

un montant d'argent considérable, que les plans devraient s'exécuter progressivement, si possible, par sections, faciles d'extension et capables de produire du revenu tout en étant d'exécution prompte et facile. Puis on entraînait dans des détails de division selon les exigences, soit pour les navires d'outre-mer qui requerraient des places permanentes pour leur chargement et déchargement, pour de grands voiliers, pour le cabotage, pour les barges à bois, à foin, etc ; pour les steamers à charbon pour le commerce d'exportation de bois, pour les chemins de fer et pour le commerce de l'intérieur.

Les commissaires du havre n'offraient aucune opinion sur aucun projet et donnaient à la commission des ingénieurs, carte blanche pour atteindre leur but.

Le 26 décembre 1877, la commission d'ingénieurs soumit son rapport à la commission du havre.

Sur réception de leurs instructions, la commission d'ingénieurs adressa une circulaire à tous ceux qui pouvaient fournir quelques informations sur le sujet, puis elle visita le département des travaux publics pour connaître les vues du gouvernement et en obtenir toutes les informations possibles, puis visita Kingston, Toronto, Buffalo, Albany, New-York, et plus tard Liverpool, Glasgow et autres grands centres commerciaux.

Dans leur rapport, ils considèrent d'abord le caractère original du fleuve et du havre, signalent nombre d'erreurs dans les sondages, prennent en considération les travaux faits pour creuser un chenal entre Québec et Montréal pour permettre aux vaisseaux d'un fort tirant d'eau de parvenir jusqu'à cette dernière ville, passent en revue les conséquences de l'amélioration des canaux et l'effet de la construction des chemins de fer sur le commerce de Montréal, font des calculs sur l'augmentation des revenus du havre pour baser leur rapport sur la question de savoir si les améliorations qu'ils suggéreront seront productives de revenus au prorata des améliorations et concluent en soumettant leur projet d'amélioration dont nous soumettons quelques extraits.

Les ingénieurs soumièrent sept plans pour montrer d'abord le havre tel qu'il était lorsqu'ils entrèrent en fonction, puis cinq autres successivement à proportion du progrès de l'ouvrage vers le parachèvement du plan, le deuxième étant l'ouvrage fini et au complet.

On proposait de faire un quai principal (trunk wharf) ou