

Les difficultés seront grandes et nombreuses si chaque colonie tient à ses intérêts séparément. Mais il faut espérer que chacune de ces colonies agira avec des vues plus larges, dans l'intérêt général de l'Australie. M. Lee-Smith, le représentant de la Nouvelle-Zélande dit : " Je suis prêt à donner à ce projet toute la considération possible d'après un point de vue tout à fait fédéral si je puis m'exprimer ainsi. Je reconnais que la Nouvelle-Zélande ne doit pas et ne peut pas être placée dans une position supérieure aux autres colonies." Alors, il promet pour la colonie de la Nouvelle-Zélande une allocation de £1,500 à un point de vue impérial, quand bien même que cette colonie ne pourrait être faite un dernier port d'escale.

Je puis donc dire sans crainte que cette attitude devrait être adoptée par toutes les autres colonies. Une ligne rapide de première classe par le Pacifique est la condition la plus essentielle pour le développement du commerce australasien dans cet océan et avec le Canada. Comme Sydney, d'après un tel projet, deviendrait le port principal sur le côté australasien, la Nouvelle-Galles du Sud devrait fournir une allocation plus élevée que les autres, mais aussi cette colonie d'un autre côté, ne doit pas être laissée à elle-même, mais au contraire, doit recevoir toute l'assistance possible dans la création de cette ligne, qui assurera le succès des autres colonies dans un degré plus ou moins élevé.

M. Huddard est d'avis qu'avec ce projet de service complet, les malles anglaises pourraient être délivrées en Australie, dans l'espace de 28 jours, ou dans la Nouvelle-Zélande, (si cette route est adoptée) dans l'espace de 26 jours. La moyenne présente du service par les Compagnies Orientales de la Péninsule, est estimée à 34½ jours pour Sydney. Cette différence, il n'y a aucun doute est considérable, mais il faut bien remarquer que si ces compagnies le désiraient absolument, elles pourraient faire un service plus rapide, et à ce propos M. Forrest fait connaître à la Conférence que la Compagnie Orientale de la Péninsule, est dans le moment à faire construire un steamer plus rapide.

On doit observer que le nouveau développement du commerce d'exportation des articles tels que le beurre et les fruits exige un transport rapide, et avec des entrepôts froids, et que, pour cette raison les colonies australiennes, dans toutes allocations à accorder à l'avenir auront en vue l'importance des steamers rapides ayant des entrepôts froids pour leur produits, comme celui d'un transport rapide pour leurs malles. Les steamers Atlantiques proposés, devraient, comme l'a fait remarquer sir A. P. Caron, avoir des réfrigérateurs de la capacité de 3,000 à 4,000 tonneaux, afin d'être en état de transporter tous les articles périssables venant des colonies australasiennes. Les deux transbordements et le long transport par terre sur le chemin de fer du Pacifique canadien et autres chemins de fer causent de grandes difficultés au trafic en général par cette route à la Grande-Bretagne. En même temps (quoi qu'aucun chiffre n'ait été placé devant la Conférence) il a été bien compris que les taux de fret des chemins sont très réduits, en sorte que dans l'est du Canada, les chemins de fer sont capables de diviser le commerce avec le canal Erié.

Les présents contrats de la malle australasienne ont été récemment renouvelés pour jusqu'au 31 de janvier 1896, et seront probablement renouvelés pour jusqu'à 1898, afin d'expirer en même temps que ceux des Indes et de la Chine. Mais comme les vaisseaux qui seront requis pour ce service en