L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : Rue de Chartres No 73 — NOUVELLE-ORLÉANS, MARDI MATIN, 18 DECEMBRE 1877. — 51me Année.

DUFOUR & LIMET, PROPRIÉTAIRES-ÉDITEURS.

NOUVELLE ORLEANS. MARDI MATIN, 18 DECEMBRE.

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR.

Par Placide V. Spear, à l'angle des rues St Louis et Dauphine—tous les gages forfaits du dit établissement.

Par D. E. Morphy, & Son, aux Nos 108 et 110 de la rue des Magasins—faïence et articles en granit.

Aussi, au même endroit à 11 h—plaque, lampes ornées, etc., et sur la Levée, pied de la rue Poydras, à 10 heures—Farine sauvée du steamer Tolla.

Par Vincent & Co, aux Nos 62 et 64 de la rue de la Douane—habillement, lingerie, chapeaux et casquettes.

Farine, Farine. — Voir l'annonce d'encan de D. E. Morphy & Son.

Porcelaine et Faïence jaunes—Voir l'annonce d'encan de D. E. Morphy & Son.

Plaqué et Lampes—Voir l'annonce d'encan de D. E. Morphy & Son.

Perspective d'un service transatlantique entre la France et la Nouvelle-Orléans.

Nous n'avons qu'un très faible espoir de voir le Congrès voter dans la présente session une subvention pour une ligne de steamers qui mettrait notre place en communication avec les ports de l'Amérique du Sud. C'est donc avec une vive satisfaction que nous accueillons le projet de la Compagnie générale transatlantique française d'établir un service entre le Hâvre et la Nouvelle-Orléans avec escale à Santander (Espagne), à Saint Thomas, point de relâche des lignes anglaises de l'Amérique du Sud, à Mayaguez (Porto-Rico), au Cap Haytien et à la Havane.

Un autre service devant desservir les Antilles françaises, Laguayra, Porto-Cabello et Savanilla, la Nouvelle-Orléans pourrait ainsi par la correspondance de ces deux services communiquer avec presque tous les ports de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud.

Le projet est soumis à l'approbation du gouvernement français qui a consulté les diverses Chambres de commerce intéressées. Nous appelons sur ce sujet l'attention de nos hommes d'affaires et nous reproduisons en entier l'article suivant du *Journal du Hâvre* qui contient des informations et des explications qui seront certainement lues avec intérêt :

Nous avons appris, par les derniers comptes-rendus de la Chambre de commerce du Hâvre—comptes-rendus que nous avons publiés—que la Compagnie générale transatlantique a demandé au gouvernement l'autorisation d'apporter dans ses services, tels qu'ils sont actuellement constitués, certaines modifications d'assez sérieuse importance : modifications sur l'opportunité et l'utilité desquelles le gouvernement consulte, à son tour, les diverses Chambres de commerce intéressées, notamment celles de Paris, le Hâvre, Nantes et Bordeaux.

Tout le monde sait, au Hâvre, qu'en 1873, la Compagnie transatlantique demanda au gouvernement—et obtint de lui—de supprimer son service du Pacifique, improductif par suite de conditions tauces qu'il est inutile de rappeler. La Compagnie abandonnait une grosse part de subvention, accordée spécialement pour ce service, et ne retenait, si nous ne nous trompons, qu'une somme de 650,000 fr. fixe, moyennant laquelle elle s'obligeait, en compensation :

1° A faire un troisième ordinaire, sur les Antilles et Colon, partant du Hâvre le 18 de chaque mois, soit douze voyages par an : service commercial desservant les grandes Antilles pour aboutir à l'isthme de Panama en communication, par le chemin de fer, avec le Pacifique ;

2° A doubler, pendant sept mois de l'année, d'avril à novembre, son service du Hâvre à New York, c'est-à-dire à faire, pendant sept mois, un service hebdomadaire, au lieu d'un service de quinzaine ;

Le commerce français gagnant donc—et le port du Hâvre gagnant surtout—à cette combinaison : douze départs annuels sur les Antilles et Colon, et quatorze départs, en outre, sur New York ; en tout vingt-six départs.

Les résultats se pourront depuis plus de trois ans se vérifier qu'elle a démontré :

Les départs du service commercial, sur les Antilles et Colon, ont réduit de grande vitesse à notre communication, et la meilleure façon de juger c'est à l'affluence des fret en a faite. Or, les frets et même les passagers y ont été abondants, ce qui témoigne que cette ligne répond à un besoin réel.

Le second, à ce qu'il paraît, n'a pas eu été été si décisif sur la ligne de New York, où, pendant le service hebdomadaire d'été, la Compagnie a fait des sorties du Hâvre, variant de 30,000 à 40,000 fr., ce qui est déplorable. On explique, toutefois, ce résultat, en considérant que, sur ce parcours, la concurrence est excessive, par les allemands, les anglais, et même par les norwégiens, et par ce fait que, chaque semaine, voit de nombreux steamers quitter les ports d'Europe pour New York, ou du moins le Nord des États Unis d'Amérique, d'où il résulte que le fret, lui-même, disparaît, en départ, à un prix, entre cinq ou six lignes concurrentes.

Dans ces conditions, si nous en jugeons d'après les documents produits, la Compagnie générale transatlantique n'est demandé et de doublement de départs, pendant sept mois seulement de l'année, qui lui constituent une perte sensible, et ne paraît point rendre tous les services qu'on en attendait,—puisque les paquebots ne sont guère utilisés en départ : nous allons nous expliquer, plus loin, sur cet objet—la Compagnie, disons-nous, n'est demandé et n'a pu n'est pas apporté chose de mieux et de meilleur à faire !

Le Hâvre, par sa situation, est relié d'une façon fort active, avec le nord des États Unis, ainsi que nous venons de l'exposer. Il est loin d'en être de même pour le sud de la grande République américaine et les grandes Antilles, avec lesquels, en dépit d'un commerce des plus importants, et qui ne demande qu'à se développer encore, nos relations maritimes nationales laissent beaucoup à désirer. Nous n'avons pas, au Hâvre, un seul service direct français sur la Nouvelle Orléans, ni sur la Havane.

La Compagnie paraît donc avoir été conduite à se demander si, au lieu de diriger tous ses paquebots vers le port unique de New York, il ne serait pas préférable de créer une ligne ayant pour objectif le grand port du Sud des États Unis, la Nouvelle Orléans, avec lequel notre commerce, notre industrie ont de si grands rapports ; avec lequel nous avons aussi une communauté d'origine, que le temps n'a pu effacer !

Du même coup, cette ligne desservirait directement Porto Rico à Mayaguez, Haïti au Cap Haïtien, Cuba à la Havane, et nous aurions ainsi à disposition des relations directes à grande vitesse avec ces destinations, qui ne sont pas reliées suffisamment à la France.

La question se pose donc ainsi : Vaut-il mieux maintenir quatorze départs, pendant les sept mois d'été, entre le Hâvre et New York, départs mal utilisés, que d'y substituer douze départs constants — un par mois—pour la Nouvelle Orléans, avec escale à Bordeaux, Santander, Saint Thomas, Mayaguez, le Cap Haïtien et la Havane ?

Il nous semble que poser ainsi la question, c'est la résoudre ; car nous ne voyons pas quelle objection sérieuse on pourrait faire à la proposition de la Compagnie. Il en est une, pourtant, que l'on fait. Nous allons l'examiner plus loin ; mais, auparavant, il convient d'exposer de quelle façon les services seraient réglés.

Présentement, il y en a trois : deux partant de Saint Nazaire, dont l'un se dirige vers Colon, et l'autre vers la Vera Cruz. Le troisième, selon que nous venons de le dire, part du Hâvre, le 18 de chaque mois, et va aboutir à Colon : c'est le service commercial, service à petite vitesse, qui a rendu de très grands services.

Or, voici ce que propose la Compagnie :

Il y aurait, désormais, quatre services. Deux, partant directement de Saint Nazaire les 7 et 17 de chaque mois, aboutissant, le premier à Colon, après avoir desservi Santander, la Guadeloupe, la Martinique, Laguayra, Porto Cabello et Savanilla ; le second partant le 17 de chaque mois, aboutissant à la Vera Cruz, après avoir touché à Santander, la Martinique, la Guadeloupe, Jamaïque, Kingston et Santiago de Cuba.

Les deux autres lignes partiraient du Hâvre : la première le 10 de chaque mois, pour la Nouvelle-Orléans, touchant à Bordeaux, Santander, Saint-Thomas, Mayaguez, le Cap-Haïtien et la Havane ; la seconde, le 24 de chaque mois, touchant à Saint-Nazaire le 26, et de là, à Santander, la Guadeloupe, la Martinique, Laguayra, Porto-Cabello et Savanilla. St-Nazaire aurait donc trois départs par mois : les 7, 17 et 27.

Nous avons examiné ces propositions, avec toute l'attention qu'elles comportent, et nous pensons que leur mise à exécution répond à des besoins et à des intérêts généraux de premier ordre pour notre pays. En effet, les possessions françaises se trouvent ainsi, desservies trois fois par mois, ce qui a une importance capitale, à nos yeux, pour resserrer les liens qui doivent les unir à la mère patrie. Et c'est ce que les Anglais se gardent bien de négliger, car c'est leurs colonies surtout qu'ils cherchent à mettre en constante relation avec eux. De plus, les Antilles se trouveront, ainsi, admirablement desservies : les ports nord par la ligne de la Nouvelle Orléans, les ports sud par la ligne de la Vera-Cruz.

La Compagnie, par cette combinaison, s'oblige à un parcours de 5,000 milles marins en plus ; mais elle espère trouver une compensation dans une meilleure utilisation de son matériel naval.

On nous dit, pourtant, que la Chambre de commerce de Paris fait quelques objections ; au Hâvre aussi, il y a eu quelques observations. Mais nous ne croyons pas que ces objections et ces observations soient de nature à porter le gouvernement à refuser l'autorisation qu'on lui demande et voici pourquoi :

Nous venons de montrer quels sont, à nos yeux, les avantages de la combinaison, en général, qui sont de mettre la France en communications plus directes et plus fréquentes avec ses colonies, d'abord, puis avec des peuples de même race, sinon absolument de même langue, sympathiques à son commerce et à son industrie plus que ne le sont les Américains du Nord. On ne saurait nier que notre commerce français d'exportation trouve plus de ressources dans le Sud des États-Unis, où les goûts sont plus semblables aux nôtres, que dans le Nord de l'Union. Pourquoi donc n'y point diriger un service et s'obstiner à tout mener vers New-York, où la concurrence est acharnée ? C'est à cela que nous voudrions bien qu'on répondît un peu.

Les États-Unis n'ont pas qu'un seul port, et il est, à notre sens, déraisonnable de tout concentrer vers New York, quand on peut faire autrement. Ici l'occasion est excellente, et excellente surtout puisque, du même coup, on dessert, à grande vitesse, des ports avec lesquels nous n'avions pas de relations directes, et que l'on supprime des services anciens, toujours fort désagréables, à cause des transbordements qu'ils imposent, transbordements qui avarient la marchandise et sont insupportables aux voyageurs.

L'objection, au fait, est celle-ci : "mais le point de retour utile, pour les *exportations* des États Unis en France, c'est surtout New York ; de là, partent les blés, les salaisons, les cuivres, etc." Nous en demandons, ici, bien pardon à nos honorables concitoyens, mais le fret de retour ne manque pas, non plus, au Sud des États-Unis. Il y a, aussi, le blé ; il y a, de plus, le coton, les bois, et rien n'établit que les salaisons n'y descendront pas, par le Mississippi. Il fait une température trop chaude, dira-t-on. Oui, peut-être pour les lards, mais pour les jambons ? Enfin, ce qu'il faut voir, c'est l'ensemble, et non telle ou telle marchandise. L'opposition, sur ce point, ne saurait se soutenir. Et puis, et puis.... c'est ici qu'il nous sera peut-être permis de faire une remarque qui, dans la circonstance présente, aura bien sa raison d'être.

Nous venons de dire qu'au départ du Hâvre les paquebots, pendant le service hebdomadaire, ont fait des sorties variant de 30,000 à 40,000 fr. Ce sont là des chiffres qui ne sont pas à dédaigner, et qui ne sont pas à dédaigner, et qui ne sont pas à dédaigner, et