

tion demandée de £75,000 se trouverait bien compensée, et la balance se trouverait encore réduite vu le transport gratuit de la malle expédiée de Vancouver à la Nouvelle-Zélande et l'Australie. La route ouest à Sanghaï deviendra probablement plus rapide que celle de l'est.

Mais cependant il ne serait pas nécessaire d'accorder une subvention directe de £75,000, dans le sens ordinaire de ce terme. Le gouvernement de Sa Majesté pourrait sans accorder actuellement un subside réel, arriver au même résultat en réunissant ensemble les départements des postes et de l'amirauté.

Le premier pourrait rapporter au service de pondage projeté environ £75,000 par année, et on arriverait à ce résultat principalement en enlevant le service des malles aux navires allant à New-York pour le donner à ceux qui vont aux ports britanniques, de sorte que les arrangements faits dans l'intérêt du service de l'est, ne seraient pas matériellement affectés. Le pondage devrait être payé à des conditions fixes.

La Grande-Bretagne dépend actuellement sur la France et l'Italie pour la transportation rapide à travers l'Europe, et à un coût très élevé, de ses malles allant en Australasie et dans l'est ; mais le système projeté lui assurerait un service aussi rapide sur le territoire britannique et par les grandes mers. Un tel service n'éprouverait pas les retards inévitables des services actuels dans l'est.

La différence entre le pondage et les £75,000 pourrait être comblée par un subside annuel d'amirauté jusqu'à ce que le montant soit complété. Le subside accordé par l'amirauté aux vaisseaux se conformant aux conditions nécessaires est de £9,000 par année pour les navires d'une vitesse moyenne de 20 nœuds à l'heure, et de £3,250 pour ceux d'une vitesse de 16 nœuds. En supposant que les navires de l'Atlantique appartiendraient à la première classe, et ceux du Pacifique à la seconde, telles sont d'ailleurs les conditions du contrat du Dominion, le subside total serait d'après ce calcul, de £52,250, ou, tenant compte d'une réduction de 25 pour 100 dans le cas des vaisseaux qui ont un subside pour le transport de la malle, le subside total serait d'environ £39,000.

Sans doute ceux qui proposent ce nouveau service considèrent comme essentielle l'initiative en cette matière de la part du gouvernement de Sa Majesté, autrement l'amirauté hésiterait peut-être à faire une telle addition à sa liste de vaisseaux recevant des subsides. Mais, cependant, en considérant si telle initiative pourrait être donnée, ou non, il serait bon de faire remarquer à l'amirauté que non seulement une addition serait faite au nombre de navires propres à faire l'office de croiseurs armés (et ceux du Pacifique sembleraient d'une valeur exceptionnelle), mais qu'en appliquant ce système d'ailleurs adopté par elle en d'autres endroits, elle assurerait le parachèvement de ce nouvel et grand parcours impérial sur lequel les soldats, les marins et les provisions britanniques pourraient défilier en temps de guerre jusqu'à Hong-Kong, et jusqu'aux bâtiments de guerre du Pacifique.

Si la Grande-Bretagne se voyait en état de faire ces concessions, elle formerait ainsi un anneau puissant dans la chaîne des communications de l'Empire.

Je puis répéter que le Canada a formellement promis de payer un subside de £175,000 pendant dix ans, et cette promesse a été sanctionnée par son parlement.