

M. Huddart est reconnu comme l'auteur de ce projet, et sa proposition peut se résumer comme suit :—

Pour une allocation annuelle de £300,000, quatre vaisseaux de la capacité de 20 nœuds à l'heure pourraient être fournis pour un service hebdomadaire entre la Grande-Bretagne et le Canada, et cinq vaisseaux de la capacité de 16 nœuds, à l'heure pourraient être fournis pour un service d'une fois par quinze jours à travers l'océan Pacifique à partir du Canada à l'Australie. Cette proposition, comme il l'a prouvé clairement, exigerait un capital de £3,000,000, (avec un capital moins élevé, c'est-à-dire de £2,500,000, trois steamers océaniques du Pacifique pourraient être fournis, au lieu de cinq, pour un service que d'une fois par quatre semaines ; mais d'après son avis, le projet en premier lieu mentionné est de beaucoup préférable). Pour ce projet la somme de £300,000 pourrait être divisée comme suit : £175,000 payable par le Canada, £75,000 par la Grande-Bretagne et £50,000 par l'Australasie.

Le gouvernement canadien paye déjà la somme de £25,000 par année pour le service du Pacifique, et s'est engagé à payer pour un terme de 10 ans la somme de £150,000 pour le service de l'Atlantique, ce qui fait de suite le montant plus haut mentionné £175,000.

Pour le présent les seuls subsides reçus de l'Australasie pour venir en aide au service de la malle du Pacifique sont les sommes de £10,000 et £1,500 payées par la Nouvelle-Galles du Sud et Fiji respectivement. Trouver la balance £38,500 du montant de £50,000 exigé de l'Australasie, semble être le point plus difficile à régler. L'Australie-Sud et l'Australie-Occidentale ne sont pas matériellement intéressées dans la route du Pacifique, et semblent très satisfaites du service tel qu'il est maintenant ; ainsi donc il semblerait qu'aucune contribution ne devrait être exigée de leur part. Toute contribution substantielle de la part de Victoria, Queensland et la Nouvelle-Zélande, serait considérée plus ou moins conditionnelle pour les steamers du Pacifique touchant certains ports de ces colonies, mais exiger que ces steamers arrêtent aux trois ports, semble tout à fait hors de question.

Pour ce qui a trait à Victoria, M. Huddart dit :—“ Je ne vois pas quel serait l'avantage d'arrêter à Melbourne, vu qu'il y a un ou deux trains par jour et une communication par steamer avec Sydney. Tout subside que le gouvernement de Victoria pourrait suggérer, ne pourrait pas payer le charbon employé pour le service d'un steamer qui ferait ce service.” D'après ces remarques, sir Henry Wrixon, fit l'observation suivante : “ Ceci nous met dans une position de ne pas être en état de définir le montant exact que nous devrions souscrire, ” quoique cependant il avait droit de penser que le gouvernement de Victoria proposerait quelque plan afin d'empêcher la continuation de la ligne, et qu'il se montrerait généreux lorsque les autres contrats de malle toucheraient à leur fin.

Quant à Queensland elle a à considérer les besoins de sa partie nord, qui a déjà le service des steamers subventionnés des Indes Anglaises. M. Huddart serait d'avis que les steamers arrêteraient à la Nouvelle-Zélande, mais pour cette fin, il faudrait beaucoup plus que la somme de £10,000 déjà offerte par cette colonie ; dans tous les cas une divergence aussi considérable de la route directe affecterait l'efficacité de la ligne comme service de la malle entre l'Australie et la Grande-Bretagne.