

pour répéter ce que nous avons dit déjà, et l'accentuer encore, au sujet de la nécessité de faire une distinction entre le service des passagers et le service des marchandises.

Dans un article paru en 1894, dans le *North American Review*, M. J. H. Biles, professeur d'architecture navale à l'Université de Glasgow et auteur des plans de construction de deux steamers à grande vitesse *Paris et New-York*, dit ceci :

« Bien des considérations diverses doivent entrer en ligne de compte quand il s'agit de construire un navire de commerce, et la vitesse à obtenir ne constitue pas l'unique du problème. Il s'agit d'assurer aux armateurs le plus fort revenu possible de leur argent, ou, à tout le moins un rendement bénéficiaire tel qu'ils ne soient pas amenés à la faillite. La vitesse doit donc être examinée dans le but de faire réaliser une économie de temps, qui se traduira par une économie d'argent.

« Or, un des obstacles principaux à une vitesse plus grande que celle jusqu'ici obtenue est le poids qu'un grand navire est contraint de porter, tant en fret qu'en combustible. La première réforme à réaliser consistera donc dans le retour aux bâtiments de faible vitesse du transport des cargaisons courantes ?

Si nous avons cité ces quelques lignes d'un ingénieur naval toujours à la recherche d'une vitesse plus grande à donner aux navires, c'est pour bien démontrer que les meilleures autorités s'accordent à dire que les navires, passé une certaine vitesse, ne conviennent plus pour le transport des marchandises courantes.

Or, ce qu'on réclame en certains lieux, ce sont des navires de 20 nœuds au moins; quelques-uns même voudraient des steamers filant 22 et 23 nœuds à l'heure. Nous ne sommes pas compétents pour juger de la possibilité ou de l'impossibilité d'une telle vitesse dans le golfe; nous ne nous arrêtons donc pas à ce point tant discuté par les marins eux-mêmes et sur lequel le gouvernement ne manquera pas de faire la lumière, alors que les débats porteront sur la question du service rapide entre l'Angleterre et le Canada.

Mais ce que nous pouvons étudier ici c'est le point de vue purement commercial du service rapide projeté et presque accepté par l'ancien gouvernement.

On se souvient que le gouvernement était d'avis de payer une somme annuelle de \$750,000 pendant dix ans, à la Compagnie Allan qui, elle, devait s'engager à construire quatre steamers donnant une vitesse moyenne de 20 nœuds à l'heure, à la traversée de l'Atlantique.

Or, nous ne croyons pas nous tromper beaucoup en disant que,

pour obtenir une vitesse moyenne de 20 nœuds, les navires devraient être construits de manière à pouvoir produire une vitesse de 22 à 23 nœuds au besoin.

Les deux navires les plus rapides actuellement existants sont le «*Campania*» et le «*Lucania*», dont la vitesse va jusqu'à 21½ nœuds, avec une consommation de 20 tonnes de charbon à l'heure, c'est-à-dire avec une très forte dépense de combustible. Ces navires spécialement aménagés pour les passagers avec des prix de passage très élevés peuvent rapporter des bénéfices aux armateurs, d'autant plus qu'ils peuvent compter sur un fret de marchandises riches à l'aller comme au retour.

Sommes nous au Canada dans les mêmes conditions ? Une ligne de steamers rapides tels que le «*Campania*» et le «*Lucania*» trouverait-elle chez nous assez de passagers et de fret pour payer ses dépenses ? Nous ne le croyons pas.

Souvent les cabines seraient vides non-seulement parcequ'ils n'y a pas suffisamment de voyageurs pour la traversée de l'Atlantique, mais encore parceque la plupart de ceux qui font la traversée ne pourraient pas payer le tarif que devront imposer les armateurs. Quant au fret, les marchandises riches pourraient parfois l'alimenter à l'importation, mais il serait souvent insuffisant au départ du Canada, parceque nous n'avons guère de marchandises d'exportation pouvant supporter le prix du fret qu'exigent des steamers à vitesses aussi coûteuse.

Pour pouvoir subsister, les armateurs auront donc besoin de subventions. Ces subventions avait été fixées pour le Canada à \$750,000 et pour l'Angleterre à \$375,000 annuellement pendant 10 ans.

Nous nous demandons si les services que peuvent rendre quatre steamers compenseront pour le public les \$750,000 que ce même public sera appelé à déboursier chaque année. Nous ne voyons pas qu'il puisse les retrouver ailleurs; nous sommes partisans de toutes les dépenses qui sont faites dans un but d'économies ou de bénéfices ultérieures; le gouvernement doit être ménager des deniers publics comme le cultivateur de ses grains de semence. En un mot, il ne doit semer que pour moissonner.

L'établissement d'une ligne rapide avec l'Angleterre dans les conditions ci-dessus, augmentera-t-elle nos exportations ? Jusqu'à preuve du contraire, nous ne le croyons pas. Le public trouvera-t-il, dans une

diminution du coût du fret des marchandises importées, une compensation suffisante aux sacrifices des \$750,000 qu'on lui demandera ? Nous sommes certain du contraire.

Où donc se trouvent les services équivalents à la somme offerte aux armateurs de la ligne rapide ? Nulle part.

Il est certain, nous l'avons dit que nous bénéficierons tous d'un service plus rapide que celui que nous possédons actuellement, mais à la condition qu'il ne nécessitera pas des sacrifices plus lourds que ceux qui nous sont maintenant imposés.

Il est de toute évidence que les marchandises périssables telles que le fromage, le beurre, les œufs, les fruits, les viandes et les poissons pourraient être expédiés avec plus d'avantages par des steamers plus rapides, à la condition toutefois que le coût du fret ne serait pas augmenté; et, malheureusement, un steamer à vitesse de 20 nœuds et au-delà ne pourrait pas se contenter des tarifs de fret actuels pour ces articles.

Une compagnie de navigation nous a donné, sans subvention spéciale, un service de 17½ nœuds. Comptons sur la concurrence pour voir cette vitesse dépassée bientôt par une ligne rivale. D'elles-mêmes les compagnies concurrentes arriveront au maximum des vitesses qu'elles peuvent aborder sans danger pour la navigation et sans danger pour les fonds des capitalistes qui sont à leur tête.

Mais nous trouverions que c'est folie que de dépenser \$7,500,000 dont pas un sou ne profitera au pays, tout l'argent devant passer dans la construction des steamers qui seront faits ou achetés au dehors.

Nous aimerions mieux voir cette somme dépensée dans le pays en construction de chemins de fer ou de canaux, non-seulement cette dépense serait productive pour le pays, mais encore elle donnerait du travail à nos ouvriers qui en ont grand besoin.

M. J. D. ROLLAND

Samedi dernier, l'Association des Commis Voyageurs du Canada a eu sa réunion trimestrielle au *Board of Trade* sous la présidence de M. Fred. Massey.

Parmi les questions à l'ordre du jour figurait l'élection du président de l'Association pour l'année prochaine.

M. J. D. Rolland a été élu par acclamation. C'est la seconde fois, de-