

car on sait que le marchand est peu compilateur de statistiques qui ne l'intéressent pas directement et peu conservateur de brochures, pamphlets, rapports etc., qu'il ne daigne souvent pas honorer d'un regard. C'est une erreur, car c'est souvent sur ces documents qu'on fait l'histoire du pays. A un moment donné, on désire avoir une information ; combien ne donnerait-on pas pour avoir un pamphlet, une brochure dont les feuilles ont servi à allumer le poêle, la pipe ou le cigare ? Que d'ouvrage on s'éviterait en mettant les bibliothèques sans dessus dessous pour trouver la précieuse information dont on a besoin ! Si vous éprouviez, messieurs, le même plaisir que j'éprouve à parcourir les vieux pamphlets, les vieilles brochures d'il y a cinquante ans, vous n'en détruiriez jamais aucun, vous les conserveriez religieusement pour les faire relier, et au moyen de ces volumes que vous vous procureriez de temps à autre, vous auriez l'histoire de votre temps que vous pourriez recommander à vos fils de continuer.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour l'objet de ce petit travail d'aller au-delà de l'année 1850 ; car dans l'histoire de la Commission du Havre que j'ai eu l'honneur de faire devant cette Chambre, j'ai parlé de l'origine des travaux de la Commission pour le creusement du Saint-Laurent, et aujourd'hui j'ai l'intention de me tenir aux améliorations du havre proprement dit.

La question des améliorations du havre est contemporaine du creusement du Saint-Laurent et les deux ouvrages devaient marcher de pair, car à quoi aurait servi le chenal amélioré, si les navires devaient venir s'échouer dans le port ? L'un ne pourrait aller sans l'autre et, en quelque sorte, les améliorations du havre devaient précéder les travaux de creusement.

Le premier rapport d'un comité d'ingénieurs composé de MM. Wm. Gibbs McNeil, John Child et S. Czewski avait été fait à la demande de MM. John Try, John Young et Louis Marchand, commissaires du havre d'alors, et ne se rattachait qu'à la possibilité de creuser le St-Laurent pour permettre à un navire d'un tirant de 16 pieds d'eau d'arriver jusqu'à Montréal. Cinq ans avant, le gouvernement provincial avait décidé d'améliorer la navigation entre Québec et Montréal et M. Atherton, du bureau des travaux publics avait été chargé en 1844 de faire les sondages nécessaires. Une grave question