1895, trois ou quatre chargements. Ce renseignements est corroboré par un tableau figurant au rapport de la Chambre de commerce de Vancouver pour 1895 donnant les noms des navires chargés de bois, leur date de départ, leur destination, la cargaison en pieds, sa valeur estimée, l'arrivée ou date d'arrivée et le taux du fret ou "private", convention privée.

Je relève pour deux de ces expéditions le taux du fret :

66sh 3d et 63sh 3d.

Un troisième chargement pour Bordeaux porté la mention "private".

Deux de ces navires étaient sous pavillon anglais ; le troisième sous pavillon danois, tous voiliers.

Ce commerce n'a pas encore de base certaine. On en serait à la période d'essai. La consommation française se portera-t-elle vers ces bois ? Aura-t-on une demande dans des conditions rémunératrices ? M. Alexander n'est pas encore fixé à cet égard. Toutefois, personnellement, je serais étonné qu'il prit jamais une grande extension, vu la concurrence des bois du Nord qui sont déjà en possession du marché, les relations préexistantes avec la Suède et la Norvège, la Russie, la Finlande et le taux relativement moins élevé des frets. L'avenir des exportations de la Colombie britannique me paraît prononcée dans une autre direction. Vancouver est une porte ouverte sur le Pacifique.

Presque tous les navires qui se livrent au commerce des bois sont des voiliers. Le Pacifique est le dernier domaine, le dernier asile de ce genre de navigation délaissé partout ailleurs. Cependant, la concurrence des vapeurs se fait sentir de loin en loin, et, chose étrange, en coupant les frets, en naviguant au rabais. On m'a signalé une catégorie de vapeurs, dits "tramps", rouleurs, vagabonds, qui, vu la dureté des temps et la disette des frets, réduits à naviguer sur lest, après avoir frappé à toutes les portes, éconduits partout, se rabattent sur Vancouver et acceptent des frets plus bas encore que les voiliers, plutôt que de repartir à vide. On croit que ces cas exceptionnels sont le début de la substitution de la navigation à vapeur à la navigation à voiles, qui paraît une loi générale dans le monde entier. De plus en plus, selon lui, on arrive à naviguer ces vapeurs si économiquement que la voile n'a qu'à se bien tenir ; le vapeur la serre de près dans ses derniers retranchements.

Le capitaine Mellon, le principal

agent de navigation du port est d'un avis différent. Il reconnaît l'existence des "tramps," mais, selon lui, ils font de mauvaises affaires, faute de pouvoir en faire de bonnes ; ils s'enfoncent et essayent de se racrocher. Le voilier se maintiendra, car seul il peut payer. Il est en possession du commerce régulier ; les "tramps" sont des irréguliers, des nomades.

Mon impression est que le capitaine Mellon, qui a une longue expérience des deux genres de navigation qu'il a pratiqués, a raison et que le voilier résistera encore longtemps dans le Pacifique. En tout cas, c'est à lui qu'appartient le présent dans le commerce d'exportation des bois de la Colombie. Seule la percée du canal de Panama pourrait modifier cet état de choses.

Je me suis enquis du fret d'entrée des navires qui viennent prendre des chargements de bois. Il paraîtrait qu'ils entrent à peu près tous sur lest ; c'est la règle. On les voit accourir de tous les ports du monde ; ne trouvant pas de fret de sortie, ils se rabattent sur Vancouver pour charger des bois.

Je reviens à la question de l'avenir du commerce des bois à destination de la France.

Il n'y a pas de base certaine. On a fait des tentatives, jeté trois ou quatre chargements sur le marché français, mais il n'y a pas encore de relations établies.

Je ne crois guère à un grand développement dans ce sens. Les besoins de la consommation française sont forcément limités. On ne construit pas en bois comme au Pérou, au Japon, en Californie, pour éviter les conséquences des tremblements de terre ; il n'y a point de grands travaux miniers comme au Chili, en Australie, dans l'Afrique du Sud, contrées déboisées provoquant une demande considérable pour le boilage des mines. Les réseaux de chemin de fer sont terminés et la consommation de traverses n'est qu'un amortissement et non une première mise de fonds ; l'outillage national est à peu près au complet.

On construit les édifices et les maisons en pierre ;

Les ponts, halles, gares, en métal ;

Les navires, en acier.

Le bois ne joue plus qu'un rôle secondaire, mâts et espars, planchers, parquets, portes, boiseries, ameublement et, avant tout, caisses et boîtes.

Ce serait là, paraît-il, l'objet du tiers de la consommation du bois chez les peuples civilisés.

Mais nous disposons de réserves

forestières qui fournissent un appoint considérable à la consommation indigène.

Les bois tendres du Nord (Suède, Norvège, Russie, Finlande) suffisent peut-être à en assurer le complément.

Le gros du commerce de la Colombie britannique se fera, je crois, toujours avec l'Afrique du Sud, la Californie, le Chili, l'Australie, la Chine et le Japon. La situation géographique de la Colombie lui assigne des relations spéciales et limite forcément celles à destination de l'Europe.

Les armateurs français s'en rendent compte ; les navires français ne viennent pas charger dans ces parages.

D'ailleurs, les produits s'échangent contre des produits. Qu'avons-nous à envoyer à la Colombie britannique ?

La population, cent mille habitants environ, dont quinze mille de race jaune, sans parler des Indiens, est insignifiante pour un territoire immense dont une grande partie reste inexploérée.

Nos exportations consistent surtout en produits de luxe, de qualité et de prix supérieurs, lainages, soieries et vins, produits recherchés par les pays riches et de civilisation avancée, les pays capitalistes.

Un pays nouveau et faiblement peuplé qui a besoin d'attirer le capital en fera forcément une consommation des plus limitées et le coefficient par tête ne saurait être à priori que des plus faibles.

Il importe de tenir compte également des habitudes de la population de race anglaise dont la boisson ordinaire, en dehors de l'eau et du thé, est le whisky écossais ou le rye canadien, eaux-de-vie de grains.

Nos vins et eaux-de-vie de France ne rencontreront pas de longtemps de placement appréciable.

De plus, la Californie avec laquelle la Colombie britannique est en relation directe intime (bateaux à vapeur et voies ferrées) est en mesure d'y envoyer ses vins et de suffire à la consommation très limitée du pays.

Pour les soieries, la Chine et le Japon, également reliés à la Colombie britannique par des services de navigation à vapeur, sont à même de suffire à tous les besoins dans des conditions de bon marché qui rendent toute concurrence impossible.

Il n'y a pas là de longtemps un débouché pour les exploitations françaises. Toutes les conditions les plus défavorables paraissent se trouver réunies sans parler de l'ab-