

En 1889 feu M. George H. Ely publia un calcul estimatif du mouvement du commerce par la rivière Détroit. Suivant lui, il était trois fois plus grand que le commerce étranger du port de New-York. Il dépassait de 10,000,000 de tonnes le commerce étranger collectif de tous les ports de mer des Etats-Unis, et était de 3,000 tonnes de plus que le commerce étranger et le cabotage de Londres et Liverpool réunis. A l'assemblée annuelle de la Société des Voituriers des Lacs, tenue à Détroit en janvier 1896, il a été dit qu'en 1895 le tonnage par mille des navires passés à Détroit avait été approximativement placé au chiffre de 22,395,251,250. Le coût par tonne et par mille avait été de 0.85 d'un mille, et l'on disait que le nombre de tonnes nettes de fret transportées s'était élevé à 29,860,335.

On peut en partie juger de l'effet de cet énorme commerce sur l'accroissement de la fabrication par le développement de Cleveland. Cette ville, située à l'embouchure de la rivière Cuyahoga, presque au bout inférieur de la grande navigation entre Duluth et Buffalo, avait une population d'environ 80,000 âmes en 1876. On ne s'attendait pas à ce qu'il y eut là un développement spécial d'affaires, mais l'approfondissement des passes des lacs à créé un commerce de minerai et de houille qui a porté la population de Cleveland à 350,000 âmes, et ses chantiers de construction de navires rivalisent avec les plus affairés du monde dans leur activité.

L'accroissement des affaires à Buffalo en fait de réception, d'emmagasinage et d'expédition de grain et de bois, de construction de navires et de fabrication générale est chose que tout le monde connaît. Cette ville peut être regardée comme le point terminus oriental de la grande navigation et reçoit une large part du grain à destination de la mer. Pour l'exportation et la distribution, Duluth, Superior, Chicago, Milwaukee et Toledo envoient toutes la plus grande partie de leur grain et de leur farine à Buffalo. Le tableau des réceptions de grain à Buffalo égale presque les exportations totales de grain de tous les ports des Etats-Unis. En comptant la farine par boisseaux les arrivages ont été comme il suit pour les trois dernières années, savoir:—

1893.....	187,235,160
1894.....	160,968,095
1895.....	162,988,842

A Buffalo il faut rompre charge, élever le grain et le transférer à des wagons de chemin de fer ou à des barques de canal, et la chose se répète avec autant de frais à New-York.

Le fret de lac du point le plus éloigné des lacs Supérieur et Michigan à Buffalo est de 1 à 1½ cent le boisseau, et le fret d'océan est d'à peu près 3 cents en moyenne, ce qui fait de 4 à 4½ cents pour le transport de grande navigation de 4,000 milles. Le coût entier de Chicago ou de Duluth en Europe est de 9 à 10 cents pour un boisseau de blé. Donc, plus de la moitié de ce coût est en frais d'éleveurs, commissions et fret de canaux, auxquels il faut ajouter le déchet.

Le transport d'un baril de farine de Duluth à New-York coûte deux fois autant que de New-York en Europe, bien que la dernière distance soit plus du double de la première.

Si un vapeur d'outre-mer pouvait partir d'un port des grands lacs pour l'Europe, il économiserait le temps et la dépense nécessaires pour rompre charge à deux postes intermédiaires, et les frais de transport seraient à peu près la moitié de ce qu'il sont maintenant. Un pareil navire pourrait transporter sa cargaison depuis l'extrémité est du lac Erié jusqu'à l'océan à raison de pas plus d'un cent le boisseau pour la distance de plus par eau.

En 1885, les Etats-Unis étaient la principale source d'approvisionnement de blé pour combler le déficit sur les marchés du monde, malgré que l'ouverture du canal de Suez en 1869 eut amené l'Inde en concurrence avec nous, et que le gouvernement britannique des Indes orientales eut, au moyen de chemins de fer, de canaux et d'irrigation, grandement stimulé la culture du blé. De 1881 à 1885, l'exportation moyenne de grain et de farine des Etats-Unis a été de 122,157,043 boisseaux. Dans la même période l'offre moyenne de la part de nos concurrents a été la suivante:—