

une meilleure position pour déterminer le montant de l'aide qu'il pourrait en toute justice accorder à l'entreprise.

J'ai l'honneur d'être, Excellence,

Votre très humble et obéissant serviteur,

J. CHAMBERLAIN.

Le très honorable John J. Chamberlain, au comte d'Aberdeen, cette lettre devant être mise en lieu et place de la dépêche envoyée précédemment.

DOWNING STREET, 21 novembre 1895.

Au Gouverneur général,
Le très honorable
Comte d'ABERDEEN, P.C., G.C.M.G.,
etc., etc., etc.

EXCELLENCE,—Le gouvernement de Sa Majesté a reçu et pris en considération le rapport du comité auquel ces propositions relatives à la question des communications océaniques avaient été déferées par ses prédécesseurs, et je suis en état de vous faire connaître ses conclusions.

Le plan soumis et approuvé par la conférence comprenait l'établissement (1) d'une ligne de vapeurs sur l'Atlantique devant faire un voyage hebdomadaire dans chaque direction entre ce pays et le Canada, à une vitesse d'au moins vingt nœuds à l'heure, et (2) d'une ligne de vapeurs sur le Pacifique, devant faire un voyage bi-mensuel dans chaque direction entre le Canada et l'Australasie, à une vitesse de seize nœuds à l'heure. On a calculé que, pour l'établissement et l'entretien de ces deux services, on aurait besoin d'une subvention de £300,000 par année pendant dix ans, et que le gouvernement canadien s'était engagé à payer sur cette somme £175,000, et il a été suggéré que la balance (£125,000) devrait être fournie par une contribution de £75,000 du gouvernement impérial, et que £50,000 devraient être donnés par les divers gouvernements de l'Australasie.

Jusqu'à ce jour, ce pays n'a pas subventionné de lignes de vapeurs, excepté pour le transport des malles, et le montant de la subvention a toujours été proportionné à la quantité qu'il fallait transporter et à la distance qu'il fallait parcourir.

Depuis cette conférence, la Compagnie de vapeurs Canada-Australie a conclu des arrangements avec le gouvernement de la Nouvelle-Zélande qui l'obligent à relâcher à Auckland ou à Wellington, au cours du voyage de Sydney au Canada, et même si le service rapide de l'Atlantique se réalise, le service en passant par le Canada ne présenterait, pour le transport de malles, aucun avantage qui soit supérieur à ceux du service actuel par le canal de Suez, lequel, dans tous les cas, doit être maintenu.

Conséquemment, le principal avantage de ce plan, relativement à la section du Pacifique, doit être recherché dans les facilités qu'il offrira aux communications commerciales directes entre le Canada et l'Australasie. Le gouvernement de Sa Majesté n'est nullement indifférent au but que l'on veut atteindre au moyen de ce projet, mais il est d'avis que le pays ne devrait pas être appelé à y contribuer directement, et il a décidé que les colonies de l'Australasie et le Canada doivent elles-mêmes faire les frais de cette partie du projet.

Ce pays est plus directement intéressé dans la partie qui a trait à l'Atlantique. Le service actuel entre le Royaume-Uni et le Canada n'est pas satisfaisant au point de vue de la vitesse, et une amélioration quelconque est importante pour les intérêts des deux pays.

Ceci a été reconnu en 1889, lorsque le gouvernement de Sa Majesté a consenti à accorder une subvention de £45,000 par année à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et que le gouvernement canadien a alors entrepris, comme partie des conditions auxquelles la subvention a été accordée, d'établir un service