

dieux et offrant toutes les facilités requises par le commerce de la navigation. De plus, que le rapport de M. Forsyth soit imprimé et publié sous forme de pamphlet avec le mémoire soumis par M. Legge qui s'y rapporte."

Proposé en amendement par l'Hon. John Young, appuyé par M. Atwater :

"Que puisqu'il est nécessaire d'augmenter les facilités du port partout où besoin en est requis, les exigences du commerce réclament plus d'accommodation qu'il n'en existe maintenant à proximité du canal Lachine.

"Que jusqu'à ce que le nouveau quai qui est maintenant en construction au Victoria pier soit complété et que les effets du courant soient connus ; il est inutile de construire d'autres quais en bas de ce point.

"Considérant la forte dépense encourue par charroriage du canal au quai construit au pied de la rue Monarque suggéré par M. Forsyth, il devient nécessaire de commencer incessamment les quais qu'on est convenu de construire avec la compagnie du Grand Tronc, en novembre 1859, et de commencer les quais sur les battures vis-à-vis la ville selon le plan suggéré par M. Legge."

Cet amendement ayant été mis aux voix, la division fut comme suit :

Pour : MM. Young et Atwater.

Contre : MM. Delisle et Son Honneur le Maire.

Les voix étant également divisées, M. Whitney, le président, vote en faveur de la motion qui fut déclarée emportée et résolue en conséquence.

C'est de cette date du 20 juillet 1861, que commencèrent cette ligne de quais qui s'étend maintenant jusqu'à Maisonneuve.

La résolution Delisle régla pour quelque temps la question de l'amélioration du havre.

C'est ici le temps de dire ce qu'était le havre de Montréal depuis 1825 jusqu'à l'époque où nous sommes rendus.

Précédemment à l'année 1825, il n'y avait que deux quais entre le carré de la Douane, maintenant Place Royale, et le pied du canal avec un front de 1120 pieds et d'une profondeur de deux pieds à eau basse.