

celle-ci la création d'une banque de construction, institution de crédit, spécialement fondée pour aider au constructeur à obtenir des avances au moyen desquelles il pourrait construire et armer ses navires. Ce dernier projet n'était pas sérieux, celui de M. Haot avait sans aucun doute plus de chance de gagner la faveur du public qui, cependant, n'y répondit pas dans la mesure qu'il convenait pour sa réussite. L'esprit d'association n'était pas où l'on espérait le trouver. Les deux projets disparurent.

Nous pourrions parler d'autres projets d'associations conçus en vue de créer ici une véritable marine marchande. La mention du projet de M. Haot, susceptible de réalisation, suffit, selon nous, pour démontrer qu'une évolution était devenue d'une impérieuse nécessité. Pourquoi cette évolution ne s'est-elle donc pas accomplie ?

V

Navires construits pour la France.—Ceux qui ont cru à la possibilité de construire un grand nombre de navires pour le marché français ont entretenu, comme à plaisir, une illusion qui a fini par se dissiper. La France ne pourrait à elle seule rendre à nos chantiers déserts l'activité qu'ils avaient jadis. Il est vrai qu'on a bâti à Québec quelques navires pour des armateurs marseillais, mais leur construction était d'une nature particulière, appropriée au transport de certaines marchandises. La place de Marseille ou tout autre port français, n'a sollicité aucun autre constructeur que M. Narcisse Rosa et ceux qui avaient encore quelques chantiers s'y sont montrés indifférents.

On a fait preuve d'une grande ignorance à propos de cette question des navires pour le marché français. On a perdu de vue que la marine marchande de la France subit à l'heure qu'il est une transformation qui s'impose à tous les pays maritimes. L'Angleterre ayant été la première à entrer dans cette voie.

Les armateurs marseillais ont maintenant des navires à vapeur pour aller en Afrique, au Sénégal, au Gabon, chercher les graines oléagineuses. L'un de ces armateurs faisait part, tout dernièrement, à un publiciste français, M. Simonin, du changement qui s'opérait dans la marine commerciale de notre ancienne mère-patrie: "J'ai calculé, disait-il, que j'avais plus d'intérêt à naviguer à la vapeur qu'à la voile, et je vais transformer ma flotte... Aujourd'hui la vapeur est devenue plus économique que le vent. Avec elle on part et l'on arrive à jour fixe, et l'on peut faire trois voyages quand la voile n'en a pas encore fait. Il faut aussi moins de personnel. De tout cela, il résulte que les frais d'intérêt du capital, d'a-

mortissement du matériel, d'assurances, &c., sont encore moindres pour chaque voyage."

Eh bien, qu'en pensera-t-on ici maintenant? Nous n'avons pas su transformer notre navire marchande; croit-on que les Français vont venir expressément ici pour restaurer une industrie que l'on veut maintenir chez eux à coups de primes?

"Oui, ajoute le publiciste que nous venons de nommer, la vapeur a triomphé enfin de la voile, et c'est dans cette transformation saisissante, qui s'opère en ce moment sous nos yeux, que gisent véritablement les souffrances de la marine marchande! c'est pourquoi ces souffrances sont générales, c'est pourquoi tous les pays se plaignent..."

"Les manœuvriers d'hier, les gabiers perchés dans les hunes, les matelots perdus dans les cordages et carguant les voiles, ont fait leur temps. Depuis deux siècles, plus de galères; depuis 1800, plus de vaisseaux à trois ponts, chargés de voiles, et plus de cette armée de matelots groupés derrière des murailles de bois. C'est l'âge du vaisseau cuirassé qui est venu, et le recrutement des hommes qui le montent ne s'opère plus comme jadis... Jamais transformation plus complète que celle qui, de nos jours, s'est opérée partout dans la marine, qu'il s'agisse de celle du commerce ou de celle de l'Etat."

Qu'aurions-nous à donner à la France en échange des bons procédés qu'on attend d'elle, à supposer que ses capitaux viennent ici pour encourager la construction des navires? Le pays est tout à la protection et notre tarif ne sera pas modifié en vue des chantiers maritimes de Québec.

Nous reconnaissons de suite que la question que nous venons de poser est tout à fait oiseuse, en ce qui touche la construction des navires pour la France et d'un échange avec celle-ci de procédés commerciaux à cet égard. Nos chantiers ne se rouvriront pas; notre chargé d'affaires,—commerciales, nous le supposons,—peut sans crainte soulager son fardeau, déjà passablement léger, de celle-là.

J. AUGER