

a été reconnue. Ceci ne semble pas répondre aux vues de ceux qui sont anxieux d'avoir la solution prompte et certaine de cette question ; et, bien que certaines vues individuelles aient été clairement et vigoureusement exprimées, le sentiment général, cependant, était, que la Conférence étant seulement un corps consultant, elle ne pouvait faire rien de plus que formuler les objets généraux sans toutefois se refuser à d'autres considérations du sujet sous la forme de résolutions auxquelles de nouveaux renseignements ou de nouvelles commodités pourraient être opposés.

Par exemple si nous considérons le point principal, il fut reconnu qu'il était inutile d'estimer exactement le coût de l'entreprise—ce qui est l'objet de la question principale d'où découlent toutes les autres—avant qu'un sondage satisfaisant ait été fait sur toute la route proposée. Vous savez aussi, milord, qu'à la fin de la Conférence, en 1887, prière a été faite au gouvernement de Sa Majesté d'examiner la route pour le câble proposé, et ce gouvernement refusa de faire un relevé spécial de la route à moins d'une garantie d'une certaine somme votée dans le but de poser ce câble. L'amirauté, cependant, se proposait alors de faire en général un examen hydrographique des îles et des dangers de la route de la Nouvelle-Zélande à Vancouver, et le steamer de Sa Majesté *Egéria* qui avait reçu une commission à cette fin, en 1888, reçut instruction de faire des sondages sur son parcours afin de connaître les différentes profondeurs sur la ligne générale proposée pour la pose du câble. Mais, en 1890, ces travaux furent arrêtés aux îles Phœnix, parce que les services de l'*Egéria* étaient requis ailleurs pour des travaux plus urgents. La longue distance entre Vancouver et les îles Sandwich ou l'île Fanning, le premier anneau de la chaîne du côté canadien demeure donc encore, au point de vue du projet, pratiquement non explorée.

Je devrais observer, en passant, que cet arrêt dans les travaux fut l'objet de plusieurs commentaires, et les représentants exprimèrent leur grand désappointement de voir qu'on avait si imparfaitement répondu au désir exprimé par la Conférence de 1887. Le premier pas à faire, donc, dans l'opinion de la Conférence, était l'examen de la route, afin de reconnaître la profondeur et le caractère du lit de l'océan, s'assurer de la position des différentes îles et voir si elles pourraient servir de stations d'atterrissement.

Ces considérations inspirèrent à la Conférence la deuxième des résolutions mentionnées plus haut. Vous remarquerez donc, milord, qu'en 1887, le gouvernement de Sa Majesté avait été prié de faire l'examen de la route à ses propres frais, mais que la Conférence propose aujourd'hui que la Grande-Bretagne, le Canada et les colonies d'Australasie paient une part égale des dépenses encourues par cette exploration.

Le coût du relevé de toute la route, fait par un navire, pendant une période de trois années, a été estimé à £36,000. Mais la Conférence exprima le désir de faire faire ce relevé au plus tôt et proposa, à cette fin, l'emploi de deux navires ou plus.

Je ne sais si le coût serait plus élevé en suivant ce dernier cours, mais je pense qu'une grande partie des travaux proposés seraient faits sur le parcours ordinaire par les vaisseaux qui sont constamment employés à ces travaux sous la direction du département hydrographique de l'amirauté, et que, conséquemment, une grande partie de ce travail étant dévolue, en vertu