

VAPEURS A GRANDE VITESSE

Le gouvernement fédéral vient de saisir le parlement d'Ottawa d'une proposition de subvention, en faveur d'une ligne de vapeurs à grande vitesse faisant un service hebdomadaire entre le Canada et l'Angleterre. Le montant de la subvention serait de \$750,000 par année pendant dix ans, puis une garantie d'intérêt à 3½ ou 4 p. c., sur \$6,000,000 pendant dix autres années.

Pour obtenir la subvention, la compagnie devrait donner un service régulier hebdomadaire entre Québec, en été, Halifax en hiver et un port anglais à être désigné, avec escale dans un port français de la Manche; les vapeurs de la compagnie devraient fournir une vitesse moyenne de 20 nœuds, à la mer, jauger de 8,000 à 10,000 tonnes et être pourvus de compartiments frigorifiques pour le transport des marchandises périssables.

Depuis plusieurs années déjà, l'offre d'une subvention de \$500,000 par année pour un service du même genre, est restée ouverte, sans que personne ait essayé sérieusement d'organiser une compagnie, pour en profiter, mais un Australien entreprenant, M. Huddart, le fondateur de la ligne entre le Canada et l'Australie, s'est fait fort, paraît-il, de trouver les capitaux nécessaires pour établir une ligne remplissant les conditions nécessaires, si l'on voulait porter la subvention à \$750,000 par année. La subvention capitalisée serait donc de \$7,500,000 pour les dix premières années et de \$2,400,000 pour les dix suivantes, soit en tout, en chiffres ronds, \$10,000,000 à payer dans l'espace de vingt ans.

Si ronde que paraisse la somme, les propriétaires des lignes actuelles prétendent qu'elle n'est pas suffisante pour assurer le succès de l'entreprise. Nous ne voulons pas nous donner comme experts en constructions navales; cependant, en tirant parti de quelques simples données, nous pouvons nous faire une idée approximative de ce qu'elle coûtera.

M. Huddart se propose de faire construire quatre grands vapeurs de 10,000 tonnes de jauge chacun. En prenant pour base le coût moyen actuel de \$100 par tonne de jauge, un vapeur de 1,000 tonneaux coûterait \$100,000 et un de 10,000 tonneaux coûterait \$1,000,000. M. Huddart nous paraît avoir calculé sur un prix coûtant de \$1,500,000 pour chacun de ses quatre vapeurs, soit, en tout \$6,000,000. Mettons que les capitalistes qui fourniront ces \$6,000,000 se contentent—d'autres se conten-

tent à moins—d'un intérêt de 4 p. c.; nous prenons donc \$240,000 sur la subvention, dont il reste par conséquent \$510,000. Ce reste représente à peu près \$10,000 par semaine. Ces grands vapeurs dépendent, en route de 70 à 80 tonnes de charbon par jour; disons 150 tonnes pour les deux qui seront constamment en route.

Ils ont un nombreux personnel d'officiers, de mécaniciens, de chauffeurs, de matelots, qu'il faut nourrir et payer; l'administration à terre, les commissionnaires et courtiers coûtent de l'argent. Mais en supposant que les navires chargent seulement à moitié à chaque voyage et à des taux très bas, 10 s. la tonne, ce serait encore \$10,000 par semaine à encaisser. De ces deux sources seulement, c'est une recette pour ainsi dire assurée de \$1,000,000 par année. Nous négligeons à dessein les recettes provenant des passagers, des marchandises en réfrigérateurs, etc. afin de laisser une marge convenable de bénéfices et nous ne pouvons nous imaginer qu'il y ait un risque pour la compagnie de ne pas faire ses affaires pendant les dix premières années.

Au bout de ce temps, elle aura sûrement acquis un trafic qui lui permettra de se contenter de la prime accordée par le gouvernement anglais aux vapeurs classés comme faisant partie de la flotte auxiliaire et des sommes payées pour le transport des malles, en sus de l'intérêt sur son capital qui sera encore pendant dix autres années payé par le gouvernement canadien.

Prenons donc comme réalisable le projet de M. Huddart; est-il de notre intérêt de lui fournir la subvention qu'il demande? Il n'y a personne à Québec, croyons-nous, et il y en a bien peu à Montréal qui en doutent.

Ce n'est pas un seul établissement frigorifique comme celui proposé par MM. Bickerdike & Bender que ferait surgir ce nouveau trafic, mais une demi-douzaine. Nos chemins de fer y trouveraient une source énorme de trafic par les transports qu'il attirerait sur la route canadienne. Nos éleveurs de l'Ouest, d'Ontario, et nos futurs éleveurs de Québec auraient ainsi un moyen d'exportation rapide et perfectionné au point de vue de la conservation des viandes abattues. Nos fabricants de beurre et de fromage pourraient lutter avec avantage contre leurs concurrents.

Tous nos produits agricoles, forestiers, miniers et industriels y gagne-

raient d'être rapprochés de moitié de leur principal marché.

La nouvelle ligne, faisant le trajet de Québec à Liverpool en cinq jours au plus, attirerait à elle tout le trafic des Etats-Unis pour qui la durée de la traversée est une des principales considérations. Le Canada serait la grande route du Japon, de la Chine, de l'Australie et même des Indes pour l'Europe occidentale.

Est ce qu'il n'en vaut pas la peine de nous saigner un peu pour aider à la réalisation de toute cette belle perspective? Lai-serons-nous la jalousie de clocher faire échouer un projet qui nous promet de si grandes choses?

Remarquons que, dans la voie du progrès, quiconque n'avance pas, recule. Et si nous laissons échapper cette occasion unique de nous tenir à la hauteur de nos concurrents, nous aurons bientôt perdu le rang, déjà assez reculé, que notre commerce maritime occupe sur ce continent.

Pour notre part, nous préférons faire l'effort nécessaire pour gagner le premier rang, si possible, et utiliser les splendides avantages que nous donne notre position géographique, notre grand fleuve, nos canaux, notre immense réseau de chemins de fer, plutôt que de laisser nos canaux servir simplement d'amorces au canal Erié, et nos chemins de fer alimenter exclusivement les ports de New-York et de Boston.

LE COMMERCE DES BOIS DU CANADA

Dans ses rapports avec le marché français, le commerce des bois du Canada a, depuis plusieurs années déjà, donné lieu à des études nombreuses offrant dans leurs conclusions des appréciations extrêmement variées.

Un premier point frappe tout d'abord celui qui examine attentivement les statistiques des importations des bois du Canada en France. Notre pays importe annuellement pour \$40,000,000 de bois de toutes provenances, dont \$12,800,000 par voies de transports maritimes. Or, sur ce chiffre total, le Canada—qui a une production de plus de \$20,000,000—ne figure que pour une somme de \$120,000 à \$140,000. Dans ces \$140,000 environ, la province de Québec qui nous intéresse particulièrement, fournit à peine le dixième, soit \$14,000.

Nous voulons rechercher, dans ce travail, les causes d'une semblable anomalie, indiquer le remède à un