

Ligne de paquebots transatlantiques.

LIGNE ALLAN DES PAQUEBOTS DE LA MALLE ROYALE,

MONTRÉAL, le 9 juin, 1896.

A l'honorable W. B. IVES,
Ministre du Commerce,
Ottawa.

MONSIEUR,—En vous présentant notre soumission pour le nouveau service de la malle, nous devons exposer que notre dessein n'est pas seulement de pourvoir aux services de la malle, mais de lui associer les nombreux services des passagers et de cargaison de la Ligne Allan, et de les aggrandir et de les perfectionner. Les services en question comprennent :

(1) Un service hebdomadaire de marchandises et de passagers de Liverpool à Québec et Montréal.

(2) Un service hebdomadaire de marchandises et de passagers de Glasgow à Québec et Montréal.

(3) Un service hebdomadaire de marchandises de Londres à Montréal.

(4) Un service bi-mensuel de marchandises et de passagers de Glasgow et Liverpool à St-Jean, Terre-Neuve, et Halifax.

Il est évident que l'entretien et l'expansion de ces services canadiens sont d'une importance pour le commerce du Dominion.

L'entreprise projetée va de beaucoup surpasser aucun des services existant entre la Grande-Bretagne et le continent américain. Il nécessitera une forte dépense d'argent, la conversion de la Ligne Allan en une compagnie à responsabilité limitée, et l'heureuse inclusion de plusieurs négociations importantes.

Nous avons raison de croire que nous n'aurons aucune difficulté insurmontable à compléter tous les arrangements, financiers et autres, dans quatre mois à partir de la date de l'acceptation de cette offre ; mais s'il nous arrivait d'échouer à cause de circonstances imprévues, nous nous réservons la liberté de renoncer au contrat vers ou avant cette période.

Relativement aux clauses 16, 17 et 18 des conditions du service des paquebots, notre interprétation des obligations de l'entrepreneur est :

1. Qu'il doit fournir des paquebots allant à une vitesse moyenne de 20 nœuds à l'heure, et que la traversée doit être faite le plus vite possible, tout en naviguant prudemment ; mais qu'il ne sera pas passible d'amende s'il ralentit la marche du navire en temps de brume, durant les tempêtes de neige, ou des fortes bourrasques, ou pour éviter le danger dans le voisinage des glaces ou des rivages.

2. Que nul retard temporaire, ou empêchement de départ, causé par ces tempêtes, ou par un désastre maritime, grève d'employés, ou par d'autres choses indépendantes de la volonté de l'entrepreneur, ne le rendra passible d'amendes, et ne sera considéré comme une violation du contrat.

On nous informe que c'est là l'interprétation légale des clauses mentionnées, qui devrait être adoptée par les cours au cas où il y aurait une convention semblable conclue entre des particuliers, en vue de la doctrine légale de la force majeure, et nous supposons que les mêmes principes seront appliqués à l'entreprise en question.

Il y a d'autres détails nécessaires pour mener l'entreprise à bonne fin, qui ne sont pas mentionnés dans les clauses publiées. Notre soumission est faite à condition qu'un contrat détaillé soit dressé, contenant les dispositions nécessaires, et conformes à l'interprétation ci-haut mentionnée.

Il sera peut-être impossible de livrer les quatre paquebots-poste à temps pour commencer le service des malles le 1er mai 1898, parce que leur construction peut-être retardée par des grèves d'employés ou d'ingénieurs, ou par d'autres causes indépendantes de la volonté de l'entrepreneur. Nous supposons que si l'on fait toute la diligence possible pour obtenir en temps opportun la livraison des paquebots-poste, aucune amende ne sera encourue à cause d'un délai inévitable.

Si notre offre est acceptée, pour assurer le premier succès du service rapide des malles, il nous devrait être permis de continuer et d'augmenter nos raccordements pour les passagers, et de tenir constamment la ligne canadienne sous les yeux du public voyageur, pendant l'intervalle qui doit s'écouler entre la clôture du présent