

Les anciens quais étaient bâtis sur pilotis en rangs serrés et bien liés et remplis en arrière avec de la pierre et de la terre, mais depuis 1846, on les construisit uniquement en *crib work* de bois carré, pin ou autre, rempli de pierres ou de terre provenant des excavations dans le fleuve. Les quais en *crib work* durent de quinze à vingt ans et après ce laps de temps, il n'y a que la partie supérieure à renouveler, la partie qui se trouve hors de l'eau.

De 1868 à 1873, il y eut comme une suspension d'hostilités entre les partisans de la partie est et de la partie ouest. Il y avait bien quelques fusées par-ci, par-là, quelques articles de journaux réveillant de temps à autre les vieux combattants, histoire de ne pas se laisser rouiller, mais les hostilités semblaient suspendues d'un commun accord quant à l'amélioration du havre. On avait maintenant la preuve de ce qu'avait fait pour Montréal, le creusement du St. Laurent et comme la tendance était de construire des vaisseaux de plus en plus gros, toute l'attention était tournée du côté du chenal qu'on avait creusé à 22 pieds, qu'on voulait creuser à 25 pieds et qui devait atteindre plus tard 27½ pieds. Une autre question avait surgi quand les gros steamers commencèrent à visiter notre port. Cette question était de savoir quelle était la route la plus avantageuse pour transporter les produits de l'Ouest. Les Américains réclamaient pour eux la route des grands lacs, de Buffalo, du canal Erié jusqu'à New-York. De leur côté, les Canadiens prônaient la route des lacs, du canal Welland et du Saint Laurent. Sur les questions du creusement du St. Laurent et la voie la plus favorable pour l'exportation des produits de l'Ouest; on avait dépensé des flots d'encre pour combattre le pour et le contre de ces questions. L'hon. John Young avait écrit un pamphlet sur la question pour combattre les chiffres de M. Trautwine. Le rapport de M. McAlpine, Kirkwood et Childe discutait la question au long qui fournissait de la matière inépuisable aux journaux. MM. Blackwell, W. J. Patterson, le premier ingénieur civil, le second, longtemps secrétaire du Board of Trade, discutèrent la question *in-extenso*, car la question était alors, comme elle l'est encore aujourd'hui, d'une suprême importance, et si elle sommeille aujourd'hui, on doit s'attendre à la voir se réveiller avec une recrudescence extrême avec la question de l'amélioration de notre havre.

Précédemment à l'année 1875, les armateurs avaient beau-