

donnerez votre opinion par écrit sur la meilleure manière de construire des docks et d'améliorer le havre.

"Nous sommes, monsieur,

"Vos obéissants serviteurs,

JOHN YOUNG.

"Président des Commissaires du Havre,

THOMAS RYAN.

"Président du Comité."

Le rapport de M. Trautwine a 65 pages de petit texte. Je me borne aux faits les plus saillants et qui peuvent nous intéresser aujourd'hui. Le rapport est précédé d'un memorandum des commissaires du havre adressé à M. Trautwine, document intéressant pour servir à l'histoire du havre de Montréal et montrer les progrès que nous avons faits depuis 1845. Comme préliminaire au rapport de M. Trautwine, je fais quelques extraits du memorandum des commissaires du havre.

"Les commissaires du havre sont depuis longtemps d'opinion que le Havre de Montréal possède des avantages naturels qui peuvent en faire le meilleur point d'un grand entrepôt pour le vaste trafic de l'intérieur et aussi le meilleur point où un échange de cargaisons entre les vaisseaux océaniques et de l'intérieur peut être fait plus convenablement et plus économiquement.

"Imbus de cette idée, les commissaires ont obtenu du Parlement, l'autorisation de creuser les bas-fonds du Lac St-Pierre, lesquels avant 1850 n'étaient pas navigables à l'eau basse pour les navires tirant plus de onze pieds d'eau. Ils ont réussi à creuser un chenal à travers ces bas-fonds, et ont, d'autre manière encore, amélioré la navigation au point qu'il y a maintenant un chenal qui n'a pas moins de 18 pieds de profondeur à l'eau basse.

"On se propose de poursuivre les améliorations de la navigation entre Québec et Montréal pour l'adapter aux vapeurs et navires à voiles tirant 20 pieds d'eau.

"Avant 1850, quand les obstacles à la navigation existaient, la dimension des navires venant à ce port excédait rarement 500 tonneaux, mais depuis le creusement du Lac St. Pierre et