

Il est incontestable que la fabrication des chaussures en veau et en chevreau de couleur cause beaucoup d'ennuis dans une fabrique, en effet, il est très difficile que la matière reste propre pendant tout le cours de la fabrication ; il existe aussi d'autres objections techniques, mais il est un fait également bien connu, c'est que de nos jours, pour stimuler le commerce, il faut de la variété, or, la chaussure de couleur atteint ce but, et il serait très difficile de découvrir quelque chose qui pût créer une attraction aussi grande.

Les vêtements, la lingerie, les chapeaux, possèdent chacun leur saison distincte, il doit en être de même pour la chaussure ; les changements de style et de couleur, sont faits pour amener le public à dépenser plus d'argent qu'il n'est nécessaire pour protéger ses pieds des éléments. Ces innovations sont naturellement coûteuses et gênantes pour les fabricants, mais elles sont nécessaires, et il est difficilement possible de détrôner la chaussure de couleur, du moins avant d'avoir trouvé autre chose.

Au sujet de la durée comparative du bois et de l'asphalte appliqués aux voies carrossables, l'ingénieur en chef de la Cité de Londres, M. D. J. Ross, a soumis un rapport au conseil municipal de cette ville. " Des pavés de sapin ordinaire, dit-il, avaient été employés comme pavage depuis 1871 : ce genre de pavés, dans les rues où la circulation est considérable, doit être réfectionné tous les 5 ou 7 ans. Le bois d'Australie (Karri ou Jarrah) n'a pas été employé longtemps dans la Cité ; mais à en juger d'après les observations relevées dans des paroisses en dehors de la Cité, ce genre de pavés ne paraît pas avoir la durée qu'on en espérait. Dans quelques

endroits de l'ouest de Londres le pavage en bois dur a dû être enlevé et remplacé par du sapin. Quant à l'asphalte, il a été employé dans la Cité comme pavage, depuis 1869, lorsqu'une partie de la Threadneedle Street (rue qui longe la Banque d'Angleterre) fut asphaltée, à titre de première expérience. Cet essai fut fait par l'entremise de M. Michaud, qui subséquemment devint administrateur de la Compagnie générale des Asphaltes de France.

" Dans presque toutes les voies principales de la Cité, on se sert d'asphalte comprimé ; et, dans quelques-unes des rues de moindre importance, où la circulation y est faible ; l'asphalte y est posé depuis 30 ans. Par exemple : sur le viaduc d'Holborn (œuvre du colonel Haywood), le pavage en asphalte y existe depuis 17 ans ; à London Wall, depuis 2 ans ; à Lothbury (longeant la Banque d'Angleterre), depuis 23 ans. Dans la Poultry (ancien marché aux poules, qui date du temps des Normands), ce pavage a résisté pendant 19 ans avant d'être réfectionné ; dans Prince's Street, la voie carrossable en asphalte a résisté pendant 22 ans avant d'être renouvelée. Je préfère, ajoute cet ingénieur en chef, l'emploi de l'asphalte à celui du bois sur une voie carrossable, comme sur le viaduc d'Holborn, où la circulation est de douze milles voitures en 12 heures. La soumission pour l'asphalte était de £0,980 13s 6d (149,516 fr. 87 tandis que pour le bois dur elle est de £6,000 (150,000 fr).

L'*Iron Age* de New-York annonce que des capitalistes canadiens et américains projettent la création de constructions navales en acier, à Halifax. Les principaux membres de la Dominion Iron and Steel Co, auraient été pressentis en vue de leur coopération financière à ce