

s'était établie dans le transport du charbon entre les chemins de fer et la navigation avait réduit les recettes de plus de \$3000.

Néanmoins les apparences pour l'avenir étaient plus favorables, à tel point, qu'on requerrait plus d'accommodations de toutes parts. D'abord l'ouverture du chemin de fer Québec et Ontario sur un parcours de 600 milles devait naturellement augmenter le trafic du port de Montréal. En outre, le parachèvement du chemin de fer Canadien Pacifique entre l'Atlantique et le Pacifique qui ouvrait un territoire immense avec sa ligne de 3400 milles devait nécessairement avoir son effet et créer de nouvelles exigences dans le havre de Montréal, d'autant plus que les États de l'Ouest trouvaient à leur avantage d'expédier leur grain par la voie la plus courte, le St-Laurent. La première question qui se présentait dans ces circonstances était l'accommodation des chemins de fer sur les quais et il devenait important pour la Commission du Havre d'être les seuls propriétaires des voies ferrées sur les quais afin de mettre toutes les compagnies de chemins de fer sur un pied d'égalité, ce qui fut fait.

Une autre question fut celle d'établir des élévateurs pour faciliter le commerce et l'expédition du grain. La compagnie du chemin de fer du Pacifique obtint de la Commission un bail à long terme pour construire des élévateurs qui devaient être d'une utilité incontestable dans le cas de retard dans l'ouverture des canaux.

Si la Compagnie ne remplissait pas ses engagements envers la Commission, cette dernière aurait droit de reprendre son terrain en aucun temps.

Les dépenses pour améliorations et entretien du havre proprement dit se montèrent cette année à la somme de \$44,869. La flotte des cure-môles, remorqueurs, etc., requit beaucoup de raccommodage. Le chenal dans le havre dut être creusé, les sections 41 à 44 à Hochelaga durent être remplies et nivelées. Le bassin du Moulin à vent fut élargi à 350 pieds. On enleva une quantité de cailloux et de roc. On creusa le chenal à 22 pieds sur une longueur de 1300 pieds et à 20 pieds sur une longueur de 400 pieds par une largeur de 120 pieds. La dépense sur ce seul ouvrage se monta à \$39,051.

Le charbon importé de toutes sources se monta à 493,235 tonnes, 36,777 tonnes de moins que l'année précédente.