

"Chargeurs" sont proprement aujourd'hui la seule industrie privée. Les deux autres sont devenus, par le cours naturel des choses, de véritables institutions publiques, comme les chemins de fer, auxquels la nation garantit un petit revenu à la condition de n'en jamais espérer un plus loin, si le grand camion flottant est sont les trains express et luxueux, consacrés au transport des personnes et des dépêches. Voiturier des marchandises est toute l'ambition des Chargeurs et, loin de rechercher les voyageurs, tendent de plus en plus à démolir, à bord de leurs navires, les logements de passagers pour augmenter la place du fret.

Par une série de causes que l'on verra plus loin, si le grand camion flottant est quelquefois une bonne affaire, les riches véhicules à hélices en sont toujours une mauvaise. Comparez ceux-ci à celui-là: le bateau-type des Chargeurs a 38 hommes d'équipage, consomme 15 tonnes de charbon par vingt-quatre heures et porte 4,000 tonnes de marchandises; le "Lucania" des Cunard, modèle de la navigation rapide 440 hommes d'équipage, dépense 500 tonnes de charbon par jour et ne porte que 1,500 tonnes de fret. Le premier fait, il est vrai, 18 kilomètres et demi à l'heure, tandis que le second en fait près de 39, et encaisse la recette provenant des passagers, qui n'existent pas chez l'autre.

La recette est bien loin de compenser l'écart existant entre le paquebot splendide et le bourgeois cargo-boat, sous le rapport du prix initial, de l'amortissement, des frais qu'entraîne l'exploitation et surtout la vitesse. Cette vitesse, le voyageur ne la paie nulle part ce qu'elle coûte. Il profite de la concurrence que se font les grandes marines entre elles. Pour le trajet où le service des postes oblige les bateaux subventionnés à multiplier les escales, il se trouve que le placide porteur des marchandises, parti en même temps que le fringant courrier des dépêches, arrive presque aussi vite que lui au dernier terme du parcours "où il s'est rendu directement"; comme un passant, qui chemine lentement mais sans relâche, finit par rattrapper le marcheur pressé qui s'arrête devant les boutiques.

Sur la ligne d'Europe aux Etats-Unis, qui ne comporte ni stations ni crochets une véritable course est engagée depuis vingt ans entre les pavillons français, anglais, allemands, auxquels s'est venu joindre en dernier lieu le pavillon américain. C'était à qui gagnerait d'abord un jour, maintenant une heure. Les Transatlantiques avaient tenu la corde jusqu'en 1877: leur champion, le "Pereire", filait ses 25 kilomètres à l'heure. Comment une pareille marche n'eût-elle pas semblée admirable?

Jamais l'humanité, dans ses annales,

n'avait rien vu d'équivalent. Les Egyptiens, suivant Diodore de Sicile, faisaient dans l'antiquité 7 kilomètres et demi. Les "galères subtiles", dont la vieille marine était si fière, ces coques mal assises sur l'eau, de faible capacité et qui, pour se mouvoir, demandaient un équipage énorme, avaient une allure peu supérieure à 9 kilomètres. Les caravelles de Christophe Colomb, dont la plus longue était sept fois plus courte qu'un grand paquebot actuel, n'avançaient que de 14 kilomètres par les meilleurs vents. Quant aux premiers vapeurs, livrés à la seule énergie de leur chaudière, ils n'excédaient pas la moitié de ce chiffre.

Laisser derrière son hélice 6,000 kilomètres en 9 jours et demi, sans rien perdre de confortable de l'existence, eût paru bien doux aux voyageurs d'il y a 60 ans, qu'un voilier indécis ballottait un mois, quelquefois deux, du Havre à New-York, avant de les déposer moulus désemparés sur l'autre rive. Les compagnies anglaises *Inman*, *White Star*, *Guion*, se dépassent à qui mieux mieux arrivent de 1878 à 1881, à 28, 29 et 30 kilomètres.

Les Transatlantiques, se voyant distancés, prennent en 1883 l'engagement d'aller à 32 kilomètres avec la *Normandie*, à 36 avec la *Gascogne*. Ces bâtiments, aussitôt construits, étaient serrés de près par l'*Etruria* des Cunard, puis par de nouveaux venus dans la lice, les steamers allemands de la compagnie *Hamburg-Amerika*. A peine flottaient ils depuis quelques années que déjà ils avaient perdu le premier rang. Quoique la *Touraine* effectue le trajet en sept jours, la France n'occupe plus que la troisième place.

L'Angleterre détient ce que nos pères nommaient la "palme" et ce que nous appelons maintenant le "record", avec une vitesse de 41 kilomètres, correspondant à une traversée de cinq jours, sept heures entre New-York et le port irlandais de Queenstown, où s'opère la livraison des dépêches. Cette marche forcée devient ordinaire et toutes les compagnies cherchent à s'en rapprocher. Le public y attache une importance, puérile si l'on veut — puisqu'un gain de quelques heures ne représente la plupart du temps aucun avantage utilisable, — mais dont il faut tenir compte.

Cette sorte de fascination exercée sur le voyageur par l'idée de la vitesse est telle, qu'on a vu plus d'une fois les Anglais perdre plusieurs jours à errer dans Broadway, pour attendre le *Cunard*, plutôt que de profiter du départ immédiat d'un autre *linér*. Les paquebots allemands au sortir de Hambourg touchent en France; accueillis — un peu imprudemment, disent quelques marins — dans

la rade militaire de Cherbourg, ils viennent porter sur le sol français la concurrence langement subventionnée, d'un jeune empire maritime. L'Angleterre est de la part des Etats-Unis, l'objet d'une concurrence analogue, à une heure de Londres, à Southampton.

Dans son beau rapport sur les congrès de Chicago, auxquels il assistait en qualité de commissaire français le marquis de Chasseloup-Laubat a très bien mis en lumière les efforts tout nouveaux des Etats-Unis pour jouer un rôle sur l'Océan.

"Lorsque le ministre Blaine, dit-il, commença à laisser voir ses visées sur l'Amérique du Sud le moyen d'action nécessaire, la marine, manquait tout à fait au gouvernement. La flotte de guerre n'existait plus, la navigation marchande, sauf le cabotage, était tombé." En effet, de 1860 à 1890, le pavillon américain avait presque totalement disparu des mers.

Les Etats-Unis importaient en 1858, sur des bateaux de leur nationalité, les trois quarts des marchandises qui pénétraient dans leurs ports, — proportion très avantageuse et si rare que l'Angleterre elle-même ne l'atteint pas. — En 1870, le tiers seulement du trafic national se faisait sous le drapeau étoilé; enfin la part des vaisseaux américains était tombée, en 1890, au dixième du mouvement commercial des Etats-Unis. Les neuf autres dixièmes entraient ou sortaient sur des navires étrangers, anglais pour la plupart. La cherté de la main-d'oeuvre et des matières premières due au régime protectionniste avait amené ce résultat. Or l'institution de ce régime prohibitif, c'avait été la politique de l'"Amérique aux Américains"; et, par un curieux retour, cette même politique, après avoir à peu près tué la marine pousse à présent le pays à souhaiter sa résurrection.

Les constructions navales qui semblaient favorisées aux Etats-Unis par une protection draconienne, ont précisément succombé sous l'excès de cette protection draconienne, ont précisément succombé sous l'excès de cette protection. A la suite de ruines successives, les chantiers peu à peu s'étaient fermés. Pressé d'arborer sur la route de l'Europe les couleurs de l'Union, le cabinet de Washington n'a pas attendu que les nouveaux bâtiments commandés à la maison Cramp de Philadelphie, pussent être lancés.

(A suivre.)

Augmentez le montant affecté à votre publicité en proportion de l'accroissement du volume de vos affaires, et le volume de vos affaires continuera à augmenter.