

mités parlementaires du Canada que les subventions considérables payées par les gouvernements britanniques et des États-Unis à leurs lignes respectives de paquebots ont eu le même effet qu'une prime payée directement aux ports de New-York et de Boston. C'est-à-dire que ces subventions ont eu pour effet de réduire le taux des frets à destination de New-York et Boston ou expédiés de ces deux villes. Cette politique a rendu inutiles les sacrifices que le Canada s'étaient imposés en détournant la plus grande partie du trafic provincial au bénéfice des lignes américaines.

La province du Canada ne fut pas consultée lors de la passation du premier traité conclu avec la ligne Cunard; mais elle s'attendait de l'être lors du renouvellement de ce contrat. Toutefois, elle fut encore désappointée dans cette circonstance. M. Galt continue :

Le public canadien apprendra donc avec regret qu'il a plu au gouvernement de Sa Majesté de renouveler le traité jusqu'à 1867, sans procurer au gouvernement canadien aucune occasion de suggérer certains arrangements appropriés aux besoins de la colonie. La ligne maintenant subventionnée par le gouvernement anglais, bien que faisant bi-mensuellement escale à Halifax, est essentiellement une ligne américaine, et elle nuit directement au commerce qui se fait entre le Royaume-Uni et les ports de New-York et de Boston au préjudice des ports des colonies britanniques du Saint-Laurent, et place la mère patrie dans la position odieuse de favoriser les intérêts étrangers au préjudice de ceux de ses propres sujets coloniaux.

En juillet 1859, sir John Rose, membre de l'administration canadienne, fut envoyé en Angleterre pour faire valoir l'importance qu'il y avait de subventionner la ligne canadienne; mais ses efforts échouèrent. Il comparut en 1860, devant un comité spécial de la Chambre des communes anglaise chargé de faire une enquête sur le service télégraphique et celui des paquebots, et il écrivit ensuite au secrétaire des colonies pour lui exposer en détail les faits que je viens de mentionner. Il fit remarquer que l'objet évident de la subvention accordée à la ligne Cunard était de contribuer au "maintien d'un service régulier de paquebots entre la Grande-Bretagne et les possessions britanniques de l'Amérique du Nord". Pour atteindre ce but, ajoutait-il, la compagnie Cunard avait consenti à faire bi-mensuellement escale à Halifax, et à établir un service de correspondance entre cette dernière ville et le port de Québec. Puis, quand les Cunard résolurent d'abandonner ce service de correspondance, vu le prix élevé qu'il coûtait, le gouvernement

Hon. M. CLORAN.

canadien y consentit. Ce dernier ne se plaignit pas, non plus, ajoute encore sir John, lorsque la compagnie Cunard cessa de faire escale à Halifax pour la raison que, vu le manque de communication par chemin de fer entre Halifax et la province du Canada, le trafic des voyageurs et des marchandises que procurait ce port était très faible. Cependant, dit encore sir John Rose, quand la compagnie du Grand-Tronc eut complété sa ligne du port de l'Atlantique à Sarnia, la situation se présenta sous un aspect entièrement différent, et le gouvernement canadien crut que, puisque les Cunard étaient encore ostensiblement subventionnés pour établir des relations plus étroites entre la Grande-Bretagne et ses colonies de l'Amérique du Nord, il aurait dû, au moins, être consulté lors du renouvellement du traité existant avec les Cunard. Une promesse avait été faite dans ce sens par le gouvernement anglais; mais les Cunard manœuvrèrent de manière à obtenir un renouvellement avant l'expiration de leur contrat en donnant pour raison qu'ils se proposaient d'améliorer leur ligne, et qu'un renouvellement de leur traité avec le gouvernement les mettrait en état d'exécuter les améliorations qu'ils projetaient à des conditions avantageuses". Le comité spécial de 1860 corrobora les explications données par sir John. Il fit voir, dans un rapport détaillé, que le Canada avait un grief sérieux contre l'état de choses alors existant, et que la Grande-Bretagne et sa colonie présentaient le spectacle de deux pays luttant l'un contre l'autre — le premier subventionnant des lignes rivales à celles de sa colonie.

Quand M. Cunard obtint son premier traité, il n'y avait qu'un seul autre soumissionnaire dont l'offre fût plus élevée que la sienne. Les autorités impériales désiraient vivement établir alors un service de "steamers" sur l'Atlantique, craignant que les Américains—qui faisaient depuis longtemps un grand commerce de transport sur leurs eaux intérieures, et qui possédaient alors une splendide flotte marchande sur l'océan—les devanceraient. En s'efforçant d'obtenir un renouvellement de son traité avec une plus forte subvention—et aussi dans d'autres occasions—M. Cunard insista sur le danger que courrait le commerce anglais si l'Angleterre permettait aux Amé-