

améliorations devraient se faire, il répond en s'appuyant sur le rapport de MM. Gzowski et Keefer, ingénieurs civils, qui avaient été chargés d'étudier cette question le 7 janvier 1852 et qui avaient soumis leur rapport le 28 janvier 1853. Ce rapport concluait : " qu'anxieux d'éviter une aussi forte " dépense qu'encourrait la construction de docks à Hochelaga, " ils avaient tourné leur attention vers les bassins du canal et " la Pointe Saint-Charles comme étant la localité la plus propre " à rencontrer tous les besoins tant du commerce que de la " navigation intérieure et des chemins de fer." Puis il termine ses arguments en demandant la garantie du gouvernement sur une émission de débentures, s'appuyant sur ce que cet ouvrage est un ouvrage provincial plutôt que local, et qu'en conséquence le gouvernement ne devrait pas s'objecter à fournir cette garantie.

Les travaux du havre et le creusage du Saint-Laurent marchent ensemble. Au lieu d'un simple état financier que la Commission avait coutume de rendre au gouvernement, les commissaires du havre font un rapport élaboré dans lequel ils font connaître le progrès des travaux ainsi que l'historique depuis le commencement des opérations au chenal droit du Lac Saint-Pierre jusqu'au 31 décembre 1854. Ce rapport est précieux comme document historique.

Ici commencent les difficultés dans la question de l'amélioration du havre.

L'opinion publique était très divisée sur cette question. L'ancienne commission du havre, le 26 décembre 1851, à la suggestion de M. Young avait donné instruction à MM. Gzowski et Keefer, ingénieurs civils, de faire un examen du Havre pour en connaître la capacité et plus particulièrement pour pourvoir des docks en connexion avec des magasins permanents qui seraient construits pour diminuer les frais de manipulation et économiser sur le transbordement des marchandises. Ils avaient aussi des instructions particulières pour étudier la possibilité et l'avantage de faire un canal qui passerait par la rue Craig qui raccorderait le canal de Lachine avec la baie d'Hochelaga, avec docks et magasins.

Le rapport des ingénieurs concluait à ce qu'un canal de la nature de celui que recommandaient les commissaires était impraticable comme *ouvrage local* à cause des frais immenses que nécessiterait cette entreprise. D'autre part, il montrait