

	Vaisseaux.	Tonnage.
1855.....	256	70,198
1865.....	358	152,943
1870.....	680	316,846
1871.....	664	351,721
CABOTAGE.		
1855.....	3381	300,157
1865.....	4771	626,550
1870.....	6345	819,376
1871.....	6878	824,787

Le tonnage ci-dessus et le revenu entier du Port font voir une augmentation de 17 pour cent sur les chiffres de 1871. L'état comparatif étant comme suit :

Vaisseaux au long cours.....	\$174,823.29
Cabotage.....	51,261.70
Revenu en 1872.....	226,084.99
" " 1871.....	193,691.00
Augmentation en 1872.....	\$ 32,393.99

EXTENSION DU HAVRE.

Nonobstant l'activité déployée dans l'exécution des travaux dans le havre, le temps requis pour leur complétion n'est pas encore expirée et on a lieu d'espérer qu'une partie des travaux pourra être utilisée au mois de Juillet et le reste, pour lequel on a accordé des contrats, vers la clôture de la navigation. Les curemoles de la Commission ont été constamment employées pendant la saison dernière. Trois de ces curemoles ont été employées à préparer les fonds pour de nouveaux ouvrages, à remplir les cages (*cribs*) et à nettoyer les accumulations de terre. On en a employé un presque constamment au Cap Charles, où la navigation a été grandement améliorée, par l'enlèvement des cailloux et au creusement du chenal qui, jusqu'à présent, était un des points dangereux de la navigation entre Montréal et Québec.

La politique progressive adoptée l'année dernière par la Commission du Havre, aidée de la coopération de l'infatigable promoteur des améliorations du havre, l'Honorable John Young, a été pleinement développée pendant la dernière saison. De nouveaux contrats qui doivent être exécutés avant la clôture de la saison de navigation de 1873 ont été conclus à savoir :

Quai de la traverse de Longueuil à l'ouest de la rue Monarque 1,800 pieds avec une profondeur d'eau de 10 pieds.

Extension du quai de la traverse de Longueuil à l'est, jusqu'au quai de Hochelaga, 2,300 pieds avec une profondeur d'eau de 24 pieds.

On a contracté pour la construction d'un autre curemole et de quatre chalanda qui doivent être prêts à l'ouverture de la navigation. Des plans ont été préparés pour mettre à exécution une résolution de la Commission du Havre pour étendre le quai de la Pointe du Moulin à vent jusqu'à la décharge à l'ouest des magasins de la compagnie d'emmagasinage, 3,600 pieds, avec un chenal de 300 pieds de largeur et une jetée au côté sud, et aussi de longs quais à Hochelaga pour le commerce de bois. Ces améliorations devront fournir presque le double de l'espace que le havre fournit actuellement.

Le rapport des exportations montre que 70 cargaisons de bois ont été expédiées à Callao et à Rio de la Plata. Ce commerce devra augmenter indéfiniment et aussi rapidement qu'on pourra fournir l'accommodation nécessaire pour assortir et piler le bois aux personnes engagées dans ce commerce.

Des docks à charbon sont aussi d'urgence nécessaire, et aussitôt que possible des jetées devront être assignées pour l'usage

des chemins de fer qui pourront se rendre directement le long des vaisseaux et faciliter ainsi grandement le trafic des chemins de fer, tout en soulageant celui du port.

Avec des canaux agrandis, de nouveaux chemins de fer qui convergeront au centre de la cité, nos améliorations du havre ne peuvent être poussées trop rapidement—avec la Commission du Havre qui sera si largement représentative comme on se propose de la rendre avec les amples pouvoirs qui lui seront conférés, si le Havre de Montréal ne fournit pas l'accommodation nécessaire pour le commerce futur de cette ville, la responsabilité retombera sur ses propres négociants.

Le 13 Juin, le SS. "France" a frappé sur un rocher et a sombré en laissant le havre à l'île Ronde et n'a été remis à flot que le 14 Juillet. Le chenal où l'accident est arrivé à 1,000 pieds de largeur avec une profondeur d'eau variant de 20 à 60 pieds.

Le 17 octobre, le SS. "Thames" en remontant de Québec, à environ 39 milles au dessus Montréal est venu en collision avec le navire "Glenifler" et l'allège "Cyclop", coulant cette dernière à fond dans une localité où le chenal avait suffisamment de largeur.

Ces accidents qui ne provinrent pas de défaut dans le chenal, démontrent la nécessité d'une rigoureuse enquête publique, de manière à pouvoir fixer la faute soit sur l'incapacité des personnes en charge, sur les vaisseaux, le chenal ou le pilot, et appliquer le remède, là où se trouve le mal, remède que la nouvelle composition de la Commission du Havre lui mettra en main d'après le bill actuellement devant le Parlement.

La possibilité du renouvellement de tels accidents démontre la nécessité d'avoir des bassins à flot (*floating dry docks*) d'une dimension suffisante pour recevoir des navires de fort tonnage. Le gardien du port dans son rapport, démontre le désavantage de ce port par l'absence de ce bassin et un plan préparé par l'ingénieur du gouvernement pour la construction d'un dock de cette nature. Le conseil de cette chambre devrait recommander la construction d'un tel dock soit par le gouvernement, soit par la Commission du Havre, et ce aussitôt que possible.

Le tout néanmoins respectueusement soumis.

HUGH McLENNAN,
Président.

Montréal, 7 avril 1873.

Le président ayant invité la discussion sur les questions dont mention était faite dans le rapport précédent, il s'éleva une longue discussion sur les "améliorations du St. Laurent" quand finalement la résolution suivante fut adoptée :

Proposé par Thomas Rimmer, Ecr., secondé par Thomas White, Ecr. :

Que cette chambre approuve les résolutions introduites par le Ministre des Finances pourvoyant au creusement de chenal entre Montréal et Québec, à l'exception de ce qui a trait à l'imposition des droits sur le tonnage tel que pourvu par l'acte de la dernière session, et qu'il soit par le présent recommandé au conseil d'adopter tels moyens nécessaires pour faire parvenir cette opinion au gouvernement et surveiller les progrès de ce bill.

Le président annonce alors qu'il serait procédé aux élections pour le président, le vice président, le trésorier, les membres du conseil et le Comité d'arbitrage, et MM. L. E. Morin et Andrew Robertson ayant

ayant été nommés scrutateurs, le dépouillement du scrutin donna le résultat suivant :

Président : Hugh McLennan, Ecr. ; Vice-Président : Wm. Darling, Ecr. ; Trésorier : John Kerry, Ecr. ; Secrétaire : W. J. Patterson, écr.

CONSEIL :

MM. Thomas McDuff, J. R. Thibaudeau, M. P. Ryan, L. E. Morin, John Grant, D. Robertson, Andrew Robertson et F. W. Henshaw.

COMITÉ D'ARBITRAGE :

MM. Andrew Allan, John McLennan, V. Hudon, James McDougall, George Moffatt, H. Mulholland, Peter Redpath, Thomas Rimmer, A. W. Ogilvie, Henry Thomas, David Torrance, John M. Young.
Puis l'assemblée s'ajourna.

Voyez, dans nos colonnes, l'annonce à propos des terres dans l'Iowa et le Nebraska.

Commerce de Charbon.

En lisant le Rapport Annuel de la Chambre de Commerce de Montréal que nous publions aujourd'hui, nous voyons que dans les améliorations projetées du Havre, on recommande fortement la construction de docks où pourra se faire le commerce de charbon. Il s'agirait d'assigner deux locaux l'un à l'est, l'autre à l'ouest de la ville pour répondre à ses besoins. A l'entrevue qui a eu lieu l'automne dernier entre la Commission du Havre et les citoyens dans le but d'examiner les améliorations projetées, Sir Hugh Allan recommanda fortement l'adoption de moyens pour fournir plus de facilités au commerce de charbon qui, disait-il, n'était que dans son enfance ici.

Nous sommes heureux de voir qu'un de nos entrepreneurs compatriotes, M. Louis Tourville, vient de conclure des arrangements avec les Grandes Compagnies qui possèdent les mines de charbon anthracite de la Pensylvanie, qui lui permettront d'offrir sur notre marché cet article de nécessité première, par cargaison, aux prix de la liste à New-York, plus les frais de transport.

Nous espérons que les avantages offerts par M. Tourville seront appréciés pour le commerce et la consommation. Nos félicitations et nos souhaits de succès à notre ami qui bat la marche dans ce commerce important de charbon américain, dont la demande augmente tous les jours et qui est appelé à prendre d'immenses proportions ici, tant pour les usages manufacturiers que pour les usages domestiques.

Une Reculade.

On verra par les procédés de la Chambre de Commerce, que le commerce canadien n'est plus représenté dans le conseil que par deux membres au lieu de trois comme l'année dernière. Nous n'avons pas besoin de dire à qui la faute.