

Tout d'abord cette annonce ne produisit que des correspondances faisant ressortir la difficulté de trouver des steamers d'une vitesse moyenne de 18 nœuds.

Un M. Berchaudt, représentant un groupe belge, demande si l'on n'accepterait pas le nouveau port de Bruges, en Belgique, comme tête de ligne. Un Allemand M. F. Laiesz demande si l'on ne se contenterait pas de 17 nœuds effectifs, et il expose ce que coûtent les steamers rapides desservant New-York.

A ces deux correspondants, le ministère répond qu'il s'en tient aux conditions de l'annonce, mais que si l'on veut faire une proposition s'en écartant un peu, le gouvernement la prendra en considération s'il n'a pas de proposition acceptable remplissant toutes les conditions exigées.

A la date du 15 août 1890, M. Van Bruyssel, consul général de Belgique, fait parvenir à Ottawa une proposition d'un groupe belge offrant des steamers de 4,000 tonneaux, d'une vitesse de seize nœuds, avec port continental à Anvers.

Le 24 juillet 1890, M. C. Furness fait une proposition remplissant les conditions exigées; il calcule que 4 steamers de 19 nœuds coûteront £240,000 chacun et 4 steamers de 18 nœuds, £220,000 chacun. Il demande £200,000 par année pendant 10 ans, ou bien, £150,000 par année seulement, si le gouvernement veut avancer la moitié du coût de la construction des steamers.

Le 14 octobre 1890, la Compagnie Générale Transatlantique offre un service de 17 nœuds, moyennant une subvention de \$750,000 par année et joint à sa soumission un cautionnement de \$100,000 par la banque de Montréal. Cette soumission est retirée le 18 novembre suivant.

Un M. Bryce Douglas paraît avoir aussi fait une soumission, dont le texte, cependant, ne se trouve pas au livre bleu. Mais, si l'on en juge d'après une lettre de M. Foster, il approchait plus que tout autre, jusqu'ici, des vues du gouvernement. M. Douglas serait décédé, sur ces entrefaites et les négociations se sont continuées entre M. Foster et Lord Brassey. L'un et l'autre négociaient au nom d'une puissante compagnie de construction maritime d'Angleterre, qui avait le bon vouloir du gouvernement impérial.

Lord Brassey était d'avis qu'il fallait intéresser les MM. Allan à ce projet; et il réussit à obtenir de M. Andrew Allan qu'il fit une sou-

mission. M. Allan, en effet, fit une soumission pour le service demandé, mais il exigeait une subvention de £5,000 par voyage. Ce montant fut trouvé trop élevé. Il fit alors une autre proposition offrant des steamers de 16 nœuds pour \$750,000 par année. M. Foster répondit que le gouvernement demandait des steamers égaux à ceux des lignes de New-York à Liverpool et ne pourrait donner \$750,000 pour un service de 16 nœuds.

Comme on le voit, le gouvernement n'avait reçu en réponse à son annonce, que des offres inacceptables, ou du moins, non conformes à ses exigences. Cependant nous voyons que, le 27 novembre 1891, il surenchérit sur ces exigences et demande des soumissions pour un service de 18, de 19 ou de 20 nœuds.

A la suite de cette annonce, nous trouvons une nouvelle soumission de la compagnie Allan, offrant de faire le service des malles avec les steamers de leur flotte actuelle et de faire construire le plus rapidement possible trois ou quatre steamers de 18 nœuds, moyennant la subvention déjà demandée de £5,000 par voyage complet, aller et retour.

M. C. Furness revient à la charge le 12 janvier 1892 et offre d'organiser le service moyennant une garantie d'intérêt de 40% sur le capital de la compagnie, au lieu d'une subvention.

L'affaire paraît avoir sommeillé pendant tout le reste de l'année 1892. Au commencement de 1893, nous voyons se dessiner un mouvement général de l'opinion publique représentée par les chambres de commerce du pays. La chambre de commerce de Toronto, celles de Vancouver, de Brandon, de Winnipeg, d'Owen Sound, de London et d'Ottawa font parvenir au gouvernement des résolutions en faveur d'un service de steamers rapides. La chambre de commerce de St Jean N. B., par contre, émet l'opinion que la subvention proposée de \$750,000 est trop élevée. Il faut remarquer à ce propos que St Jean n'était pas sur la ligne du nouveau service.

Montréal ne paraît pas avoir exprimé d'opinion par ses chambres de commerce; et cependant, c'est la ville la plus intéressée à la réussite du projet, malgré que Québec soit désigné comme tête de ligne.

Aucune proposition sérieuse ne paraît avoir été faite pour le service Canada-Angleterre, pendant l'année 1893. Mais nous voyons surgir de nouvelles propositions pour un service entre le Canada et la France

dès janvier 1894. C'est M. Gustave A. Drolet, qui, au nom de la Compagnie Frauco Canadienne de navigation à vapeur, de Rouen, demande une subvention de \$2,500 par traversée.

Nous consacrerons un prochain article à ce côté spécial de la question qui a, en ce moment, un grand intérêt d'actualité.

Nous voici arrivés à l'année 1894. On se rappelle que, à la fin de 1893, on avait inauguré un service régulier de steamers entre la Colombie Anglaise et l'Australie. Deux vapeurs, le Miowera et le Warrimoo, affectés à ce service, avaient pu se procurer du fret en quantité suffisante, pour un début, et une subvention avait ensuite été votée à la nouvelle ligne.

Un des promoteurs de cette ligne, M. James Huddart, vint au Canada et agrandissant extraordinairement le premier projet, conçu l'idée de créer le service de steamers rapides sur l'Atlantique, pour en faire, en quelque sorte, une ligne allant d'Angleterre en Australie par le Pacifique Canadien.

Le 16 février 1894, il était à Ottawa et demandait des informations sur le cahier des charges, etc. Le 22 du même mois, il soumettait un projet dont voici les principaux éléments:

1o Constitution en Angleterre d'une compagnie au capital de £2,000,000 dont £500,000 en actions et £1,500,000 en obligations 3½ p.c. à 21 ans, dont l'intérêt serait garanti par le gouvernement fédéral.

2o Deux divisions: la division de l'Atlantique et celle du Pacifique. La première comprendrait 4 steamers à hélices jumelles de 10,000 tonneaux de jauge, d'une vitesse en service de 20 nœuds (24 nœuds aux essais). La seconde comprendrait les deux steamers actuellement en service, plus des steamers neufs de 5,000 tonneaux et d'une vitesse en service de 15 nœuds.

La subvention demandée était de £250,000 par année, dont il serait déduit la somme nécessaire pour payer l'intérêt et amortir le capital des obligations pendant 21 ans.

Le 28 février, M. Huddart modifiait sa première proposition en réduisant la garantie d'intérêt et d'amortissement à 20 ans. Ou bien en demandant, comme alternative, pour toute subvention une garantie d'intérêt de 3½ ou 4 p.c. sur £2,000,000 pendant 20 ans.

Le 3 mars 1894, le ministre du commerce répondait à M. Huddart en offrant, pour le service sur l'Atlantique—seulement, \$750,000 par