

Pendant l'intervalle, on peut faire en sorte que le Havre subvienne à tous les besoins, par des améliorations graduelles en rapport avec eux, et marchant pas à pas avec l'augmentation du commerce, et cela à une dépense modérée, si on la compare avec le prix que coûterait même le système de docks à meilleur marché."

Le rapport de M. Trautwine n'était pas approuvé par l'hon. John Young qui le critiqua dans un pamphlet intitulé :

"Routes Rivales de l'Ouest à l'Océan," et "Docks à Montréal," examinés dans une lettre aux commissaires du havre.

C'est un pamphlet de 67 pages qui ressassait tous les arguments dont on s'était servi dans la presse qui, indistinctement, avait ouvert ses colonnes à la discussion, le *Herald* représentant les idées de l'hon. John Young, la *Gazette*, celles de MM. Edmonstone Allan & Co. et autres, et la *Minerve*, celles MM A. M. Delisle et quelques autres citoyens de la partie Est de la ville.

Tandis que la discussion se faisait dans la presse, qu'on appelait des ingénieurs étrangers pour résoudre le grand problème du jour, l'amélioration du havre et la construction de docks, nos ingénieurs locaux s'occupaient de la question de leur côté avec de bons résultats reconnus par l'hon. John Young lui-même qui, à propos d'un plan de M. Forsyth, dit :

"Suivant moi, on ne trouvera pas après examen que le plan de M. Trautwine pour le mouillage des vapeurs océaniques soit aussi désirable que celui suggéré par M. Forsyth, et je ne pense pas non plus qu'il serait prudent de bâtir des quais, d'après le principe d'obliquité suggéré par M. Tate et approuvé par M. Trautwine."

Vers 1860 ou 1861, M. Legge, un ingénieur civil de très grande capacité, qui, plus tard fit le plan d'un pont pour relier Longueuil à Montréal qui devait porter le nom de pont Albert, avait soumis aussi un plan pour l'amélioration du havre. M. Legge suggérait de convertir les battures qui se trouvaient vis-à-vis la ville en quais, plan correspondant aux idées émises par M. T. C. Keefer dans une communication soumise à la Commission du Havre, le 14 janvier 1854.

Ici, nous devons montrer la progression du commerce de la navigation pendant sept années écoulées, de l'année 1855 à l'année 1861.