

de 100,000 celle de Philadelphie, et, en 1841, les exportations de New-York étaient près de trois fois plus élevées que celles du Massachusetts. On lit, dans une histoire de Philadelphie, publiée en 1884, le passage suivant:

Quelle qu'en soit la cause, il n'en demeure pas moins que, grâce à la compétition du canal Erié, New-York est devenue ce que Philadelphie était auparavant: l'entrepôt du commerce des Etats-Unis.

Battue du côté commercial, Philadelphie s'est attachée à maintenir sa prépondérance dans les fabrications, et, après y avoir réussi un temps, elle a vu un peu plus tard cet avantage lui échapper également. En 1830, New-York était désespérément en retard sous le rapport des manufactures, la valeur de ses produits n'étant que de 7 millions, contre 8 millions pour le Connecticut, 11 millions pour la Pennsylvanie et 63 millions pour le Massachusetts.

Dix années plus tard, New-York s'était avancée au premier rang, avec une production évaluée à 96 millions, contre 74 millions pour le Massachusetts et 64 millions et demi pour la Pennsylvanie.

Passant aux Iles-Britanniques, nous y trouvons un autre exemple de l'immense et sérieux avantage qui est résulté pour certaines grandes villes d'Angleterre de l'amélioration de ses voies navigables. Je parle principalement de la ville de Manchester. C'est en 1830 que cette ville a vu son premier chemin de fer. Comme chacun de nous le sait, Manchester est située à quelque 50 milles de Liverpool, qui est un des plus grands ports du monde. D'abondantes mines de houille l'entourent, et elle est le centre de l'industrie cotonnière de la Grande-Bretagne. La population de Manchester était, en 1881, d'à peu près 500,000 âmes. Vers ce temps-là, toutefois, la fermeture d'un grand nombre de ses fabriques a fait éprouver un échec considérable à cette ville, et il devint évident qu'il y aurait à trouver un moyen de ressusciter sa vie industrielle et commerciale. Vingt années plus tard s'opérait une merveilleuse transformation. Les fabriques abandonnées vers 1880 sont redevenues actives, beaucoup de nouvelles industries ont été fondées, et la ville de Manchester aujourd'hui compte, avec sa banlieue, près d'un million d'habitants, et elle est, pour une région qu'habitent huit millions de gens prospères et affairés, le plus proche port de mer. La cause de cet arrêt dans la croissance de la ville de Manchester, c'a été le coût excessif de ses moyens de transport, et le miracle qui a remédié à cet état de choses,

ça été le creusement du canal maritime de Manchester.

L'Allemagne nous fournit un autre exemple semblable à ceux que je viens de signaler. La ville de Frankfort est située au cœur du pays, loin de la mer et à plus de 20 milles du Rhin, sur les bords du Mein, rivière fort médiocre. Frankfort a été fondée par les Romains en l'an 150 après Jésus-Christ, et sa population, en 1880, était parvenue, par le lent cumul des siècles, à 140,000 âmes ou à peu près. Grâce à certain événement, il s'est produit dans la croissance de cette ville un élan soudain qui, dans les vingt années suivantes, lui faisait gagner en population plus que dans tout le cours des siècles écoulés.

Avec sa banlieue, qui l'entoure étroitement, Frankfort a aujourd'hui une population de près d'un demi-million d'âmes. L'événement dont je parle, c'a été la canalisation de la rivière, terminée dans l'automne de 1886, qui a relié le Mein au Rhin en ce qui concerne la navigation, et, qui, sans permettre encore aux bâtiments de mer de se rendre à Frankfort, a permis toutefois à cette ville d'expédier ses marchandises par eau sur n'importe quel port des sept mers du globe. Les écluses ont depuis été agrandies, et d'autres améliorations ont été faites, en vue d'utiliser la rivière pour des bateaux d'un tonnage beaucoup plus considérable, et Frankfort qui, en 1886, dépensait pour l'outillage de son port à peu près 2 millions, y consacre aujourd'hui \$17,600,000, en vue de faire face au rapide accroissement de son commerce.

L'Allemagne, la Hollande et la Belgique sont des contrées qui, topographiquement voisines l'une de l'autre, sont, politiquement, bien différentes. Comparée à celle des Etats-Unis, leur étendue est bien faible. Le commerce extérieur de ces trois pays n'en a pas moins été, en 1908, de \$6,433,347,839, pendant que celui des Etats-Unis n'a été que de \$2,845,044,087; c'est-à-dire que le commerce extérieur des trois pays en premier lieu nommés a été près de deux fois et demie aussi grand que celui des Etats-Unis. Ces pays n'ont à peu près qu'un treizième de la superficie du territoire américain; ils ont une population de 14 millions moindre que celle des Etats-Unis, et leur richesse accumulée est inférieure de plus d'une moitié de celle des Etats-Unis; le sol et le climat n'y sont pas meilleurs. La raison de cette différence énorme dans le chiffre du commerce extérieur est un développement plus complet et plus méthodique des moyens de transport dans ces pays qu'en aucun lieu du monde. En proportion de leur étendue, ils