

## LA LIGNE RAPIDE

La chambre de commerce de Québec n'y va pas de main-morte : elle demande au gouvernement fédéral d'accepter le projet de service transatlantique rapide de Sir Wm Van Horne, même au prix d'un million de piastres de subvention annuelle.

Il va sans dire que la chambre de commerce appuie un projet qui doit être profitable aux intérêts de Québec, puisque les navires ne pourraient remonter plus haut que le port de Québec.

En même temps, le C.P.R. y trouverait son compte puisqu'il aurait un plus long parcours pour les marchandises qui devraient emprunter ses voies ferrées.

Mais le commerce et le pays en général auraient-ils si grand intérêt à dépenser tous les ans un million en pur don sans compter la différence de fret qui viendrait grever la marchandise ?

Chaque fois qu'il y a rupture de charge, ce sont de nouveaux frais. Les commerçants de Montréal ne sont pas disposés à voir grever leurs marchandises des charges de transbordement et du fret supplémentaire par voie de fer, et les importateurs de l'ouest ne seront pas mieux disposés non plus à cet égard.

Ils ne se serviront donc pas de la voie rapide à moins de circonstances exceptionnelles. Dans ces conditions, Québec devra fournir le fret à l'aller comme au retour, ce port le peut-il ? Evidemment non. Le port de Québec ne peut alimenter, à lui seul, un service régulier de paquebots rapides, de marchandises susceptibles de payer le fret élevé qui devra être imposé pour des vapeurs à grande vitesse.

Ce ne sont pas indistinctement toutes les marchandises qui peuvent

payer des frets élevés ; par conséquent, certaines catégories seulement de marchandises pourront employer les navires rapides. Avons-nous assez de ces marchandises à importer et à exporter pour assurer l'existence d'une ligne rapide ? Nous en doutons.

Nous ne sommes nullement convaincus qu'une ligne rapide pourra faire ses frais d'ici à longtemps.

Nous n'avons pas, comme nos voisins, une population de 75 millions d'âmes et les produits riches de nombreuses industries à exporter. Est-ce donc pour le seul orgueil de dire que nous avons nous aussi, des leviers de mer que le gouvernement accorderait une subvention d'un million de l'argent du peuple à une compagnie qui, au moyen de cette subvention, rendrait la vie impossible aux autres compagnies de navigation déjà existantes, sans pouvoir elle-même compter sur une assistance assurée.

Pour nous résumer, nous dirons que nous n'avons guère à exporter que les produits de nos forêts et de notre agriculture ; que ces produits veulent des frets aussi réduits que possible et que les navires à grande vitesse ne peuvent accorder ; que notre population n'est pas assez dense pour donner un nombre de passagers suffisants à ces grands paquebots rapides pour qu'ils puissent en tirer des recettes productives ; que les autres compagnies de navigation dont quelques-unes arrivent à peine à joindre les deux bouts succomberaient fatalement si le peu de marchandises susceptibles de payer un prix de fret rémunérateur leur étaient enlevées ; que le pays n'est pas disposé à mettre un million à la ruine de ces compagnies, d'autant plus que la compagnie appelée à recevoir ce million ne le rendrait sous aucune forme au commerce canadien.