

emprunts contractés par la commission. Ses observations à ce sujet sont du plus haut intérêt.

Dans son compte-rendu annuel de 1897, M. Mackay, parlant d'une entente entre le gouvernement et la commission au sujet de l'amélioration du port, regrette que ses espérances n'aient pas été réalisées.

Le public se rappelle sans doute les discussions acerbes de cette époque, et il n'est pas besoin d'ajouter que le projet de M. Tarte ne fut accepté que comme compromis « à la condition que le gouvernement prendrait à sa charge le coût de l'entreprise et que les jetées seraient à haut niveau ».

Le gouvernement avança les fonds nécessaires à 3%.

En passant, qu'il nous soit permis de dire que cette question de niveau des quais a soulevé une des plus ardentes controverses de cette époque. La victoire est restée aux partisans des quais à haut niveau.

En 1898 les commissaires s'adressèrent de nouveau au gouvernement pour obtenir de l'aide et ils demandèrent que Montréal fût déclaré « port national ». Ils représentaient qu'ils avaient dépensé des sommes considérables pour l'amélioration du chenal entre Montréal et Québec et que le gouvernement, ayant reconnu que ces travaux étaient d'utilité nationale puisqu'il les avait pris à sa charge, il n'était que juste de les rembourser de ces dépenses et des intérêts qu'ils avaient payés. Leur réclamation s'élevait à environ 2 millions. Au bas du mémoire qu'ils envoyoyaient au gouvernement, nous lisons les noms de MM. Robert Mackay et Raymond Préfontaine, qui était alors le maire de Montréal.

En 1901, le maire de Montréal, M. Cochrane, succéda à M. Préfontaine, et M. Doran à M. Farrell. Plusieurs années auparavant, le secrétaire de la commission, M. Alexander Robertson avait été remplacé par M. David Seath.

Il nous suffira d'ajouter quelques mots pour compléter l'histoire du port depuis cette date.

Le projet du ministre des Travaux publics, M. Tarte, fut plus ou moins fidèlement exécuté, en ce qui concerne l'établissement de trois jetées.