALD.”

“ Et Sir *George E. Cartier* me donna à cette occasion l’assurance dont l’hon. Premier l’avait autorisé, par ce télégramme, de me faire part.

“ En poursuivant la discussion avec Sir *George* sur l’attitude que prendrait probablement le gouvernement relativement à la fusion et à l’octroi du contrat, j’insistai auprès de lui sur certains changements à apporter aux termes du télégramme susdit de Sir *John Macdonald*, et en définitive Sir *George* en vint à émettre l’opinion que j’avais droit à quelques-uns de ces changements et à dire qu’il consentait à les recommander à ses collègues.

“ Désireux d’obtenir une expression de l’opinion de Sir *George* aussi explicite qu’il était en mesure de me la donner, je le priai de mettre par écrit ce qu’il m’avait communiqué verbalement, et, conformément à ma demande, je reçus, le 30 juillet 1872, la lettre suivante :

“ MONTRÉAL, 30 juillet 1872.

“ MON CHER SIR HUGH,

“ Sous ce pli, je vous envoie les copies des télégrammes reçus de Sir *John A. Macdonald*, et en ce qui regarde leur contenu, je dirai que, dans mon opinion, le gouverneur en

conseil approuvera la fusion de votre compagnie avec la compagnie Interocéanique sous le nom de Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, aux conditions que le bureau provincial de la compagnie fusionnée sera composé de sept membres, dont quatre seront choisis dans la province de Québec par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, quatre dans Ontario par la compagnie Interocéanique, et le reste par le gouvernement; que la compagnie amalgamée aura les pouvoirs spécifiés dans la dixième section de l'acte incorporant la compagnie du Pacifique Canadien, et que l'engagement à une fusion sera rempli par les compagnies dans deux mois à compter de cette date.

“ La compagnie du Pacifique Canadien pourrait prendre l'initiative dans l'œuvre de la fusion, et si la compagnie Interocéanique n'exécutait pas un arrangement de fusion à ces conditions dans la période prescrite, je pense que les arrangements projetés devraient être faits avec la compagnie du Pacifique Canadien sous sa charte.

“ Lorsque la souscription et le paiement du capital auront été faits suivant les dispositions de l'acte de la dernière session relativement à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, je ne puis douter que le gouvernement ou conseil ne s'accorde avec la compagnie quant à la construction et à l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique avec les embranchements que l'on décidera de faire, et n'octroie à la compagnie toutes les subventions et l'aide que l'acte du gouvernement lui donne le droit d'accorder.

“ Je crois que tous les avantages que le gouvernement est, de par la loi, autorisé à conférer à une compagnie seront requis pour mener à bonne fin les travaux projetés, et je suis convaincu qu'ils seront accordés à la compagnie fusionnée ou à la compagnie du Pacifique Canadien, suivant le cas.

“ J'ajouterai que comme j'approuve les mesures dont j'ai parlé dans cette lettre, j'emploierai tous mes efforts pour les faire mettre à exécution.

“ Votre très-dévoué,

“ GEO. E. CARTIER.”

“ Je déclare positivement que, jusqu'à la date de cette lettre, je n'ai pas eu d'autre entente d'aucune sorte ou description avec le gouvernement, soit directement ou par l'entremise d'aucune autre personne, que celle contenue dans le télégramme plus haut cité de Sir John Macdonald, du 26 juillet; et que ce télégramme et la lettre sus-mentionnée de Sir George Cartier renferment tout ce qui a été dit et décidé, jusqu'à cette époque, par tout membre du gouvernement et moi-même au sujet du projet du chemin de fer du Pacifique.

“ Le même jour que je recevais la lettre qui précède de Sir George Cartier, je fis part de son contenu à Sir John Macdonald, et lui demandai son adhésion à sa teneur. Mais il s'y refusa et lui télégraphia qu'il ne partagerait pas ses idées, et qu'il devait descendre à Montréal pour conférer avec lui à ce sujet.

“ Sur ce, j'informai immédiatement Sir George Cartier que je devais considérer sa lettre comme non avenue. Et à ma connaissance Sir George télégraphia à Sir John qu'il n'avait vu et que, comme il (Sir John) s'objectait à la lettre de Sir George, elle avait été retirée. Je télégraphiai aussi à Sir John, le même jour (31 juillet), pour lui dire que j'avais vu Sir George Cartier et qu'il (Sir John) devait renvoyer ma lettre ou la regarder comme un papier de rebut, et que j'étais satisfait du télégramme du 26 comme étant l'expression des vues du gouvernement.”

“ Je déclare positivement et explicitement que, à l'exception de l'entente entre le gouvernement et moi exprimée dans la précédente correspondance, aucun arrangement d'aucune sorte ou description n'a été conelu, soit verbalement, soit par écrit, par moi ou par l'entremise d'aucune autre personne, au sujet du contrat du chemin de fer du Pacifique, ou d'aucun avantage devant être accordé à son égard. Les termes de la charte, la formation de la compagnie, les privilèges qui devaient lui être octroyés, les proportions dans lesquelles le capital social devait être distribué, ont fait l'objet de négociations et de débats jusqu'au dernier moment et n'ont été terminés et arrêtés que lorsque la charte a été préparée au commencement de la présente année. Et les personnes qui finalement ont fait partie de la compagnie ont été choisies quelques jours seulement avant l'octroi de la charte, n'ayant moi-même la permission de souscrire qu'un montant du capital social égal à celui souscrit par les autres membres éminents de cette compagnie.

“ MONTRÉAL, 24 août 1872.

“ CHER M. ABBOTT, — En l'absence de Sir *Hugh Allan*, je vous serai obligé si vous payez au comité central une autre somme de vingt mille piastres, aux mêmes conditions que pour le montant écrit par moi au pied de ma lettre à Sir *Hugh Allan*, du 30 juillet.

“ GEO. E. CARTIER.”

“ P. S.—Veuillez aussi envoyer à Sir *John A. Macdonald* dix mille piastres de plus aux mêmes conditions.”

“ Reçu de Sir *Hugh Allan*, par les mains de M. *Abbott*, vingt mille piastres pour des fins générales d'élections et dont il sera plus tard rendu compte suivant les termes de la lettre de Sir *George E. Cartier*, du 30 juillet, et d'accord avec la demande contenue dans sa lettre du 24 courant.

“ Montréal, 26 août 1872.

“(Signé) “ J. L. BEAUDRY,
“ HENRY STARNES,
“ P. S. MURPHY.

“ Pour le Comité central,
“ L. BÉTOURNAY.”

“ TORONTO, 26 août 1872.

“ A L'Hon. J. J. C. ABBOTT, Stc. Anne :—

“ (Immédiate—Privée.)

“ Il me faut une autre somme de dix mille piastres. C'est la dernière fois que je demanderai. Ne me faites pas défaut. Répondez aujourd'hui.

“ JOHN A. MACDONALD.”

“ MONTRÉAL, 26 août 1872

“ SIR JOHN A. MACDONALD, Toronto :—

“ Tirez sur moi pour dix mille piastres.

“ J. J. C. ABBOTT.”

“ TORONTO, 26 août 1872.

“ A vue, payez à mon ordre, à la Banque des Marchands, la somme de dix mille piastres pour valeur reçue.

“ JOHN A. MACDONALD.”

“ A L'Hon. J. J. C. ABBOTT.

“ Cette traite est ainsi endossée :

“ Payez à l'ordre de la Banque des Marchands du Canada.

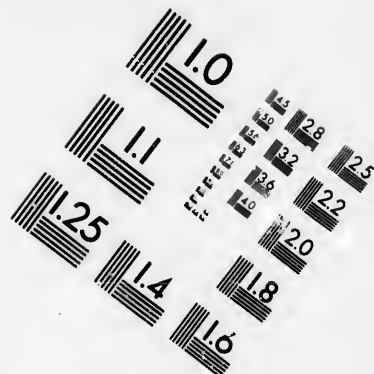
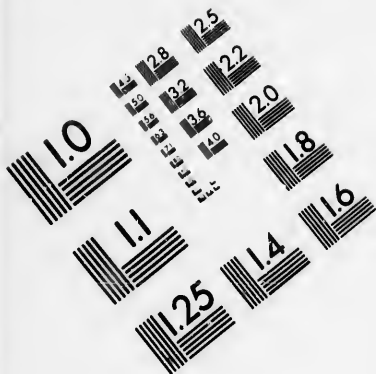
“ JOHN A. MACDONALD.”

“ MONTRÉAL, 15 juillet 1873.

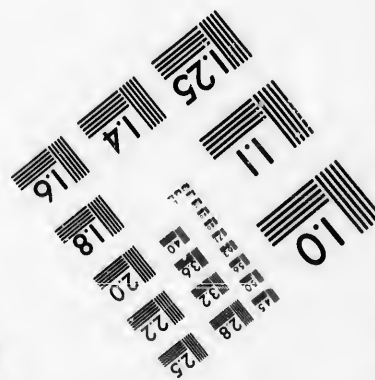
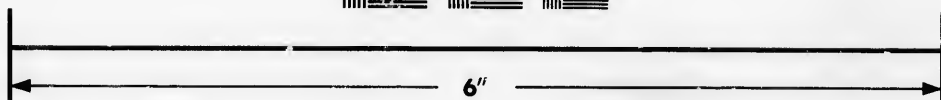
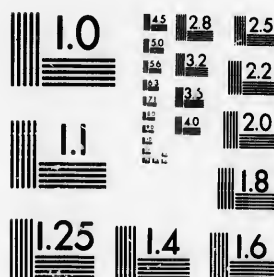
“ L'Hon. A. B. FOSTER,

“ CHER MONSIEUR,—Je sou mets pour votre examen un exposé adressé au public canadien et que je me propose de publier. Dans cet exposé, je raconte mes relations avec la





**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

14
16
18
20
22
25

10
11

compagnie du Pacifique Canadien. Le motif qui me porte à faire cet exposé, c'est que j'ai été l'objet, comme vous le savez, des plus vives et dominiés de la part de la presse ministérielle. L'intensité et l'abondance de ces colonnes m'imposent impérieusement le devoir de dire ce qui s'est passé réellement. Comme nous avons eu ensemble dans cette affaire des relations amicales et que vous avez eu connaissance de bien des faits, je vous prie de me donner une lettre à ce sujet et exposant ce dont vous vous rappelez.

" Je crois avoir droit de vous demander cela, quand mon caractère a été si odieusement attaqué.

" Votre réponse sera reçue avec reconnaissance et me rendra à jamais votre obligé.

" Votre dévoué,

" G. W. McMULLEN."

" WATERLOO, 16 juillet 1873.

" G. W. McMULLEN, Ecr.

" CHER MONSIEUR,—J'ai eu occasion de parcourir l'exposé que vous faites relativement à vos relations avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique, qui m'a été soumis dans le but mentionné dans votre lettre du 15; et voici ce que j'ai à en dire :

" Pour ce qui est de la première partie de votre récit, je suis personnellement ignorant des faits, comme nos relations ensemble n'ont pas commencé avant l'ouverture de la session de 1872, lorsque nous fîmes connaissance, grâce à M. *Abbott*. Jusque-là, mes négociations au sujet du Pacifique avaient été avec Sir *Hugh Allan* et M. *Abbott*, quoique depuis le commencement je connusse l'arrangement fait avec les Américains que vous représentiez.

" J'ai été associé durant la session de 1872 avec *Allan*, *Abbott* et vous dans toutes les démarches faites pour obtenir la charte du chemin de fer du Pacifique et pour assurer à cette compagnie le contrat pour sa construction, et par conséquent j'ai été au courant de bien des choses qui se rattachaient naturellement à cela. J'ai débattu avec vous ce que serait ma position personnelle sous l'empire de l'arrangement proposé; et avec vous, *Allan* et *Abbott* les points principaux de la législation projetée ou jugée nécessaire pour atteindre le but que l'on avait en vue. Comme vous le dites, il y a eu des difficultés pour conclure l'affaire, et je connaissais l'arrangement fait avec M. *Lungevin* dont vous parlez, car il en a été souvent question entre M. *Abbott* et nous. Je connaissais aussi, dès le commencement, l'opposition que Sir *George E. Cartier* faisait à Sir *Hugh Allan* et les moyens par lesquels il a été amené à se désister de cette opposition.

" Pour ce qui est du paiement de certaines sommes d'argent pour les élections, j'étais instruit de l'arrangement fait avec Sir *George E. Cartier*, et on m'a aussi montré le télégramme de Sir *John A. Macdonald* le ratifiant. J'ai compris que l'affaire était en substance ce que vous dites, et j'ai raison de croire que des sommes considérables ont été dépensées pour les élections en vertu de cet arrangement.

" Votre dévoué, etc.

" A. B. FOSTER."

(Incluse No. 6.)

ASSEMBLEE DES MEMBRES DU PARLEMENT A OTTAWA.

(Du *Montreal Herald*.)

" Les messieurs opposés à la prorogation tinrent une assemblée dans la chambre du comité des chemins de fer, aussitôt après la prorogation.

" L'hon. M. *Holton* dit qu'il croyait que les membres de la députation chargée de porter le mémoire à Son Excellence le gouverneur devraient faire un rapport du résultat de leur dé-

marelle. Ce mémoire avait été signé par quatre-vingt-treize membres (93), ce qui était certainement la majorité des membres généralement présents aux séances de la chambre. Ce mémoire ne demandait à Son Excellence que de suspendre son jugement afin de ne pas empêcher la chambre des communes de faire une enquête sur les fraudes politiques et électorales les plus monstrueuses dont on ait jamais entendu parler. (Applaudissements prolongés.) Le résultat pratique a été que le représentant de la chambre n'a trahi sa dignité avec mépris dans sa réponse. La plus grande insulte possible a donc été faite par un gouverneur-général agissant sous l'inspiration d'hommes qui étaient prévenus de crimes qui équivalaient presque à une trahison.

" M. *Cartwright* dit, comme président du comité, qu'ils avaient été regus de la manière la plus courtoise par Son Excellence, et qu'elle sympathisait beaucoup avec les membres de la députation, mais qu'elle était obligée de suivre l'avis des membres de son gouvernement. Elle ajouta qu'elle avait nommé une commission royale composée de trois hommes de loi, et qu'elle convoquerait la chambre d'ici à deux mois. Quant au désaveu de la loi des serments, Son Excellence dit que son gouvernement ne devait pas en être blâmé. Elle ajouta qu'elle devait refuser d'accorder la demande des pétitionnaires, car en l'accordant ce serait renvoyer ses ministres et reconnaître leur culpabilité. Son Excellence avait demandé de ne rien publier avant qu'elle ait donné ses raisons par écrit. Que M. *Cunningham* avait fait remarquer à Son Excellence que la députation regardait la prorogation du parlement comme un empiètement sur les privilèges de la chambre, mais que Son Excellence n'avait point discuté ce point, comme de raison.

" M. *Cunningham* (Manitoba) dit que quand Son Excellence parla de renvoyer son ministère, lui (M. C.) avait mentionné que les quatre-vingt-treize membres qui avaient signé la pétition considéraient que les accusations portées contre le ministère étaient devant la chambre et non devant Son Excellence, et que tant qu'elles n'auraient pas été portées devant elle, elle n'avait pas le droit de nommer la commission ou prendre aucune autre mesure à ce sujet.

" MM. *Burpee* et *Church* confirment ces avancés.

" M. *Pâquet* dit de plus que Son Excellence avait fait un exposé des faits en tout semblable à celui publié dans les journaux ministériels, et n'avait rien dit de plus que ce qui y est dit, sinon que la démarche qu'elle allait adopter lui avait été conseillée unanimement par ses aviseurs. Que Son Excellence avait ajouté de plus qu'il était impossible au parlement de procéder, puisqu'en conséquence de l'entente qui avait eu lieu, ni les membres de Manitoba, ni ceux de la Colombie n'étaient présents; et on lui répondit en montrant M. *Cunningham*, et en lui assurant que Manitoba était suffisamment représenté. Il était bien facile de voir de quel côté penchait Son Excellence.

" L'hon. M. *Cauchon* dit que quoique M. *Mackenzie*, à la fin de la séance, ait invité ceux qui étaient opposés à la prorogation à s'assembler ici, il y avait sans aucun doute quelques membres du parti opposé qui se seraient rendus de grand cœur pour protester contre la conduite tenue dans cette circonstance, s'ils n'avaient eu peur de leur parti. M. C. combat l'idée que cette réunion est une assemblée de parti. (Écoutez, écoutez.) Chaque membre a été invité à venir ici et à agir à l'unisson sur cette question. Ils seront tous écoutés avec attention et pourront exprimer leurs sentiments. (Applaudissements.) Quelle que soit la décision de l'assemblée, les sentiments de tous seront respectés. (Applaudissements.)

" M. *Laflamme*, appelé à grands cris, dit qu'il ne croit pas que ce soit à lui à parler sur un sujet aussi important, que cette tâche devrait être laissée à de plus anciens membres que lui, que chacun devait ressentir l'outrage qu'on venait de leur faire. (Écoutez, écoutez.) Ce n'est pas une question de parti: il s'agit simplement de savoir si un gouvernement libre et un droit d'enquête libre existent réellement, tel que vous, comme chacun le sait, par la constitution anglaise. Cette question est si grave et si importante qu'il laissera à de plus vieux politiques que lui le soin de la discuter. Il soutient que le comité peut procéder à l'enquête et affirmer que ni le peuple ni ses représentants ne se soumettraient à se voir privés des droits, des libertés et des privilèges dont ils jouissent en leur qualité de sujets anglais. (Applaudissements.) Autant qu'il pouvait voir, une commission royale était tout-à-fait sans nécessité, puisque la question devant eux concernait l'intégrité du parlement.

Comme il l'a déjà dit, c'est un sujet à laisser discuter aux plus anciens membres. Quant à lui, en véritable Français, il avait senti son sang bouillir dans ses veines à la vue de l'outrage et des insultes faites au peuple et à ses représentants. (Écoutez, écoutez.) Il termine afin de laisser la parole aux chefs. (Cris de *Blake* et *Mackenzie*.)

" M. *Blake* croit qu'il serait bien que M. *Mackenzie* continuât son discours qui avait été si brutalement interrompu dans la chambre.

" M. *Mackenzie* dit qu'il avait eu une telle difficulté à présenter sa motion à la chambre qu'il avait presque perdu la voix. A ce que viennent de dire MM. *Lafamme* et *Cauchon*, il n'a que peu à ajouter; mais il fera cependant remarquer que quatre-vingt-quatorze députés de la chambre ont signé l'adresse au gouverneur-général.

" Une voix.—Il y a maintenant quatre-vingt-quinze signatures.

" M. *Mackenzie* continue:—A part ceux qui ont signé la requête, il y a aussi des députés conservateurs qui ont senti que la prorogation de la chambre était un acte inconvenant dans les circonstances actuelles; s'ils n'ont pas signé la protestation, c'est qu'ils ont eux-mêmes protesté. Il a été parfaitement compris que quelques-uns des conservateurs qui ont signé la principale pétition ont agi plus ou moins avec nous; mais ceux qu'il a mentionnés ne sont pas de ce nombre (écoutez écoutez), car personne ne peut voir de sang-froid l'acte qui vient de s'accomplir; il doit être considéré comme un outrage intolérable. (Écoutez, écoutez.)

" Il sait parfaitement que dans des circonstances analogues où des outrages avaient été commis par le gouvernement, on s'était exprimé avec plus d'énergie que le comportaient la prudence et la situation; mais, dans ce cas, une tentative a été faite pour saper les fondements de l'indépendance du parlement. (Applaudissements.)

" Depuis qu'il siège en chambre, il a toujours eu en vue l'indépendance du parlement; mais aujourd'hui on veut la violer pour sauver des ministres qui ont contre eux d'excellentes preuves *primâ facie* de la plus honteuse corruption. (Applaudissements.)

" Il ne doute pas qu'à son point de vue le gouverneur avait raison de dire qu'il devait prendre l'avis de ses conseillers; mais un écrivain anglais, qui fait autorité en droit et en histoire, a dit autrement. Cet écrivain, Goldwin Smith, dit en termes bien clairs, dans une lettre qui a paru dans le *Witness*, aussi bien que dans un article publié dans le *Canadian Monthly*, que les membres du comité d'enquête avaient raison de s'opposer à se laisser remplacer par une commission royale nommée par les accusés eux-mêmes. Il dit que le ministère n'est pas en position de donner son avis au gouverneur-général sur la prorogation ou la nomination d'une commission; mais que, dans les circonstances présentes, cette prérogative appartient à lui seul. (Écoutez!) On doit se souvenir que ce parlement a nommé un comité qui n'a pu procéder à cause des obstacles qui ont été créés par l'administration. (C'est vrai! C'est vrai!) Il explique que la majorité de ce comité a été nommée par les ministres eux-mêmes, qui étaient les parties accusées, et que cette majorité s'était opposée à ce que les témoignages fussent pris autrement que sous serment, lorsque la minorité consentait sans aucune difficulté à ce que les témoins, même les ministres, fussent entendus sans prêter serment, ne craignant pas qu'ils dissent de mensonges. (Applaudissements.) Les choses en étaient là lorsque le parlement s'est réuni aujourd'hui: constitutionnellement, il n'y avait aucune utilité d'assermenter les témoins, si ce n'est de les mettre sous le coup de la loi qui punit le parjure, s'ils s'éloignaient de la vérité. La raison est que la chambre pouvait agir à son goût à ce sujet, et punir s'il y avait nécessité, quoiqu'on n'en vît pas l'utilité. Les membres voulaient laisser passer le bill des serments. Les témoignages pouvaient être entendus sans la prestation du serment, car celui qui ne rougit pas de dire un mensonge n'est pas arrêté par la sainteté du serment.

" C'est dans cet état de choses que les conseillers du gouverneur-général lui ont donné l'avis de proroger le parlement et d'éloigner ainsi les représentants du peuple sans leur donner l'opportunité de discuter la question ou de considérer les résolutions qu'il avait rédigées pour prévenir cette violation. Bien plus, l'huissier de la verge-noire a reçu ordre de frapper à la porte au moment même où les membres se réunissaient, dans le but d'empêcher toute discussion et de ne pas permettre à la chambre de s'occuper de sa résolution. Cependant, il parvint à la remettre entre les mains de l'Orateur, qui est le protecteur des

membres du parlement ; mais loin de là, il a fait tout en son pouvoir pour que les résolutions ne parviennent pas entre ses mains et qu'elles ne soient pas entrées dans les minutes. Il dit hautement que dans un pays qui se trouve, comme celui-ci, sous le régime parlementaire, un cri général doit s'élever contre une telle indignité, et que si le gouvernement parvient à échapper aux conséquences de son crime, l'indignation contre lui ne fera que grandir.

“ C'est maintenant le devoir des députés, comme les représentants du pays, de ne rien faire à la légère, de prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir leur dignité, et en même temps de se servir de tous les moyens légaux et légitimes pour obtenir l'avis du pays.

“ Une voix.—C'est l'avis de tous.

“ M. *Blake* ne pense pas qu'il lui reste grand chose à dire après le discours de M. *MacKenzie*. Jusqu'à présent, il a cru de son devoir de ne pas intervenir dans l'affaire et de ne pas exprimer d'opinion à cause de la position dans laquelle il se trouvait. Mais maintenant les choses sont changées. Les fonctions du comité sont terminées, et il n'est plus arrêté par cette considération. Il donnera donc des explications sur sa conduite à Montréal lors de la réunion du comité, ainsi que sur celle de son ami, M. *Dorion*, et les sentiments qui les ont fait agir.

“ La position qu'ils occupaient le 2 juillet était remplie de difficultés peu communes. Ils désiraient et ils savaient que le pays tout entier désirait que l'enquête se fit promptement et efficacement ; mais après avoir réfléchi sérieusement, ils avaient pris la responsabilité de refuser une commission royale. Ils savaient qu'en acceptant la commission, l'enquête pouvait marcher immédiatement ; mais ils sentaient qu'ils avaient un devoir bien plus important à remplir, qu'ils recevaient leurs instructions de la chambre des communes, et qu'il était de leur devoir de maintenir la dignité et l'indépendance de ce corps.

“ Comme délégués du peuple, leur devoir était impérieux, et les instructions de la chambre n'étaient pas révoquées, et ils étaient encore moins autorisés à changer de tribunal. La demande d'une commission royale avait été faite plusieurs fois en chambre par le premier ministre ; mais aucun membre ne parla en faveur de cette proposition, et le président du comité, l'hon. *J. H. Cameron* lui-même, avait montré les inconvénients qui en résulteraient. Ces inconvénients étaient si grands que le Premier abandonna son projet à cause du sentiment de la chambre, et ce sentiment était juste ; mais la question aujourd'hui est infiniment plus importante que de savoir si la question est vraie ou fausse. (Applaudissements.) La question aujourd'hui est de savoir si l'on peut enlever au parlement le droit de faire le procès des ministres pour leurs crimes. (Applaudissements prolongés.) Ces ministres, en face de la représentation de plus de cent membres du parlement (car il appert que plusieurs qui n'ont pas signé le mémoire, et en nombre assez considérable, avaient fait de pareilles représentations), ont conseillé à la couronne de proroger.

“ La pétition était modérée, puisque les signataires demandaient seulement que le parlement eût l'occasion d'exprimer une opinion et d'agir d'après elle. Une des raisons données par Son Ex. pour la prorogation, est l'absence des députés de Manitoba et de la Colombie Anglaise. Mais tous les députés de Manitoba étaient présents et ont signé la pétition, et on aurait pu facilement faire venir de Montréal un des représentants de la Colombie Anglaise. Mais pourquoi ces messieurs et bien d'autres ne sont-ils pas présents ? C'est parce que, au lieu de leur recommander de venir, le ministère les a engagés à rester chez eux. Le gouvernement a fait son possible pour faire le vide dans la chambre, afin d'avoir l'occasion de dire au gouverneur qu'il était impossible de s'occuper de la transaction des affaires. Mais cela ne justifiait pas la prorogation. On aurait pu y remédier par un ajournement, quoique c'est une cause de plainte pour les messieurs qui sont venus de 1,100 milles pour la dépêche des affaires. Cependant, tel était le sentiment public de ceux qui s'étaient rendus ici, qu'il n'y avait aucun doute qu'ils étaient prêts à dire aux ministres qu'ils attendraient jusqu'à ce qu'ils eussent réuni leurs partisans.

“ Quelles seront les conséquences de la prorogation ? M. *Starnes* a entre les mains un paquet de documents secrets ; il ne serait pas impossible qu'à la suite de la prorogation de la chambre et de la dissolution du comité d'enquête, ces papiers tombent en d'autres mains.

Peut-être que ce qu'il dit maintenant pourra prévenir cet événement, mais il n'en est pas moins vrai qu'hier la chambre avait le contrôle de ces documents et que depuis deux heures ce contrôle a cessé.

“ Le ministère n'aurait pas agi ainsi s'il n'avait pas bien compris qu'il avait tout à gagner dans un délai qui peut amener la perte de quelques papiers importants et pendant lequel peut se produire un décès qui interromprait toute l'enquête; car le ministère ayant admis l'authenticité des documents publiés, sa position est ou ne peut plus humiliante et honteuse, et l'infamie en rejait sur le pays.

“ Il est maintenant bien admis que lorsque *Sir Hugh Allan* a réclaté le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique, il a rencontré l'opposition d'une partie du cabinet, et ce n'est que lorsqu'il eût menacé les ministres de faire agir contre eux certaines influences pour gêner leurs élections, qu'il obtint une promesse qu'il regardait comme satisfaisante. Depuis, il a fait tout en son pouvoir pour eux, et les a aidés de sa bourse et de son influence. Nous savons malheureusement que les ministres ont reçu des sommes très-considérables pour acheter leurs comtés, cela d'accord avec l'arrangement du 30 juillet, que *Sir Hugh* trouvait satisfaisant. Si ces papiers sont authentiques, rien ne peut atténuer l'infamie de cette transaction. Il y a eu un marché pour donner à un individu le bénéfice d'un contrat, et en même temps les ministres ont accepté de lui, en caoutchou ou prêt, une immense somme d'argent pour corrompre les électeurs.

“ Ces hommes d'ailleurs sensés n'ont pas eu honte de dire que *Sir Hugh* a eu le contrat, qu'il a dépensé des sommes énormes pour les élections, mais que ces deux choses n'ont aucun rapport entre elles! Quelques personnes disent que *Sir Hugh* est un politique ardent et qu'il a payé pour supporter son parti. (Rires.) Ses lettres prouvent-elles cet avancé? Oni, mais *Goldwin Smith* a dit que c'était dans la politique des steamboats et des chemins de fer, et que son parti est *Sir Hugh Allan*. (Immenses applaudissements.)

“ Nous avons à ce sujet les lettres de *Sir Hugh*; il ne nous a pas dit qu'il avait menti, mais simplement qu'il avait commis quelques inexactitudes, comme il peut s'en glisser dans la conversation, puisqu'on est censé ne dire la vérité que quand on parle en public.

“ Il n'en est pas moins vrai qu'il a dépensé de l'argent pour obtenir le contrat.

“ On a prétendu que *M. Huntington* était obligé de prouver que chaque membre du gouvernement était directement concerné dans l'affaire. Lui (*M. Blake*) suppose qu'ils devraient produire un ordre en conseil où tout serait réglé. (Rires.) Mais ceux qui connaissent un peu les cours de justice savent que les fraudes ne se découvrent pas ainsi. De telles choses sont généralement cachées, et on a souvent trouvé des hommes pour jurer et pour dire que des papiers faux étaient authentiques; mais la justice rapproche ces deux choses, et quand elle voit un homme avec des documents lui assurant quelque grand profit d'un côté et une quantité de chèques d'un autre, elle les juge conjointement.

“ Les reçus et les traites avaient été faits par des hommes d'affaires. *Sir Hugh* savait qu'il avait affaire à des roués et par conséquent il fit ses conditions et coucha tout par écrit. Le principal acteur regrette sans doute aujourd'hui cette précaution extrême, mais la cause de la vérité et de la justice en a profité grandement.

“ L'on entend souvent dire que les hommes politiques se ressemblent tous, et que quand le ministère serait renversé l'autre suivrait son exemple, mais il est heureux de dire que la vertu publique n'est pas abaissée jusqu'au point de dire par une chose en public. Cette opinion est pourtant répétée privément, et elle devrait être méprisée par tout Canadien qui apprécie le gouvernement responsable.

“ On peut nous dire : “ vous ferez la corruption,” mais n'avons-nous pas fait tout en notre pouvoir de notre côté pour rendre la corruption difficile, sinon impossible?—N'avons-nous pas essayé de faire passer une loi qui nous donnerait une justice investie et peu dispendieuse sur ces faits, et n'a-t-on pas exprimé le doute de savoir si cela pourrait s'adapter aux usages du pays? (Applaudissements.) Quel esprit large peut douter que cette prétention n'était avancée que pour continuer le système qui a jusqu'ici prévalu? Qui pourrait s'empêcher d'avoir honte en lisant les divisions sur les pétitions d'élections? Il ne veut pas blâmer l'Orateur, parce que, comme *M. Macdonald*, il veut oublier les fautes des officiers et ne veut accuser que la loi.

“ Parce qu'un homme illettré avait écrit son nom *Robertson* au lieu de *Robinson*, la pétition contre *J. H. Cameron* avait été rejetée, et il y avait une foule de décisions semblables qui ont empêché les pétitions d'élections d'être nommées même à un aussi pauvre tribunal qu'un comité d'élection, et c'est pourtant cette loi infâme que le gouvernement a refusé de modifier.

“ Quel aurait été le résultat des élections si l'or d'*Allan* n'avait pas été répandu dans tout le pays ?

“ Il est parfaitement connu qu'il y a partout des personnes vénales, des indifférents et des hommes prêts à sacrifier l'intérêt du pays pour de l'argent. Dans les comtés où l'opinion n'était pas bien tranchée, il était aisé de la changer en achetant les hommes vénaux, les indifférents et les entrepreneurs locaux. Sans l'argent d'*Allan*, personne ne peut douter que la composition du parlement eût été bien différente. Parmi les membres, tous ne sont pas également compromis par la conduite criminelle du ministère; quelques-uns peuvent n'avoir pas compris que, au crime de corrompre leurs comtés, ils ajoutaient celui de trahir leur patrie; mais ceux qui le savaient s'opposeraient tant qu'ils pourraient à l'enquête, parce que leur faute n'est pas beaucoup moindre que celle de ceux qui l'ont commise; mais lorsqu'il voit qu'avec un parlement même élu de cette manière, la moitié des membres ont adopté une démarche aussi résolue que celle qu'ils ont adoptée pour affirmer les droits de la chambre, il a encore confiance dans l'indépendance des représentants du peuple. Le parlement pourra plus tard reprendre l'enquête et reconstituer le tribunal parlementaire. Mon ami devrait alors renouveler la motion qu'il a faite, et elle aurait un bien autre accueil que celui qu'elle a eu cette après-midi.

“ Il espère que ceux qui ont pensé que c'était le désir d'une opposition factieuse de faire siéger le parlement en même temps que le comité, s'apercevront que tout ce qui a eu lieu depuis aurait été évité et que l'enquête serait maintenant complète. Il espère qu'il y aura une enquête faite, non par les accusés, non par des juges nommés par ceux qui sont au banc des criminels, (rires,) mais par des juges choisis par le parlement pour faire preuve indifféremment de l'innocence ou de la culpabilité des accusés (applaudissements), mais pour faire une preuve complète. Il s'inclinerait devant ce tribunal, mais non pas devant trois personnes, quelles qu'elles puissent être, qui seraient nommées par ceux dont il s'agirait de décider l'innocence ou la culpabilité. Il ne veut pas abandonner le droit qu'a la chambre de faire ce procès. Il veut maintenir le mode de procès décidé par les communes, qui doit n'être pas interrompu, et qu'on doit reprendre au plus vite. (Il prend son siège au milieu d'un tonnerre d'applaudissements.)

“ *M. Huntington* dit qu'il est des occasions qui font naître l'éloquence, de grandes occasions qui font les hommes grands, tel que le résultat de la grande mesure que nous avons à discuter, et telle que la vivacité des sentiments qui se laisse apercevoir. Il n'est pas nécessaire de faire un long discours, mais cependant on doit comprendre qu'il s'agit ici d'une grande question. Il ne reste plus à considérer si le contrat a été vendu, mais si ce pays doit être ou non gouverné par le parlement. Il désire parler de la couronne avec respect, mais il ne veut pas retourner au temps de Néron, où le depositaire de l'autorité jouait du violon lorsque la ville était en flammes. Il y a des époques où les événements sont si importants que la cause de la vérité doit être placée au-dessus de tout homme, quel que soit le rang élevé qu'il occupe. Il leur a dit en parlement ce qu'il pourrait apporter à l'appui de ces graves accusations, si on lui en donnait la facilité. Il savait qu'il pouvait alors prouver ses accusations; sans cela, il n'aurait pas compromis sa réputation en les proférant; mais lorsqu'il s'est levé à cette époque pour faire son devoir, pour demander que des moyens fussent pris pour empêcher les témoins d'être influencés et les documents d'être enlevés, s'il leur avait dit alors que le ministère, ne pouvant sortir de la fausse position dans laquelle il s'était mis, en appellerait à la prorogation; s'il leur avait dit que peut-être ces documents importants pourraient être égarés; que lorsqu'on parlerait à *M. Abbott* des traites tirées sur lui, il se prévaudrait de son titre d'avocat de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, et que sir *John A. Macdonald*, lui-même, pourrait répondre qu'il n'avait pas à divulguer les affaires de l'Etat; s'il avait dit tout cela, il aurait été accueilli par des éclats de rire. (Applaudissements et rires.)

“ Si on lui accordait une heure d'examen oral, il pourrait expliquer et confirmer, de la manière la plus évidente, toute la preuve écrite qui a déjà été publiée. On a dit qu'il s'était

mêlé d'une affaire indigne, parce qu'il s'était procuré des secrets, et que par conséquent n'est pas digne de s'asseoir à la table d'un chevalier. (Applaudissements.) Il aurait pu dû attendre, pour avoir des preuves, que les personnes accusées lui donnassent un certain leur propre culpabilité ! (Rires.) Que doit-on penser d'hommes qui, dans la presse, se d'un tel argument ? Ayant donc fait son devoir avec l'ai... d'hommes de tous les par... disent qu'il ne doit pas être écrasé, que peut-il demander de plus ou de moins, si l'affaire soit examinée à fond par la chambre des communes elle-même. (Applaudissements.) Il a toujours cru que l'enquête n'aurait pas lieu, tant que le ministère pourrai... cher. (Applaudissements.) Il n'a jamais cru que sir *Francis Hincks* avouerait avoir... à cause de son âge avancé, de l'argent à des perspectives d'avenir.

"Quand Sir *John A. Macdonald* l'appelait "un homme", et que, se plaçant la main sur le cœur, il déclarait qu'il n'y avait pas l'ombre de vérité dans les accusations qui avaient été mulées, croit-on qu'il aurait comparu devant un comité et dit qu'un tiers avait en sa possession des documents qui prouveraient toutes les accusations portées contre lui et qu'il n'aurait essayé de détruire ces documents ? (Applaudissements.) Croit-on qu'il aurait parlé devant le comité du télégramme dans lequel il demandait 10,000 autres piastres, affirmant en même temps que si on lui accordait cette somme, il n'en demanderait pas davantage ? (Applaudissements.) Les circonstances ont, dans cette question de délai, constamment favorisé le ministère, mais la providence, au contraire, lui a toujours été opposée. Aujourd'hui, nous la providence d'un côté et la prorogation de l'autre ; et si nous défendons nos propres intérêts, nul doute que la providence remportera la victoire. (Applaudissements.) Il remercie les hommes de talent qui se sont joints à lui pour mener cette affaire à bonne fin ; — qui ne sont pas tous du même parti auquel il appartient, mais qui lui ont énergiquement prêté leur concours. Il y a en vérité autant de conservateurs que de libéraux qui se sont profondément humiliés en pensant que les prérogatives de la couronne ont été enlevées la boue pour mettre à l'abri des hommes qui se sont rendus coupables des plus grands crimes contre la liberté du peuple.

"Sir *John A. Macdonald* a toujours été en faveur d'une commission royale, mais la chambre n'a pas voulu se rendre à ce désir. Cependant les honorables membres ont la préférence qu'ils recevront cette bénédiction, et nul doute qu'il tarde beaucoup à Sir *John A. Macdonald* de prouver sa propre culpabilité. (Applaudissements.) Ils doivent voir, néanmoins, que Sir *Francis Hincks* ne s'est pas avancé avec beaucoup d'empressément lorsqu'il a été appelé à déposer son témoignage ; mais, devant cette commission bénie, il trouvera sans peut-être son accusateur. Il ne le croit pas. Sir *Hugh*, d'après son opinion, quand il sera appelé devant la commission, dira qu'il ne peut s'incriminer lui-même. Les commissaires diront comme lui, et l'honorable monsieur se frottera alors les mains et dira qu'il n'avait jamais pensé à cela, et en est excessivement chagrin. (Applaudissements.) Il a déclaré dans le parlement qu'il pouvait prouver les accusations qu'il avait portées, et il dit encore que, quoiqu'un outrage ait été fait au parlement, le parlement pourra enfin vider entièrement cette question. (Applaudissements frénétiques.)

"M. *Dorion* dit qu'au lieu de prononcer un discours, il suggérera qu'un ajournement lieu jusqu'à sept heures, et de nommer un comité qui sera chargé de préparer les résolutions qui devront être adoptées.

"Il ne dira qu'un mot du bill des serments. A qui la faute si les témoignages n'ont encore été rendus sous serment ?

"C'est la faute de ceux qui ont, comme cela ne se fait jamais habituellement, en bill des serments en Angleterre, même avant l'ajournement du parlement, car on l'a vu que depuis plusieurs années les bills n'ont été envoyés en Angleterre que trois mois après la session, et après que tous les actes eussent été imprimés et reliés et envoyés en même temps. Cependant, il y a deux actes, l'un du parlement fédéral et l'autre de celui d'Ontario, quoique sujets à la même objection, n'ont jamais été désapprouvés jusqu'à présent. Le but de dérober à la justice les hommes qui avaient deshonoré le nom canadien de la dépravation qui doit être employé pour protéger la liberté des citoyens a été employé aujourd'hui pour l'enchaîner, et cet acte créera dans tout le pays une excitation à la

ne par conséq
Il aurait pu
ent un certin

la presse, se e
tous les part
le moins, s'ap
ne. (Appel)
ère pourrait
aurait avoir p

Le gouverneur-général ne s'attendait guère en prorogant le parlement, suivant en cela les avis
de tous les hommes non qualifiés pour l'aviser.
L'assemblée s'ajourne ensuite à 7 heures.
Le soir une assemblée très-nombreuse et des plus enthousiastes, composée de membres
de toutes les personnes, fut tenue dans la salle du comité des chemins de fer, sous la présidence
de M. Mackenzie.

agant la nuit
qui avaient
avait en sa
lui et qu'il
aurait parlé

La salle était littéralement remplie, et tous ont montré la plus grande indignation con-
tre le ministre qui avait foulé aux pieds les droits constitutionnels du peuple.
On parla du gouverneur-général comme ayant outrepassé la prerogative royale qui, au
lieu d'être exercée dans le but de dérober le ministère à une enquête, avait dû être employée
pour l'investigation.

affirmant en
age? (Appel)
nt favorisé la
rd'hui, nous

Il fut proposé par M. Cauchon, secondé par M. Mills, et résolu :
Que dans l'opinion de cette assemblée, la prorogation du parlement, en ne donnant pas
l'opportunité de poursuivre l'enquête qu'elle avait entreprise, est
une violation révoltante des privilèges et de l'indépendance du parlement et des droits du
peuple.

nos propres
Il remercie
ne fin ; — he
ont énergiqu
aux quinze se
t été traîné
plus grands

Proposé par le Dr. Forbes, secondé par M. Cartwright, et résolu :
Que dans l'opinion de cette assemblée, c'est à la chambre des communes qu'il appar-
tient d'instituer et poursuivre une enquête relativement aux accusations dirigées contre les
membres du gouvernement, et que ces derniers, en enlevant l'enquête aux communes pour la confier à une
commission qu'ils ont nommée eux-mêmes et qu'ils contrôlent, ont effrontément
violé les privilèges et l'indépendance du parlement, et qu'il sera du devoir impérieux
de la chambre des communes, dès qu'il lui sera permis de se réunir, de prendre des mesures
pour rétablir ses droits et reprendre l'enquête parlementaire.

ision royale,
mbres ont la pri
ir John A. Cartwright, l'hon. A. J. Smith, Isaac Burpee, McDonell (Inverness), Cunningham,
ir, néanmoins, q
a été appelé à

D'éloquents et patriotiques discours ont été prononcés par MM. Cauchon, Mills, For-
bes, Cartwright, l'hon. A. J. Smith, Isaac Burpee, McDonell (Inverness), Cunningham,
Gouldie (Hants), Fiset, le sénateur Letellier de St. Just, Christie, Rymal, l'hon.
J. Young, Jetté, Anglin et Mackenzie.

être son ac
avant la comm
me lui, et les
pensé à cela,
le parlement

La séance a été levée à dix heures et demie.
Plusieurs députés qui avaient embrassé auparavant le parti du gouvernement étaient
présents à l'assemblée, et pas un d'eux n'a été mécontent des procédés on n'a exprimé aucune
opposition.

le parlement
quoiqu'un outrag
ent cette que

Chaque député présent a promis de soumettre cette grave question à ses commettants
dans la mesure possible, et nul doute que cela causera une grande agitation dans tout le Canada.

un ajourneme
parer les résol

soignages n'o

uellement, ent
, car on l'a ir
e trois mois a
yés en mém
d'Ontario,
à présent.
nommera p
canadien.
ns a été emp
citation à laq

