quantité de tonnage ordinairement dans la proportion de 3 ou 4 à 1. C'est pourquoi les navires étrangers venant à Montréal y prendre cette accumulation des produits de l'Ouest doivent venir sur *lest*, ce qui leur fait perdre à peu près la moitié de leur voyage, tandis que s'ils vont à New-York chercher les mêmes produits, ils peuvent amener à ce port une cargaison qui a la chance d'obtenir un prompt écoulement.

"Cette considération doit en conséquence peser d'un plus grand poids sur l'esprit du producteur de l'Ouest que celle d'une réduction de quelque cents par baril dans les prix qu'il a à payer pour arriver au port de mer le plus accessible et doit l'engager à préférer l'autre.

"Si l'argument est exact (et il me paraît certainement tout-à-fait irréfutable) le tonnage des exportations de Montréal doit en grande partie être limité par celui de ses importations, et l'on ne peut s'attendre à ce qu'il augmente en plus grande proportion que ces dernières. Mais comme la population du Canada s'accroît rapidement et que la demande des articles importés serait proportionnellement plus grande, tout ce qui précède nous porte à croire que les exportations tiendront au moins le pas avec les importations quoiqu'il puisse s'écouler un temps considérable avant qu'elles ne soient une garantie suffisante pour encourir les lourdes dépenses d'un établissement de docks.

"D'ailleurs, beaucoup disent qu'au lieu de construire à une dépense de quelques millions de dollars, des docks où monteront les navires pour y recevoir les cargaisons des embarcations des lacs, il vaudrait mieux améliorer le port actuel, au prix de quelques centaines de milles piastres, et laisser les embarcations des lacs y venir par les commodes écluses du canal Lachine et transborder leurs cargaisons au moyen d'élévateurs flottants et des machines ordinaires.

"On objecte avec raison que le transfert des cargaisons ne pourrait s'effectuer aussi aisément que dans les docks. Mais un autre argument vient combattre celui-là, c'est que l'intérêt du prix des docks, avec les dépenses du fonctionnement et réparation excéderait de beaucoup non seulement cette différence, mais toutes les considérations impliquées dans leur supériorité supposée sur le havre actuel.

"Après avoir passé en revue les principaux arguments pour et contre les docks, nous venons à la question importante: " *Des docks paieront-ils* " ?