

nouvelles conditions créées par les innovations. Les obstacles ne font que stimuler l'invention. En 1857 ou 1858, lorsque le Grand-Tronc prolongea sa ligne en bas de Lévis, ses premiers trains n'allaient pas au-delà de St-Thomas de Montmagny. Il ne manquait pas alors de braves gens qui haussaient les épaules et prétendaient que le chemin ne serait jamais praticable durant l'hiver. En effet, un train s'embourba au commencement de l'hiver près du Montmagny, et la ligne fut bloquée jusqu'aux dégels du printemps. Les charrues et charrettes n'existaient pas alors.

Les anciens nous rappellent que le voyage de Lévis à St-Thomas de Montmagny prenait la journée. On partait le matin, et petit à petit, à force de perdre du temps en efforts pour arrêter juste aux stations, on n'arrivait que le soir. Les freins étaient encore dans l'enfance. Plus tard, quand la ligne fut prolongée, la journée y passait encore pour se rendre jusqu'à Fraserville. Après l'ouverture de l'Intercolonial, dans le même nombre d'heures, on atteignait Rimouski. Et aujourd'hui, on va beaucoup plus loin.

N'ayons donc jamais peur des choses nouvelles.

—:o:o:—

LA LIGNE RAPIDE ET LE PONT

Il est grandement à désirer que l'opinion publique soit fixée sur les grosses questions à l'ordre du jour : le service rapide et le pont. Ce qui ne peut se faire que par la diffusion de données exactes sur ces sujets, sur lesquels la masse de nos concitoyens paraît avoir des notions tout à fait incomplètes et fausses.

Ce journal a, pour sa part, entrepris une campagne de renseignement. Nous sommes en train de rassembler toutes les pièces documentaires du dossier, en vue de réunir tous nos concitoyens sur un terrain commun, où ils pourront travailler avec un ensemble efficace.

* *

Un homme expérimenté, M. John Torrance, de la Compagnie Dominion, a l'autre jour, dans un discours prononcé en présence de M. Laurier à bord du nouveau grand steamer le *Canada*, groupé un certain nombre de faits auxquels il importe de donner le plus de publicité possible. Il a d'abord franchement constaté que les lignes transatlantiques canadiennes ne paient plus : la Cie Dominion, a-t-il dit, est ruinée, la "Beaver" l'est aussi à vrai dire, et les Allan ne se soutiennent que par leur immense fortune. La "Dominion" n'a pu arriver à construire un steamer de la taille du *Canada* qu'en passant aux mains d'une puissante compagnie ayant beaucoup de capitaux à sa disposition. Le *Canada*, d'après le contrat

fait avec les constructeurs, devait être un 16 nœuds, à sa première sortie d'épreuve, il a fait 17½, mais il y a toujours une grande différence entre l'épreuve d'un vaisseau et sa vitesse pratique. Ses propriétaires ont tout lieu de croire qu'il fera régulièrement ses 16 nœuds en mer, et pourra ainsi toucher Rimouski le jeudi matin après être parti de Liverpool le jeudi soir précédent, et livrer les malles à Montréal le jeudi après-midi, et le vendredi matin à Toronto et à New-York au besoin.

Tel qu'il est, ce steamer peut porter 7,000 tonnes de cargaison en sus de son charbon. Pour en faire un 17 nœuds régulier, il faudrait réduire sa capacité de fret à 4,000 tonnes, et pour lui donner une vitesse de 18 nœuds, on réduirait sa capacité à 3,000 tonnes; à 20 nœuds, il n'aurait place que pour 1,000 tonnes de marchandises.

Il ressort de ces faits que, pour un vaisseau de la taille du *Canada*, 510 pieds de longueur, chaque nœud ajouté en vitesse entraîne une diminution de capacité marchande de 1000 tonnes, et qu'ainsi il ne faut pas songer à combiner les deux services, fret et passagers, dans ces steamers rapides. M. Torrance ajoute qu'il n'y a sur la ligne de New-York que deux véritables 20-nœuds, le *Lucania* et le *Campania*, et que tout ce qu'ils peuvent porter de fret se réduit à 1,100 tonnes. Le *Majestic* et le *Teutonic* portent 2,500 tonnes de fret, mais ce ne sont en réalité que des 19-nœuds en été, et seulement des 18½ nœuds en hiver.

Il faut avouer que ces données sont décourageantes pour les partisans du service rapide tel que proposé jusqu'ici. Avec ces faits sous les yeux, les Canadiens, dit M. Torrance, peuvent se faire une idée de ce qu'ils demandent lorsqu'ils parlent d'avoir un service *equal to the fastest*. Ce sont ces considérations qui ont fait dire à l'hon. R. R. Dobbell que le projet était tout simplement extravagant, et c'est ce qui nous porte à croire que la réalisation de ce projet est encore très lointaine.

Le *Canada* a-t-il les moyens de fournir à la fois des moyens de transport faciles et rapides à ses produits agricoles et aux voyageurs? Qu'est ce qui presse le plus : donner à l'agriculture les facilités dont elle a absolument besoin, ou créer un service rapide pour les touristes seulement? Voilà la question maintenant à l'étude dans le conseil des ministres à Ottawa. On admettra qu'elle demande au moins le temps de la réflexion, et que nous avons le temps de vieillir avant de voir la route du St-Laurent naviguée par des 20 nœuds ne portant que 1,100 tonnes de marchandise.

* *

Ce qui vient d'arriver devrait aussi apprendre aux Québécois à ne pas se passionner outre mesure pour un service de première classe. Le *Canada*, dès son premier voyage, a filé à Montréal. Il est bien revenu compléter sa cargaison dans notre port avant de reprendre la mer, mais enfin, c'est ce qui se pratiquait déjà depuis quelques années, et ce n'est toujours pas ce qu'on peut appeler le terminus à Québec. D'ailleurs, les restes du port de Montréal diminueront en raison directe de chaque pied ajouté à la profondeur du fleuve St-Laurent.

Voici encore un point sur lequel beaucoup de gens se laissent emporter trop loin par leur imagination : c'est le coût du creusement du chenal du St-Laurent. Nous n'en faisons reproche à personne, car celui qui écrit ces lignes s'était lui-même habitué à croire que ces travaux avaient coûté des sommes folles au pays. Quelle n'a pas été notre surprise lorsqu'en consultant les documents officiels nous avons constaté que le coût du creusement du Lac St-Pierre de 14 pieds à 27½ de 1873 à 1891 se réduisait à \$2,700,000 en chiffres ronds, et que c'est là le montant de dette que la Commission a transféré au gouvernement ! A ce compte, combien coûteraient 2½ pieds de plus, pour porter la profondeur à 30 pieds, chiffre suffisant pour le passage des plus énormes vaisseaux ?

* *

On nous reproche parfois de prêcher la cause de Montréal contre Québec. S'il est des gens qui croient que le rôle d'un journal sérieux doit être de toujours défendre son clocher envers et contre toute vraisemblance, nous n'en sommes pas. Nous avons, au contraire, conscience de rendre un bien plus grand service à nos concitoyens en les armant pour la discussion au grand jour, au lieu de les nourrir de vaines illusions qui ne peuvent avoir de succès qu'en petit comité.

Soyons pratiques et sérieux. Ce ne sont pas les statuts du Parlement, ni le caprice des armateurs de steamers, qui déterminent les courants du trafic : c'est l'intérêt des grands importateurs et exportateurs du pays. Concentrons nos efforts à leur offrir des avantages pour le prompt et commode transport de leur marchandise : cela vaudra mieux que de continuer à lutter contre les moulins à vent.

Les vrais détracteurs de notre ville, ce sont ceux qui répètent complaisamment des calculs fantaisistes comme celui que nous venons de lire dans un journal de Québec, reproduit d'une feuille de Toronto.

Le projet d'un pont à Québec y est représenté comme une chose à peu près irréalisable que nous ne verrons pas de notre vivant. Pourquoi? Parceque, dit-on, le gouvernement, d'après la loi, ne