

de l'Ouest, en mettant fin à ce monopole dont jouissent maintenant Buffalo et Oswego.

"On propose aussi d'élever de grands magasins le long des docks pour emmagasiner les produits qui peuvent être retenus par l'absence des navires océaniques au temps de leur arrivée à Montréal et pour d'autres causes.

"Un autre argument puissant en faveur des docks à Montréal, c'est le fait que l'hiver, Montréal est soumis à un phénomène local particulier appelé la "Débaîcle des Glaces" par lequel, d'immenses plaines de glaces flottantes sont poussées avec une force irrésistible devant la ville et parfois s'entassent à une hauteur de 46 pieds au-dessus de la marque d'eau en couvrant de masses de 25 pieds d'élévation, la rue élevée le long du fleuve.

"En conséquence, aucun navire ne peut rester dans le port pendant l'hiver, mais tous, excepté quelques-uns qui trouvent un abri dans les bassins du canal Lachine, sont obligés de partir; et ceux qui appartiennent à Montréal, se réfugient, jusqu'au printemps dans les baies d'en bas; ce qui cause fréquemment de grands inconvénients aux propriétaires de ces vaisseaux. Les docks permettraient à ces bâtiments et à d'autres de rester et même d'être réparés en sûreté pendant l'hiver, s'il est nécessaire. Les docks seront donc avantageux aussi au chantier de construction maritime. Finalement, la construction de docks offrira des moyens faciles de transporter à l'Ouest le fret destiné au chemin de fer du Grand Tronc ou d'en recevoir celui qui est destiné à descendre le St-Laurent.

"Mais malheureusement, il existe une contre-argumentation très puissante, argumentation qui, si elle ne réfute pas entièrement et n'infirme pas les raisonnements précédents, tend à diminuer matériellement leur force et à soulever des doutes sur les résultats pratiques de la réalisation.

"Nous signalerons brièvement quelques-unes de ces vues opposées.

"La plus formidable peut-être est l'opinion nourrie par beaucoup de personnes de haute expérience et d'expérience commerciale, que, dans le cas même où les produits de l'Ouest arriveraient en grande quantité à Montréal, il serait impossible de déterminer les navires océaniques à remonter le St-Laurent pour les recevoir. Les exportations des pays purement agricoles dépassent toujours grandement leurs importations par la