

faillit avoir des conséquences extrêmement désastreuses pour la flotte de la Commission qui avait été mise en hivernement vis-à-vis ses bureaux.

Cette ouverture de mille pieds recommandée par l'ingénieur du gouvernement ne rencontrait pas l'approbation unanime des Commissaires lors de sa proposition, mais ils crurent néanmoins accéder à la suggestion de l'ingénieur qui était fortement appuyée par le ministre des travaux publics, à titre d'essai.

L'expérience ayant démontré qu'une ouverture de cette grandeur nullifiait l'utilité de la jetée, il fut décidé de la réduire de cinq cents pieds, et avis fut donné au gouvernement de l'intention de la Commission de compléter cet ouvrage et de ne laisser que cinq cents pieds pour établir un courant d'eau pour changer l'eau du havre.

Vers la fin de la dernière session du parlement, le gouvernement fit passer une loi donnant à la Commission le privilège d'emprunter deux millions pour racheter des débiteurs qui devaient échoir dans le courant de l'année, rembourser la Banque de Montréal des avances qu'elle avait faites et parachever les travaux dans le havre. Cet emprunt garanti par le gouvernement qui ne devait porter que trois et demi pour cent d'intérêt, permit à la Commission de réduire les frais de quaiage sur les marchandises qui seraient déchargées et chargées dans le havre de Montréal, de vingt pour cent sur les taux existant en 1895.

Les quais n'ont pas souffert autant qu'à l'ordinaire cette année de l'amoncellement des glaces et les dommages ne furent pas considérables. La navigation s'ouvrit sous des auspices plus favorables qu'en 1895, et on constata une augmentation de 36,647 tonneaux pour 1896 sur 1895 pour le mois de mai, et de 147,077 tonneaux pour l'année, donnant un montant de recettes de \$234,456 comparativement à \$253,318 pour l'année 1895, laissant un écart de \$18,862, par suite de la réduction de 20 0/0 sur les taux de quaiage de cette année.

Si, d'un autre côté, la commission avait lieu de s'applaudir de l'augmentation de tonnage, elle voyait avec alarme l'eau du Saint-Laurent baisser avec une rapidité qui n'annonçait rien de bon pour la navigation dans un avenir prochain.

Nous débutâmes mal cette année, en tant qu'accidents dans le havre, accidents qui n'eurent pas de conséquences désastreuses, mais qui n'en causèrent pas moins d'ennuis par le mauvais nom qu'ils donnèrent au port où ils ont eu lieu.

Nous en constatâmes trois pour le mois de mai : Le steamer *Amarynthia* s'échoua près de la Longue Pointe en descendant. On attribua l'accident au déplacement d'une bouée. Le pilote fut exonéré de tout blâme.

Le second fut l'échouement du steamer *Iais* qui se trouvait sous les ordres du pilote *Sifroid Lachance*, sur une batture auprès de la raffinerie de sucre Saint-Laurent. Après enquête, le pilote fut trouvé coupable de négligence et fut suspendu depuis le 5 juin au premier septembre.

Le troisième fut l'échouage du steamer *Kingswell*. Après investigation, le pilote fut trouvé coupable de négligence en ne s'assurant pas de la profondeur d'eau le long du quai avant d'accoster et fut censuré en conséquence.

Le 27 juin, le steamer "*Assaye*," tirant 26 pieds, 2 pouces d'eau, en charge du pilote *Louis Z. Bouillé*, toucha fond vis-à-vis la rivière Champlain et le 4 juillet, le steamer "*Vancouver*," en charge du pilote *Prudent Beaudet*, toucha à la même place. Sur investigation le surintendant des bouées trouva que la bouée à la Pointe Oitrouille avait été déplacée et qu'on devait attribuer les accidents ci-dessus au déplacement de cette bouée.

Le 29 juillet, le steamer "*Sarmatian*," en charge du pilote *Joseph Hurteau*, toucha légèrement à la Pointe Levrard en essayant de passer le steamer "*Caire*," en charge du pilote *Jean Arcand*, lorsque les deux vaisseaux montaient le fleuve. Hurteau accusa Arcand de ne pas avoir observé le règlement No 80 qui règle la ligne de conduite à suivre par les pilotes lorsqu'un vaisseau veut en passer un autre. Après investigation, les deux pilotes furent mis sur leurs gardes d'être plus prudents à l'avenir.

Le 26 juillet, le steamer *Iona* tirant 26 pieds 1 pouce, toucha en passant la Barre à St. Augustin. Le steamer était alors sous la charge du pilote *Nault*. Après enquête, le pilote fut mis sur ses gardes d'être plus prudent à l'avenir dans des circonstances comme celle dans laquelle il s'était trouvé, et avec l'approbation de tous ceux concernés, sa licence lui fut remise, les avaries étant de peu de conséquence.

Le 7 août, sur les rapports du capitaine et du pilote *Néré Belisle* du steamer *Kingswell*, qui avait touché fond dans le chenal de la Barre à Boulard, à Lotbinière, lorsque le steamer tirait 21 pieds 11 pouces d'eau quand le sémaphore en montrait 24 pieds 6 pouces, sur enquête, il fut constaté que le steamer n'avait pas touché fond, mais avait frotté sur la chaîne du cure-môle Laval.

Le 21 octobre, le steamer *Buenos Ayrean*, en charge du pilote *Joseph Hurteau* eut une collision avec le steamer *Parkmore*, en charge du pilote *Barthélemy Arcand* dans le chenal au Grand Poullier. Les deux vaisseaux subirent de légères avaries. Après enquête, le pilote Hurteau fut exonéré, mais le pilote Arcand fut trouvé coupable de négligence dans l'exercice de son devoir et fut suspendu pour le reste de la saison.

Pendant l'été, les ouvrages sur la jetée (guard pier) qui avaient été arrêtés à une distance de mille pieds du pont Victoria furent repris et continués à une distance de cinq cents pieds après l'expérience acquise l'hiver dernier.

Vous vous souvenez que le résultat des élections générales du 23 juin fut défavorable au gouvernement conservateur auquel le gouvernement libéral succéda. Du 23 juin à l'avènement du gouvernement libéral, les travaux ne progressèrent que lentement pour deux raisons, d'abord parce que les commissaires nommés par le gouvernement conservateur s'attendaient à être remplacés par d'autres qui seraient nommés par le gouvernement libéral et que, dans les circonstances, ils ne se croyaient pas justifiables d'entreprendre de nouveaux travaux et, secondement, en conséquence de la loi sanctionnée dans le mois d'avril qui virtuellement était des mains des commissaires les droits dont ils avaient joui jusqu'alors de conduire les travaux du havre sans la sanction du gouvernement.

Il y eut alors comme un interrègne de-

puis le 23 juin au 6 octobre, quand M. Robert McKay, R. Bickerdike, E. H. Lemay, Wm. Farrell, Alphonse Racine et J. Hodgson remplacèrent M. Henry Bulmer, Richard White, Wm. Ogilvie, Victor Haddon, Hormidas Laporte et F. Hart.

Votre commissaire saisit l'occasion de la première assemblée des nouveaux commissaires pour poser une série de questions auxquelles la commission ne pouvait répondre sans avoir une entrevue avec le ministre des travaux publics. Cette entrevue eut lieu le 21 octobre, et de ce moment, la commission put jeter les bases d'un programme à remplir pour le reste de la saison et pour les opérations de l'année prochaine.

Pendant l'interrègne, le temps ne fut pas perdu, et une grande partie des employés de la commission fut employée à pousser les travaux à la Pointe du Moulin à vent qui furent visités par le ministre des travaux publics et son ingénieur dans le mois d'octobre, quand il fut décidé de terminer les travaux vu leur avancement et dont l'abandon entraînerait une immense perte d'argent.

Quand ces travaux seront terminés, la partie ouest de la ville aura certainement obtenu sa bonne part des travaux publics dans le havre de Montréal, car depuis vingt ans, ces améliorations dans le roc vif ont été un gouffre pour le trésor de la commission.

Lors de la visite de la délégation de la Commission, la question de remplir l'espace de 500 pieds qui existe à l'extrémité ouest de la jetée (ou "guard pier") fut discutée, mais non pas résolue, l'honorable ministre des travaux publics désirant prendre plus ample connaissance de la question, remit à quelques jours plus tard pour donner son approbation ou sa désapprobation au remplissage de cet espace.

A l'assemblée du 27 octobre fut lue une communication du département des travaux publics donnant carte blanche à la Commission de remplir ou non l'espace de cinq cents pieds dont il est parlé plus haut, le département se dégageant de toute responsabilité en la matière, attendu que les suggestions faites l'année dernière de laisser une ouverture de deux mille pieds n'avaient pas été suivies. Cette communication fut renvoyée au comité des améliorations du havre pour étudier la question et faire rapport à la Commission.

Le 3 novembre, le comité fit rapport qu'après avoir visité les travaux, il recommandait qu'ils soient suspendus pour cette année, mais qu'instructions soit donnée à l'ingénieur de la commission de faire des observations pendant l'hiver sur l'action de la glace et de faire rapport au printemps.

Le rapport sur cette question fut adopté par la commission à l'exception de votre représentant qui fit enregistrer son vote comme dissident en le motivant.

A cette assemblée du 3 novembre, surgit une très grave question qu'il faudra résoudre dans un avenir rapproché. La compagnie du chemin de fer du Grand Tronc demandait la permission de faire mouvoir ses chars sur les quais, le jour comme la nuit, s'appuyant pour demander cette permission sur l'augmentation considérable de trafic à cette saison de l'année qui virtuellement bloquait ses voies et ses cours et retardait la livraison des marchandises. Cette question donna lieu à une longue discussion, car