

Il y a cependant deux considérations locales qui affectent la question en générale, lesquelles sont d'une plus grande importance et, dans mon opinion, plus concluante sur les avantages supérieurs que le transport des marchandises par Montréal peut avoir sur le transport par Québec; et partout où les importations sont débarquées, là aussi peuvent s'embarquer les exportations, excepté toujours le bois de construction et ses exigences particulières. Le trafic océanique est limité à un certain nombre de voyages qui peuvent se faire entre mai et novembre, et le nombre de ces longs voyages ne peut être affecté par l'ajouté si peu important de la montée à Montréal. On peut donc dire que le même nombre de vaisseaux fera la même somme d'affaires, soit qu'ils viennent à Montréal ou arrêtent à Québec; mais on ne peut pas en dire autant du voyage à l'intérieur. Il faudra donc un plus grand nombre d'embarcations de l'intérieur pour descendre une même quantité de produits chaque année, s'ils sont exportés de Québec au lieu de l'être de Montréal. En pratique, lorsque l'on évite le transbordement, le prix du fret est à peu près le même entre les ports Européens et Montréal qu'entre ces ports et Québec. Et ainsi le Canada Ouest est virtuellement ramené à 160 milles plus près de l'atlantique, et le lac Érié a un port de mer dans ses propres eaux de 100 milles au moins plus rapproché que ceux de New-York.

La seconde considération est les avantages relatifs de Québec et de Montréal, pour le commerce particulier que chaque ville exploite.

L'avantage important des hautes marées donneront toujours à Québec la préférence comme port d'exportation des bois de construction. Ce commerce se fait avec plus d'avantages par les vaisseaux mouillés dans la rade, la cargaison étant amené au vaisseau avec le courant de chaque marée, pendant que les grèves considérables que laisse la marée en se retirant, servent de chantiers où l'on prépare le bois pour l'exportation.

Le besoin considérable d'espace que demande ce commerce fera que les anes seront de beaucoup plus profitables que les quais; et, sans qu'il soit nécessaire de construire des bassins bien dispendieux, on ne saurait y conduire les affaires générales du commerce avec autant d'avantage que dans un havre paisible et exempt des variations de marée comme Montréal.

D'après le rapport du capitaine Bell, on verra que dans le mois de septembre 1855, des vaisseaux tirant seize pieds et demi d'eau pourront monter jusqu'à Montréal, et que dans le même mois en 1856, on pourra recevoir des vaisseaux de dix-huit pieds, pourvu que le chenal sud à Bécancour et Verchères ait des phares et des lumières.

Le creusage du chenal à une profondeur de vingt pieds pourra être terminé en 1857, mais les travaux ne dureront pas au-delà de 1858.

Je n'ai rien à ajouter au rapport du capitaine Bell relativement aux boués et aux phares. Lorsque le chenal sera terminé, il sera mieux de placer dans le lac des phares permanents au lieu de phares flottants.

Quant aux exigences du havre de Montréal, je me propose d'en faire le sujet d'un rapport séparé, aussitôt que les plans en auront été mûris.

J'a l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS C. KEEFER,
Ingénieur des commissaires du havre.