

J'espérerai maintenant, aussi brièvement que possible, mes raisons de croire que le Havre réclame des commodités plus grandes, et qu'il ne faudrait pas retarder plus longtemps la considération de ce sujet.

Je n'ai pas besoin de faire davantage allusion ici à l'histoire des améliorations du chenal en bas de Montréal, si ce n'est pour dire que l'énorme coût de temps et de fret imposé, à cause de l'éclimage, à la cargaison des vaisseaux qui vont et viennent en passant durant les mois d'été à travers le lac St. Pierre, a de bonne heure attiré l'attention du Gouvernement Provincial, et on a jugé que l'enlèvement d'une aussi grande barrière au commerce du pays doit être (comme cela est sans doute) une des plus grandes entreprises provinciales publiques, capables de faire bénéficier le Commerce de toute la Province. Dans ce but, le Parlement a voté des subsides pour exécuter l'ouvrage qui fut commencé en 1844, et exécuté aux frais du Gouvernement. De grosses sommes d'argent public furent dépensées. Elles se montèrent en tout à £77,558, jusqu'en 1847; il devint évident, par mon rapport à la Chambre du Commerce en 1846, et par d'autres représentations, que la dépense était inutile et qu'on avait pris le mauvais chemin pour l'améliorer. Cela conduisit à l'abandon des travaux. On ne fit plus d'autre effort pour creuser le Chenal affecté aux navires jusqu'en 1850, époque où, ayant été nommé Commissaire du Havre, et étant assuré de la grande nécessité des travaux et convaincu de la possibilité de les exécuter, je soumis à mes collègues un rapport et un plan, au moyen desquels je pensais que les travaux pouvaient être exécutés, et obtins l'autorisation de déposer le projet devant le Gouvernement. Comme il n'était demandé aucune aide Provinciale, le projet fut approuvé, et, en 1850, on passa un acte conférant aux Commissaires du Havre certains pouvoirs et privilèges pour exécuter les travaux. Une expédition du Fleuve et du Lac par le Gén. McNeil et le Cap. John Childs des Etats-Unis, et par C. S. Gzowski et Sic William Logan, Géologue Provincial, en résulta, elle condamna le plan de creusement suivi par le Gouvernement et approuva les plans que d'autres et moi avions précédemment recommandés en 1846. Les travaux furent commencés, en 1851, sous la surveillance de feu le Cap. John Bell, dont les services infatigables, l'intelligence et l'ardeur contribuèrent grandement au succès de l'entreprise. Après cinq mois de travail, le Chenal était partout creusé de deux pieds et expérimenté par le passage d'un navire tirant deux pieds de plus d'eau qu'il n'y en avait dans l'ancien Chenal. En août 1853, le Chenal fut encore creusé de quatre pieds et expérimenté par le passage de vaisseaux. Le Chenal a à présent 300 pieds de large à son point le plus étroit et 18 pieds de profondeur là où il n'en avait que 11. Il est à propos de remarquer qu'il aurait été presque impossible d'obtenir cette profondeur de 18 pieds, sans la découverte, par feu le Cap. John Bell, au mois d'août 1852, d'un Chenal vers la rive Sud du Fleuve, divergeant de celui qu'on prenait habituellement, à un point vis-à-vis de Varennes et l'intersectant encore vis-à-vis de Lavaltrie. Cela fut d'autant mieux pour l'amélioration du Lac.

A présent, il n'y a, pendant les basses eaux, aucune commodité dans le Havre pour les vaisseaux tirant plus de 18 pieds d'eau, sauf pour deux ou trois de ce tirant. La question s'éleve donc, sur l'utilité d'améliorer le chenal affecté à la navigation en bas de Montréal et de lui donner une plus grande profondeur aux eaux basses, alors que nous n'avons point de Havre où ces navires peuvent mouiller. Le creusement et l'amélioration du Chenal en bas de Montréal, de façon à s'assurer d'une profondeur de vingt pieds aux eaux basses, coûteront au moins £25,000 en sus, et à moins qu'il ne soit adopté une politique consentie par les Commissaires pour s'assurer de l'augmentation de commodité du Havre, commodités adaptées aux navires tirant 20 pieds d'eau, il est évident qu'une pareille dépense serait plus mauvaise qu'utile. Elle imposerait au commerce et au négoce une taxe de £2,000 par an pour l'intérêt sans la possibilité d'en recueillir aucun fruit.

Ces considérations sont trop évidentes pour exiger des arguments; il est également clair que si la Province doit tirer des bénéfices du creusement du Chenal à travers le lac, le Havre doit recevoir des commodités nouvelles.

La question d'augmenter les commodités du Havre et d'améliorer le Chenal affecté à la navigation entre Québec et Montréal en lui donnant une profondeur de 20 pieds à l'eau basse, toutes deux d'une très grave importance, et auxquelles, je le crois, les citoyens de la Province sont généralement intéressés, tant que les habitants de Montréal, ces questions se présentent à la discussion; et malgré l'opinion de quelques gens qui ont peur de charger le commerce du Port d'une augmentation de taxe, j'estime que les véritables intérêts de la ville et du Commerce de la Province exigent impérativement que les deux améliorations soient exécutées sans aucun délai. J'ai la persuasion intime que non seulement il est sûr et prudent, mais qu'il est impérieusement nécessaire et d'une politique sage, d'adapter toutes les constructions dans le St. Laurent à la grandeur de sa navigation naturelle, en vue des besoins de ce Commerce qui doit finalement circuler entre l'Océan et l'intérieur, dont le St. Laurent est le canal naturel et le meilleur canal, et d'effectuer ces améliorations sur une échelle correspondant avec les besoins probables, et, dans mon opinion, certains d'un tel commerce. L'insuffisance

1857

(48)

57915