

sence des relations directes et des frais de transport élevés motivés par l'enormité de distance.

Toutefois, ces derniers obstacles sont loin d'être infranchissables. Nos produits de luxe, de qualité et de prix élevé, supportent parfaitement des frais de transports et des droits considérables quand il y a une clientèle riche, un marché établi. Ce n'est pas le cas de la Colombie britannique.

Bien que par courtoisie et par le désir naturel de faire valoir la place aux yeux d'un nouveau venu, mes interlocuteurs se montrent plus optimistes, je ne crois pas de longtemps à l'établissement de relations commerciales sérieuses entre la France et la Colombie britannique. Les faits économiques sont trop évidents.

Le capitaine Mellon a donné, ce me semble, la note juste en me disant que peut-être un voilier français *par an*, chargé de marchandises "general cargo" "sundries" pourrait se rendre d'un port français à Vancouver, décharger, prendre un fret de bois de retour et *payer*. Mais il faudrait que cette cargaison assortie comprit tous les produits et objets de fabrication française, actuellement expédiés dans ce pays par les maisons de commission et d'exportation de Londres, qui contrôlent le peu d'exportations françaises à destination de la Colombie britannique, et disséminées chez les détaillants locaux. Parmi les objets qui pourraient composer cette pacotille, il me citait des caisses de champagne et de cognac, des instruments de chirurgie, des médecines et drogues et des pipes en bruyère de fabrication française "made in France."

Tout cela ne paraît pas bien sérieux et fait ressortir la plaie qui arrête le développement de la marine marchande française, en dépit de la sollicitude des pouvoirs publics, de l'énergie des armateurs et des capitaines, le manque de fret de sortie. Les grands voiliers français de la maison Bordes n'ont pas à remonter si haut pour chercher du fret; au Chili, ils trouvent des nitrates.

L'exportation du saumon canané occupe dans la saison environ cinq à six navires par an qui partent à chargement complet pour Liverpool et pour Londres, qui est le marché régulateur. Il n'y a, ce me semble, aucune chance de détourner ce courant fondé sur des relations préexistantes, un marché de consommation de premier ordre et l'absence de droits de douane qui en fait un en-

trepôt naturel. Pour le saumon colombien, les acheteurs français devront faire passer leurs ordres par les marchands commissionnaires de Londres.

La houille de Nanaimo, Willington, Comox (île de Vancouver) exportation en 1895, 939,000 tonnes, exportation 756,000 tonnes a pour débouché presque unique San Francisco et les ports de la Californie. Elle alimenterait près de 42 0/0 de la consommation californienne. Elle rencontre la concurrence des charbons australiens (New-Castle, Nouvelles-Galles du Sud) et des charbons de Cardiff recherchés en dépit de leur prix à raison de qualité supérieure. L'augmentation des importations australiens et gallois arrête l'expansion des exportations de la Colombie britannique. L'extraction traverse en ce moment une crise à Nanaimo due à cette cause ainsi qu'à la substitution par un des plus gros clients de houillères de Nanaimo, le Northern Pacific R. R., du chauffage au pétrole au chauffage à la houille sur les locomotives.

Le taux des frets serait de dollars 1.75 à 2 la tonne pour San Francisco et de dollars 2.25 à 3 pour San Diego et les ports du Sud de la Californie.

Toutes ces questions, envisagées au point de vue commercial français, me paraissent dépourvues d'utilité pratique, bien qu'elles puissent, sous d'autres rapports, offrir de l'intérêt. Je ne fait qu'une exception, j'y reviendrai plus loin.

Vancouver doit son existence au Canadian Pacific Railway, qui en fait un point de transit du globe pour les voyageurs, les dépêches et les marchandises précieuses non encombrantes, les soies et thés de Chine et du Japon qui, vu leur prix, peuvent supporter des frais de transport relativement élevés. Le C. P. R. me paraît avant tout une voie de communication rapide, postale et stratégique, un instrument et un moyen d'information rapide et d'action entre les mains du gouvernement britannique.

Mais, à part le Manitoba, région qu'elle a appelée à l'existence et dont elle contrôle le développement la voie ferrée traverse des déserts.

Les rampes à travers les défilés des Rocheuses et des Selkirk de cette ligne à voie unique me paraissent s'opposer à la traction économique.

C'est un grand chemin du monde ce ne sera pas, à mon idée, une artère commerciale de premier ordre.

Je ne saurais sous ce rapport, mieux comparer le C. P. R. qu'au

chemin de fer du Gothard, et Vancouver jusqu'à Brindisi.

Brindisi n'a tué ni Gènes, ni Marseille. Vancouver ne tuera pas San Francisco. C'est un Seattle ou un Tacoma canadien, moins peuplé et moins dans le mouvement que ces points terminus du Great Northern et du Northern Pacific, rivaux économiques du C. P. R. D'origine aussi récente, ces villes sont des centres autrement importants à l'heure actuelle. Elles sont américaines.

On passe à Vancouver; on s'arrête à San Francisco; parfois on s'y établit. Vancouver est, avant tout, un débarcadère, une étape, une gare pour ceux qui font le tour du Monde; ce n'est point une fin, c'est un moyen.

Pour Victoria, ce n'est que la petite capitale d'une petite province d'une immense étendue et qui me paraît avoir acquis à peu près le développement et la population que ses ressources naturelles semblent devoir comporter.

Actuellement, c'est une petite Norvège du Pacifique, exportatrice de bois et de saumon dont Vancouver est le Trondjem, tout en étant au point de vue international un Brindisi de par le C. P. R.

Une seule cause me paraît de nature à amener un changement radical, une véritable révolution dans la situation: Les mines d'or.

TEINTURE DES PEAUX

Les difficultés que l'on rencontre quelquefois pour obtenir l'uniformité de coloration des peaux tannées avec des substances astringentes ont suggéré à Hummel et à Procter d'instituer des recherches spéciales principalement sur les matières colorantes que l'on emploie le plus souvent pour cet usage.

Lorsqu'on réfléchit au fait que le tannin n'est pas toujours uniformément distribué sur les peaux et qu'il forme des combinaisons insolubles avec les couleurs basiques, c'est-à-dire avec la fuchsine, avec le violet et le vert de méthyle, avec le bleu de méthylène... etc., il n'est pas difficile d'expliquer les inégalités que l'on observe dans la fixation des teintes, puisque, aux places où le tannin se trouve en plus grande proportion, la formation de la laque est plus abondante et par suite la coloration se produit avec plus d'intensité.

D'après cela, on comprend la nécessité d'enlever l'excès du principe astringent au moyen d'un lavage à