

Il n'y eut cette année que des travaux d'entretien et de réparations.

La grande sollicitude de la Commission du Havre en 1883 fut l'obtention d'une mesure du gouvernement pour lui permettre d'emprunter une somme de \$900,000 pour continuer le creusage du chenal entre Montréal et Québec à une profondeur de 27½ pieds et de faire assumer cette dette par le gouvernement. Nous avons vu plus haut l'opposition que Québec principalement faisait à cette mesure. Nonobstant l'opposition qu'une partie de la presse faisait, le gouvernement passa un bill qui permettait à la Commission d'emprunter la somme de \$900,000 à 4 o/o qui devait être appliquée à poursuivre le creusage du chenal à 27½ pieds. Le gouvernement refusa cependant d'assumer la dette, mais prit toutes les précautions nécessaires pour s'assurer que l'ouvrage pouvait être fait pour la somme mentionnée et dans le temps fixé. L'ordre en conseil fut finalement passé le 14 Juin et on se mit immédiatement à l'œuvre.

Cette année vit le tonnage des vaisseaux fréquentant notre port s'élever à 1,428,984 tonneaux, dont 664,263 pour la marine transatlantique et 704,721 pour la marine intérieure.

Un fait à noter est la diminution dans la marine intérieure attribuable à l'extension des lignes de chemins de fer qui déplaçaient graduellement les vaisseaux engagés dans le cabotage qui s'élevait à 26.5 pour cent pour les trois dernières années écoulées.

1884 a été une année de dépression commerciale et devait par conséquent affecter le commerce de la navigation d'une manière spéciale ; aussi, voyons-nous le tonnage océanique à vapeur diminuer de 20 vaisseaux d'un tonnage de 20,408 tonneaux, de 14 voiliers d'un tonnage de 5,519 tonneaux et de 669 vaisseaux engagés dans le cabotage qui faisaient voir une diminution de 38,116 tonneaux, soit un total de 703 vaisseaux d'un tonnage de 53,005 tonneaux. Naturellement les recettes devaient se sentir de cette diminution de vaisseaux ; aussi constatons-nous qu'elles diminuèrent de \$8,210.27 ou de 3½ pour cent. Vu l'état des affaires, ce n'était pas énorme, mais c'était beaucoup trop quand dans un pays comme le nôtre, on est habitué à voir le progrès marcher constamment et rarement rétrograder.

Tout conspirait à faire diminuer les recettes. D'abord les exportations de grains avaient diminué et puis la compétition