

Puis, cette ligne de paquebots devait faire aussi, en été, un service local de Pictou, N.-E., à Québec. Ce service, toutefois, fut bientôt abandonné. Le premier vaisseau de cette ligne partit de Liverpool le 4 juillet 1840, pour se rendre à Halifax et Boston. Il s'appela le "Britannia". La compagnie reçut du gouvernement anglais une subvention raisonnable, et cette aide fut élevée plus tard à £186,000 par année.

Le peuple du Haut-Canada et du Bas-Canada crut que cet état de choses laissait à désirer; que le gouvernement anglais développait ainsi les villes de Boston et de New-York au préjudice de Québec et de Montréal. Les journaux canadiens citèrent la lettre de M. Howe dans laquelle il déclarait que "si la Grande-Bretagne voulait se conserver un pied à terre sur le continent de l'Amérique du Nord, elle devait, à tout prix établir un service océanique rapide entre elle et ses colonies canadiennes, et cela au moyen de paquebots anglais, qui ne seraient inférieurs à aucun de leurs rivaux étrangers, sous le rapport de la sécurité et de leur vitesse". M. Howe demandait aussi dans sa lettre pourquoi ce programme ne s'étendrait pas à la route du Saint-Laurent aussi bien qu'à la ville de Halifax, vu que la masse des sujets de Sa Majesté, dans l'Amérique britannique, habitait les deux provinces traversées par le fleuve Saint-Laurent. On prétendait alors que la subvention anglaise accordée à la ligne Cunard était une violation des principes du libre-échange récemment préconisés par les hommes d'état anglais au préjudice du Canada, les droits privilégiés au bénéfice de ce dernier ayant été abolis. Lord Colchester, directeur général des Postes, déclara dans une lettre adressée en 1858, aux lords de la trésorerie, lors du renouvellement du contrat passé avec la ligne Cunard, que la compagnie Cunard avait reçu du trésor impérial, £53,000 de plus par année que le montant prélevé par le trésor impérial sur le transport océanique des malles. On prétendit donc, que cette somme de £53,000 n'était qu'une prime pure et simple. Le principal argument donné, c'est que la subvention accordée à la ligne Cunard, ainsi que celles payées par le gouvernement des Etats-Unis aux "steamers" de la ligne Collins et à d'autres

lignes américaines avaient pour effet de réduire les taux de transport océanique à un port anglais à New-York ou de New-York à un port anglais, et de détourner naturellement le trafic océanique de la route du Saint-Laurent. Le transport en transit par chemin de fer fut établi en 1855, et les marchands du Haut-Canada trouvèrent qu'il était plus économique d'importer et d'exporter par le port de New-York que par celui de Québec. On disait encore qu'en subventionnant la ligne Cunard, le gouvernement impérial la mettait en état de transporter des immigrants anglais à un taux réduit, et que ces immigrants, au lieu de s'établir en Canada, allaient se fixer aux Etats-Unis. Aucun "steamer" à passagers ne remontait le Saint-Laurent jusqu'à Québec, et la meilleure classe d'immigrants évitait de prendre passage à bord des voiliers, parce que la marche de ces vaisseaux est trop lente, et aussi parce que des maladies contagieuses se déclaraient souvent à bord de ces vaisseaux. On fit voir que le gouvernement impérial accordait des subventions aux vaisseaux desservant l'Australie et les Antilles, et l'on se demanda pourquoi le Canada n'était pas simplement mis de côté sous ce rapport, mais qu'on lui causait encore un tort réel en accordant des subventions à la ligne Cunard qui ne desservait que les ports des Etats-Unis. On considérait comme très dur un pareil traitement, bien que le Canada eût dépensé beaucoup pour développer le commerce sur la route du Saint-Laurent en construisant tout un réseau de canaux et de voies ferrées destinés à transporter le fret jusqu'à Montréal et Québec.

Ce fait fut brièvement exposé par sir Edmund Head dans une lettre adressée au gouvernement impérial, en 1856; mais un exposé plus élaboré, par sir Alexander Galt, receveur général (ministre des Finances) de la province, fut soumis au bureau colonial, en 1858. Sir Alexander observait que la province avait déjà dépensé pas moins de £7,000,000 sur les canaux et les chemins de fer, et désirait maintenant réduire les taux océaniques sur le Saint-Laurent à un chiffre égal à ceux de New-York. Il s'exprimait comme suit :

Mais il a été péremptoirement démontré par des témoignages recueillis devant les co-