

Publics, à Ottawa, de vouloir bien continuer la construction des quais, d'Hochelaga jusqu'à la Longue Pointe, en suivant la berge du Saint-Laurent, de manière à donner le plus d'espace possible au commerce de bois et autres marchandises qui sont de nature à occuper beaucoup de place, et à faciliter ainsi le transbordement par les chemins de fer sur tout le front du fleuve.

“ Que ce Conseil condamne la construction des quais projetés par la Commission du havre, parce qu'au lieu de suivre la berge, ils avancent en travers du fleuve, de manière à causer de nouvelles inondations, à agglomérer le trafic, sur un espace trop restreint, et qu'ils coûteraient deux fois plus cher, et ce, au détriment du commerce et de toute la côte qui sépare Hochelaga de la Longue Pointe.”

Cette question du prolongement des quais est intimement liée aux améliorations demandées pour le havre de Montréal. Cependant ce Conseil n'a pas cru devoir se rallier au projet adopté par le Conseil de Ville et les Commissaires du port ; il s'en est tenu à ses résolutions adoptées le 15 février 1888 et reproduites à la page 9 du rapport de cette année (1888).

VOIERIE DE MONTRÉAL

En face de l'état de malpropreté des trottoirs dans certaines saisons, le Conseil a cru devoir faire à la municipalité certaines représentations à l'effet de recommander un système plus pratique d'entretien des trottoirs et d'enlèvement des déchets.

Il fut en même temps suggéré à la municipalité d'adopter le système des tunnels qui fonctionnent si bien dans toutes les grandes villes.

La dernière résolution du Conseil, au sujet des chemins, a été adoptée le 8 janvier dernier et se rattache au pavage spécial des côtes de la ville :—

“ Considérant que l'asphalte, le bois ou la pierre sont