

ricains—qui subventionnaient alors la ligne de "steamers" Collins—de ruiner sa propre ligne au moyen d'une concurrence appuyée sur l'aide de l'Etat. Tous s'accordaient à dire que le service de la ligne Cunard était remarquablement efficace. Cependant, les compagnies rivales, d'Angleterre, telles que la compagnie Inman, étaient disposées à croire que M. Cunard était indûment favorisé par le gouvernement impérial, et que ce dernier se laissait trop aisément intimider par le spectre américain sur lequel il attirait trop souvent notre attention.

Avant que l'entreprise du transport des malles fût accordée aux Allan, en 1856, ce service était fait par d'autres entrepreneurs, c'est-à-dire, par la ligne McLean McLarty, dont le service n'était pas satisfaisant. Le ministère des Postes britannique refusa jusqu'à 1859, d'expédier par cette ligne ou par les Allan, les lettres destinées au Canada, à moins que la ligne devant les transporter ne fût spécialement indiquée sur l'enveloppe. En d'autres termes, les lettres destinées au Canada et spécialement adressées comme devant être expédiées par tel ou tel navire des lignes canadiennes, étaient confiées à ce navire; mais toute autre lettre pour le Canada n'indiquant pas le navire devant la transporter, n'était envoyée au Canada par aucune ligne canadienne. Les autorités anglaises désiraient, comme elles l'ont reconnu franchement, que les lettres du Canada fussent transportées via New-York ou Boston par les vaisseaux de la ligne Cunard, afin que le revenu du trésor britannique prélevé sur le port des lettres expédiées par cette ligne fut augmenté de manière à compenser la forte subvention anglaise accordée à la ligne Cunard. De plus, lors de la faillite de la ligne de "steamers" dite "Galway-American Line", sur laquelle je m'arrêterai plus longuement dans un instant, le gouvernement canadien demanda aux autorités anglaises de transférer à la ligne Allan la subvention payée à la "Galway-American Line". Les "steamers" de la ligne Galway faisaient escale à Terre-Neuve, et étaient subventionnés en partie pour cette raison et en partie parce qu'ils desservaient l'ouest de l'Irlande, et qu'ils avaient été construits

avec les deniers d'une multitude de petits capitalistes irlandais. C'est pourquoi l'on a prétendu que, puisque cette ligne avait failli, il n'était que juste et logique que le subside fût donné à la ligne canadienne. Voyez, disait-on, l'Angleterre qui aide Boston et New-York, au sud du Canada, et Terre-Neuve au nord en sus de l'aide qu'elle accorde aux lignes de l'Australie et d'autres colonies! Pourquoi, ajoutait-on, le Canada serait-il mis de côté lorsque, sans aucun déboursé additionnel imposé sur le contribuable anglais, la subvention ci-devant payée à la ligne Galway, pourrait être transférée aux Allans? Le gouvernement impérial ne voulut, cependant, pour une raison ou pour une autre, transférer la subvention.

Les Allans n'ont jamais reçu une subvention postale de l'échiquier impérial. La même chose peut se dire de toute autre ligne canadienne océanique. Le ministère des Postes anglais remet au trésor canadien ce qu'il perçoit des malles expédiées au Canada sur des paquebots à vapeur canadiens; mais n'accorde aucune subvention régulière à ce service, et n'en a jamais accordé à aucune compagnie canadienne opérant sur l'Atlantique.

En 1861, des arrangements postaux avec les gouvernements étrangers durent être faits par le gouvernement impérial dont les officiers, comme M. Sydney Smith l'a rapporté, se mirent dans la tête que la ligne Cunard était anglaise, tandis que la ligne Allan était américaine.

J'ai discuté jusqu'à présent le sujet qui est maintenant devant nous en me plaçant à un point de vue national, et je suis fier de constater que la presse canadienne-française a exprimé une opinion qui corrobore ce que je viens de dire. Je lis ce qui suit dans "La Presse" de Montréal :

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

La "Presse" qui, depuis sa fondation, a toujours préconisé le canal de la baie Georgienne, entrevoit l'heure mémorable où ce projet passera dans la réalité. De même que nous avons consacré un espace considérable à l'exposé si intéressant et si clair de l'honorable sénateur Casgrain, sur la question, de même nous voudrions reproduire le remarquable discours de l'honorable M. Belcourt, si notre espace le permettait. Mais, nous pouvons y puiser, tout de même, des renseignements précieux pour la cause qui a déjà triomphé dans l'esprit public et qui n'attend plus qu'une consécration officielle.