

663 verges cubes de terre avait coûté \$18,800. Les sections 11, 12, 13 et 14 avaient absorbé \$12,069, le bassin Elgin \$2,648, la section 15 qui comprenait l'intérieur du quai de l'île qui avait été construit sur pilotis en 1831, à une profondeur de 5 à 10 pieds, fut complètement renouvelée et creusée à 24 pieds. On avait creusé tout le long des quais à une profondeur de 25 pieds et avec l'expérience des années précédentes, le coût du dragage diminuait d'année en année. En 1875 il en coûtait 45 cts par verge cube, en 1876 35½ cts, en 1877 26 cts, en 1878 23 cts, en 1879 21 63/100.

Aux sections 5 et 8 de la Pointe du Moulin, le dragage avait coûté 24 85/100 par verge, à la section 11, 25½ cts; aux sections 12 et 13 (bassin de la reine) 24 ¾, aux sections 13 et 14, 19 86/100, à la section 14, 20½, à la section 15 (bassin du roi), 14 93/100, aux sections 16 et 17, 9¾ cts par verge.

Pour enlever les obstructions dans le chenal, creuser dans le tuf, le gravois, la glaise, enlever les cailloux 27 56/100 la verge.

En cette année de 1879, un accident absolument identique à celui arrivé cette année au steamer Amarynthia arriva au steamer Bengal. Le pilote fut suspendu à cause de cet accident jusqu'au premier août 1880.

L'année 1880 accuse un progrès sensible sur l'année précédente. Le nombre de vaisseaux qui fréquenta notre port fut de 710 d'une moyenne de 885 tonneaux. L'augmentation en tonnage sur l'année 1879 fut de 121, 302 tonneaux et en revenus de \$61,718.

C'est en cette année que la lumière électrique fut introduite sur les quais, ce qui permettait de charger et de décharger les navires comme en plein jour. Des abris pour le commerce d'animaux furent aussi construits sur les quais où on pouvait les soigner et les abreuver.

En 1879, la commission du havre s'était adressé au gouvernement pour lui représenter l'injustice de grever le havre de Montréal seul du coût des améliorations du chenal entre Montréal et Québec.

Le premier décembre 1880, la commission revint encore à la charge dans un mémoire adressé au gouverneur en conseil où elle exposait longuement les raisons pourquoi le havre de Montréal devait être dégrevé du coût de l'amélioration du chenal, appuyant son raisonnement de chiffres établissant des comparaisons entre les frais encourus par les navires fréquentant les