

## L'INDUSTRIE DU CAOUTCHOUC AUX ETATS-UNIS

L'industrie du caoutchouc s'est développée très rapidement aux Etats-Unis pendant les dernières années, au point qu'il existe aujourd'hui à New-York un véritable syndicat (Rubber Trust), qui possède à l'heure actuelle un énorme stock de caoutchouc brut, dont les cours ont une réelle influence sur le marché financier de la métropole.

En 1870, l'importation du caoutchouc brut aux Etats-Unis s'élevait à un total d'environ 12 millions de livres. Aujourd'hui ce chiffre est triplé. En même temps que l'importation augmentait, les procédés mécaniques pour l'utilisation du caoutchouc se perfectionnaient dans la même proportion. Rien ne ressemble moins aux lourdes bottes de caoutchouc et aux pesants imperméables d'il y a un quart de siècle, que les souliers en caoutchouc et les mackintoshes de nos jours.

On est même arrivé depuis une vingtaine d'années à dévulcaniser parfaitement les objets en caoutchouc hors d'usage, pour en fabriquer ensuite de neufs (procédé Charles Goodyear), et ce procédé n'a pas été du reste sans ralentir, dans une certaine mesure, l'importation du caoutchouc brut. On évalue à environ 50 0/0 la diminution produite de ce chef sur les importations, de sorte que la quantité de caoutchouc mis en usage par an aux Etats-Unis, ne serait plus seulement de 15,000 tonnes mais bien de 20 à 25,000 tonnes environ.

L'industrie du caoutchouc aux Etats-Unis emploie quatre classes ainsi divisées par les importateurs, manufacturiers, courtiers ou négociants : 10 accessoires de machines ; 20 vêtements ; 30 chaussures ; 40 articles de toilette et de pharmacie. Les trois premières catégories sont les plus importantes.

La fabrication des accessoires de machines a pris une extension rapide et considérable ; elle a décuplé en vingt ans. Le nombre de fabriques pour cette catégorie d'objets n'était que de deux ou trois en 1870. Il y en a aujourd'hui quatre dans l'Ouest dont une à San Francisco, dix dans le New-Jersey, une à Brooklyn, une à Matteawan et trois dans les Etats de l'Est. Le capital engagé est de plus de 12 millions de piastres, pour une production annuelle de 16 à 20 millions de piastres. On y fabrique surtout des courroies de transmission et les tuyaux, auxquels il faut ajouter un article des plus importants à l'heure

actuelle : les tubes pneumatiques pour bicyclettes.

Les courroies de caoutchouc, perfectionnées grâce au mélange de tresses de coton incorporées à la presse hydraulique, remplacent avantageusement les courroies de cuir pour les machines travaillant soit en plein air (scieries, machines agricoles, etc.), soit dans les locaux humides, tels que les brasseries. On s'en sert également beaucoup dans les greniers-élévateurs et les moulins à papier.

Quant aux tuyaux de caoutchouc, ils ont complètement remplacé les anciens tuyaux de cuir, surtout depuis les derniers perfectionnements permettant de fabriquer un tuyau parfaitement homogène.

L'invention du tube pneumatique (qui date d'environ cinq ans), a donné l'élan à la fabrication des bicyclettes, au point qu'on en livre aujourd'hui environ un million par an aux Etats-Unis seulement. Le capital engagé dans cette seule industrie est aujourd'hui d'environ 2½ millions de piastres. Chaque bicyclette ayant deux tubes pesant chacun environ une livre et demie, on peut évaluer à environ 1000 tonnes la quantité de caoutchouc employé par cette industrie, en tenant compte des tubes de rechange.

Le caoutchouc a reçu récemment une application nouvelle sur le nouveau paquebot américain le *St-Louis*, dans les abris du pont-promenade et des échelles des passagers, ainsi que dans la couverture d'une gare à Philadelphie.

Les industries électriques fournissent également un débouché considérable aux objets de caoutchouc.

La fabrication des vêtements de caoutchouc a reçu une impulsion considérable ; on fait aujourd'hui des vêtements étoffe et caoutchouc très élégants. Quant aux souliers imperméables, une seule manufacture de Boston en fabrique 30,000 par jour. Une maison de New York 22 à 23,000. Les Etats-Unis exportent ces souliers principalement en Angleterre, en Allemagne et en Suisse.

Le Brésil qui est le plus grand exportateur de caoutchouc brut, le récolte le long des nombreux affluents de l'Amazone, et les expéditions se font par le port de Para, à l'embouchure du grand fleuve. Toutefois, un certain nombre de navires chargent également le caoutchouc à Manaus, port de l'Amazone situé à une assez grande distance dans l'intérieur, et qui prend tous les jours plus d'importance.

La plus grande partie du caout-

chouc d'Afrique est d'abord envoyé en Angleterre, d'où il est exporté aux Etats-Unis. C'est ce qui explique que la Grande-Bretagne tiennne le 2e rang dans l'importation de ce produit. On exporte cependant directement d'Afrique une certaine quantité de caoutchouc brut, tant de la côte occidentale que de la côte orientale, mais la plus grande partie est expédiée de Zanzibar et de la côte de Mozambique.

Madagascar est un centre important de production de caoutchouc.

Il existe trois journaux s'occupant du commerce du caoutchouc, l'un est publié en Angleterre, un autre en Allemagne, et le troisième est un journal mensuel publié depuis six ans aux Etats-Unis sous le nom de *The India Rubber World*. — *Moniteur Officiel du Commerce*.

## LA LOI AUGÉ

Nous avons promis, il y a déjà quelque temps, de faire part à nos lecteurs de l'opinion de M. Lacroix, inspecteur des constructions de Montréal, sur l'effet de la loi Augé sur l'industrie du bâtiment. Comme les rapports des chefs de département à l'hôtel de ville sont imprimés très tard, nous n'avons reçu que tout dernièrement celui de M. Lacroix, dont nous détachons ce qui suit :

« Si la construction, malgré l'accroissement constant de la population, a été moindre que les neuf dernières années, doit-on en rejeter totalement la faute sur la crise commerciale qui règne actuellement et qui ne paraît pas vouloir laisser percer la voile qui l'enveloppe encore ; je crois que non. D'autres causes sont venues s'y joindre et ont fortement aidé à paralyser la bonne volonté de ceux qui, avec un petit capital, auraient et ont essayé à continuer l'effort que leurs devanciers avaient fait avant eux. Ces causes sont nombreuses, mais la principale est la loi Augé.

« Est-elle aussi bonne que quelques-uns veulent le prétendre ? A-t-elle été aussi désastreuse que quelques autres l'affirment ?

« Qu'elle ait causé des perturbations désastreuses pour plusieurs, il n'y a aucun doute, un nombre considérable de bâtisses en voie de construction lors de la mise en force de cette loi ont dû forcément être abandonnées faute de moyens, et vu l'impossibilité d'emprunter, pour les terminer. Les prêteurs ont-ils poussé à l'excès leur crainte d'avancer leurs capitaux en manquant de confiance dans la bonne foi des emprunteurs ? Je le crois, et pour le confirmer, je citerai quelques faits qui sont à ma connaissance personnelle. Un constructeur acheta en 1893 un terrain dans une des parties la plus progressive de la cité, qu'il paya \$9,000 et dépensa une somme de cinq mille piastres