

pour chaque traversée, jusqu'à concurrence d'un montant de \$50.000 qui ne serait pas dépassé.

La compagnie devait créer, à Rouen, une exposition permanente des produits naturels et manufacturés au Canada, propres à la consommation en France, et, elle se proposait de compléter ses chargements en prenant des marchandises, de ou pour Anvers et Rotterdam.

Le 29 mars, M. Bowell informait M. Drolet que, en attendant la ratification du traité de commerce franco-canadien, le gouvernement avait décidé de ne pas accorder de nouvelles subventions; mais que, la ratification faite, si la proposition était renouvelée, elle serait prise en considération.

L'époque était propice pour inaugurer un service direct sur la France, où il y avait, à ce moment, un marché assuré pour bon nombre de chargements de foin. Aussi la compagnie tenta l'aventure sans subvention et envoya ici l'*Olbia*, qui fit deux voyages dans la saison d'été, et partit à chaque fois avec un chargement complet.

M. Drolet renouvela sa demande de subvention, le 24 avril 1894 et le ministre du commerce, M. Bowell, lui répondit que cette demande serait prise en considération par le conseil des ministres, en même temps que les autres demandes de subventions postales.

On trouve dans une autre partie de la brochure d'autres documents concernant l'instance de la compagnie franco-canadienne, comprenant une lettre de M. Lebœuf, président de la compagnie, à Sir Charles Tupper, à Londres, du 5 août 1893; une lettre du même M. Lebœuf au gouverneur général, du 24 août 1893, diverses communications diplomatiques et rapports consulaires concernant la compagnie et le port de Rouen et enfin, une lettre de M. Lebœuf à Sir John Thompson.

Sur ces entrefaites, la *Gazette* de Montréal, ayant donné un résumé des propositions de M. Drolet, suscita l'opposition de la ligne Thompson qui, chaque année, emploie sept steamers à recueillir le fret pour le Canada dans les ports de France, de Belgique et de Hollande. MM. Robert Reford & Cie, les agents de la ligne Thompson, prétendent que cette ligne donnait tout le service dont on a besoin et déclarent, dans une lettre à Sir Chas Hibbert Tupper, du 3 mai 1894, que subventionner une ligne étrangère faisant concurrence à celle qu'ils représentent, ce serait "enlever le commerce des mains de nos propres gens, pour le

remettre entre des mains étrangères."

La protestation de MM. Robert Reford & Cie paraît avoir été jointe au dossier et avoir eu l'effet, tout au moins, de retarder la solution de l'affaire. Et, en attendant, la compagnie franco-canadienne a été dissoute.

Le 7 février 1894, un M. Hector Cameron, brasseur d'affaires bien connu au Canada, écrivait à M. Bowell, de Londres, pour lui proposer une ligne anglo-française entre Montréal, Québec et Halifax au Canada et Dunkerque, le Havre ou La Rochelle en France, avec escale à St-Pierre et Miquelon. La ligne ferait au moins 20 voyages complets par année; avec des vapeurs de 2,500 tonneaux en moyenne, machines à triple expansion, éclairage électrique, glacières de 300 tonnes; moyennant une subvention de \$150,000 par année.

M. Bowell répondait le 16 février, que la proposition était inadmissible, le gouvernement ayant des offres plus avantageuses.

M. James Bruce, représentant le même syndicat que M. Cameron, modifie la première proposition comme suit:

Steamers de 3,000 tonneaux, construits depuis deux ans seulement, à hélices jumelles, d'une vitesse de 12 nœuds, compartiments frigorifiques, subvention £1,250 par voyage pendant dix ans, service bi mensuel en été et mensuel en hiver.

La compagnie devrait être organisée en France, afin de pouvoir faire le cabotage dans les ports français.

M. Bowell accuse réception et répond que la solution est remise après la ratification du traité franco-canadien.

Le consul de Belgique, M. Van Bruyssel, dont nous avons vu déjà les offres pour le service à grande vitesse entre le Canada, l'Angleterre et la France, faisait, le 6 mars 1893, une nouvelle proposition pour un service direct entre le Canada et Anvers.

Cette proposition comportait la création d'une ligne de 6 steamers: Le *Cynthiana* et le *Feliciana*, de 4,500 tonneaux chacun, le *Nicotiana* et le *Louisiana* de 4,000 et de 3,800 tonneaux respectivement, le *Parthiana* et le *Livoniana*, de 5,250 tonneaux chacun: M. Van Bruyssel, dans une lettre subséquente, du 17 avril 1894, propose une escale au Havre. C'est la ligne *Columba* qui entre en lice.

Après avoir répondu par un refus à la première proposition, le minis-

tre du commerce, M. Bowell répond à la seconde comme suit:

"Relativement à la ligne de steamers devant voyager entre la Belgique et le Canada, sous le patronage du gouvernement belge, toute action du gouvernement du Canada concernant une subvention en faveur de ce service a été étudiée, mais réservée.

"Dans l'intervalle, le gouvernement du Canada verrait avec intérêt et bienveillance les progrès et les succès d'un tel service, particulièrement en ce qui concerne la fréquentation exclusive des ports canadiens et européens durant l'été et l'hiver; et, comme preuve de cet intérêt et de cette bienveillance, cette ligne, étant déjà sous le patronage du gouvernement belge, est autorisée, tant qu'elle observera l'obligation de ne fréquenter que les ports du Canada, de ce côté-ci de l'Atlantique, à se considérer comme étant sous le patronage du gouvernement du Canada."

Et il avise en même temps M. Van Bruyssel qu'il a été décidé de nommer un agent commercial du Canada à Anvers, lequel agent s'occupera aussi de l'émigration.

Dans une autre lettre du 7 mai 1894, le consul de Belgique annonce la constitution régulière de la compagnie belge au capital libéré de \$1,003,000 dont \$500,000 en actions et autant en obligations. Il donne le détail de la flotte actuelle de la compagnie qui fait actuellement le service entre Anvers et Montréal, pendant l'été et les ports des Etats-Unis pendant l'hiver. Cette flotte diffère beaucoup de celle que mentionnait sa première proposition; elle ne comprend que quatre vapeurs déjà vieux: le plus ancien datant de 1872 et le plus récent de 1883 et jaugeant depuis 1915 jusqu'à 2586 tonneaux, avec des machines développant de 180 à 300 chevaux-vapeur.

Et voilà tout ce que contient le livre bleu, dans lequel, d'ailleurs, les divers documents sont imprimés sans ordre, sans suite, de manière qu'il est à peu près impossible, sans un travail ardu et prolongé, de se rendre compte de l'ordre exact dans lequel ont été faites les diverses propositions.

Comme ce livre bleu a été compilé en réponse à une adresse de la Chambre des Communes du 7 mai 1894, il ne peut nous renseigner sur la suite des négociations au sujet de la subvention à donner à une ligne de vapeurs entre le Canada et la France. Nous allons tâcher de ré-