

Le commerce des lacs a augmenté dans la même proportion. On l'évaluait à \$65,000,000 en 1841, à \$300,000,000 en 1851, et il doit s'élever aujourd'hui à plus de \$700,000,000. On ne saurait prévoir ce qu'il sera dans vingt-cinq ou cinquante ans, alors que les territoires traversés par le Pacifique Nord Américain et nos immenses vallées du Nord-Ouest seront en plein enfantement.

Les principaux centres du commerce de grains de l'Ouest ont grandi d'une manière si extraordinaire qu'ils ont fait l'étonnement du monde. Chicago compte aujourd'hui plus de 300,000 âmes, alors qu'il en avait à peine 30,000 il y a vingt ans. De 1850 à 1870, Milwaukee a ajouté 32,000 âmes à sa population, et Cleveland, 75,000, dans la même période.

On comprend sans peine qu'en obtenant la part du lion de l'immense commerce de grains de l'Ouest, nous ferions la fortune de notre pays. Aussi devons nous être prêts à encaisser les plus grands sacrifices pour nous en assurer les bénéfices. Or, nous n'atteindrons ce but important qu'en offrant à ce commerce la voie la plus courte, la plus sûre et la plus économique pour se rendre à l'océan.

L'Etat de New-York a fait jusqu'à présent les plus grands efforts pour s'assurer, par la construction de voies artificielles, le transport du commerce de l'Ouest. Il a dépensé, dans ce but, des millions, et agrandi deux fois le canal de l'Érié, qui relie Buffalo à Albany, un parcours de 362 milles. Mais telle est l'augmentation du trafic, qu'on parle sérieusement d'un nouvel agrandissement et de creuser un canal maritime d'Oswégo, sur un trajet de 107 milles, au coût de \$22,000,000.

Les Etats de Pennsylvanie, Maryland, Virginie, Ohio, Indiana et Wisconsin ont construit aussi plus de 2,000 milles de canal et 9,000 milles de chemin de fer pour faciliter le transport du chemin de l'Ouest.

Nous n'avons jusqu'à présent pour lutter contre la route de l'Érié que le canal Welland, qui lui eût fait une concurrence beaucoup plus redoutable, s'il eût pu donner passage à des navires d'un plus gros tonnage. Car, des propulseurs de 1100 à 1200 tonneaux peuvent franchir le canal de l'Érié jusqu'à son terminus occidental, tandis que le canal Welland peut admettre des vaisseaux de seulement 350 tonneaux. La route canadienne est plus courte, mais cet avantage se trouve compensé par la plus forte capacité du canal Érié. Car, il est reconnu qu'il est plus économique pour le commerce de se servir de gros navires pour le transport du fret que de vaisseaux de moindres dimensions.

Néanmoins, malgré ce désavantage, le commerce de l'Ouest suit