

entre les dix gouvernements britanniques intéressés. En supposant que les cinq gouvernements contributeurs prennent à leur charge la moitié de cette somme et que les cinq gouvernements qui ne contribuent pas encore se chargent de l'autre moitié ou aura la répartition suivante :

Payable par	Montants.
1. La Nouvelle-Galles du Sud.....	} £18,400
2. Le Victoria.....	
3. L'Australie méridionale.....	
4. L'Australie occidentale.....	
5. La Tasmanie.....	} 18,400
6. Le Royaume-Uni.....	
7. L'Inde.....	
8. Le Canada.....	} 18,400
9. La Nouvelle-Zélande.....	
10. Le Queensland.....	
	36,800

Les quotes-parts exactes qu'aurait à payer chaque gouvernement ne peuvent être déterminées que par des négociations et une convention mutuelle, mais ce qui précède donne les principaux traits d'un projet qui paraît très propre à atteindre le but désiré. Cinq des colonies australiennes se sont engagées par contrat à contribuer jusqu'à la fin du siècle une subvention annuelle de £36,600. D'après la division ci-dessus, l'engagement de ces colonies se trouveraient réduit à £18,200 par année, tandis qu'elles profiteraient beaucoup indirectement de la réduction du tarif et des facilités d'intercourse.

Vu les importants avantages auxquels participeraient tous ces gouvernements, on ne peut prétendre que ceux qui ne contribuent pas encore seraient surchargés par le paiement annuel en commun d'une somme collective de £18,400.

Il ne faut pas perdre de vue qu'à l'expiration des subventions étrangères, il faudra pourvoir de quelque manière à une nouvelle charge de £24,100 par année. Si les dix gouvernements avaient à la supporter par parts équitables, le fardeau ne serait pas lourd pour chacun, mais on prévoit qu'à l'époque où les subventions prendront fin, le revenu des télégraphes suffira amplement à couvrir les intérêts et tous autres frais. On pourra se procurer des capitaux à très brs intérêt pour établir comme entreprise d'Etat le système télégraphique du Pacifique, ce qui rendra possible un trafic profitable avec un tarif très réduit. Cet abaissement du tarif donnera à la télégraphie une forte impulsion, et on croit que l'augmentation du trafic sera telle que le revenu suffira à défrayer toutes les dépenses qui pourront légitimement figurer à son débit. Cela apparaît d'autant mieux si l'on réfléchit qu'il n'y aura jamais à prendre sur le revenu des dividendes ou des boni, ce que recherchent surtout les actionnaires des compagnies privées.

Après ce qui a été dit à la conférence, on ne peut prétendre plus longtemps que l'existence de la compagnie de l'Eastern-Extension est un empêchement à l'établissement de la nouvelle ligne du Pacifique, ligne que demandent non seulement la croissance des colonies et le progrès du commerce, mais encore et surtout les besoins de l'Empire. On comprend de quelle importance est la nouvelle ligne comme mesure de défense, si l'on envisage la gravité des conséquences qui peuvent un jour ou l'autre résulter de la négligence à l'établir. Cela a été hautement reconnu par les premières autorités d'Angleterre, par les membres du gouvernement de Sa Majesté et les représentants de toutes les colonies, à la conférence. Le projet énoncé répond à toutes les objections qui ont été faites et tend dans une grande mesure à harmoniser tous les intérêts ; il offre indubitablement le moyen de créer la nouvelle ligne avec le moins de frais possible, et met les grandes colonies qui se gouvernent elles-mêmes en mesure de coopérer avec le gouvernement métropolitain dans l'exécution d'un projet de très haute importance impériale.