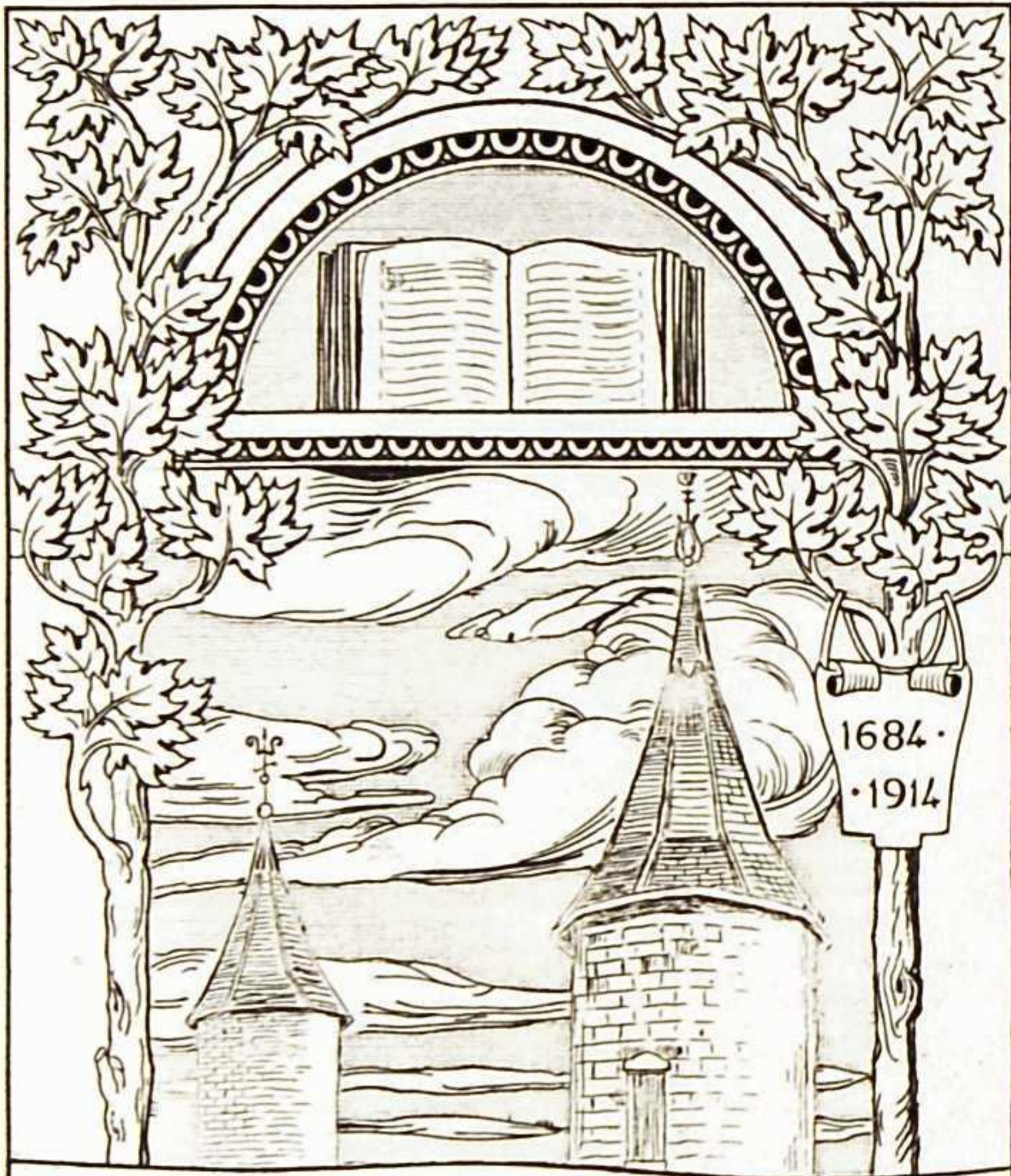


S. 387.714
M 768 fi²

Faits intéressants
- - concernant le - -
Havre de Montréal



1928



BIBLIOTHEQUE
SAINT-SULPICE MONTREAL

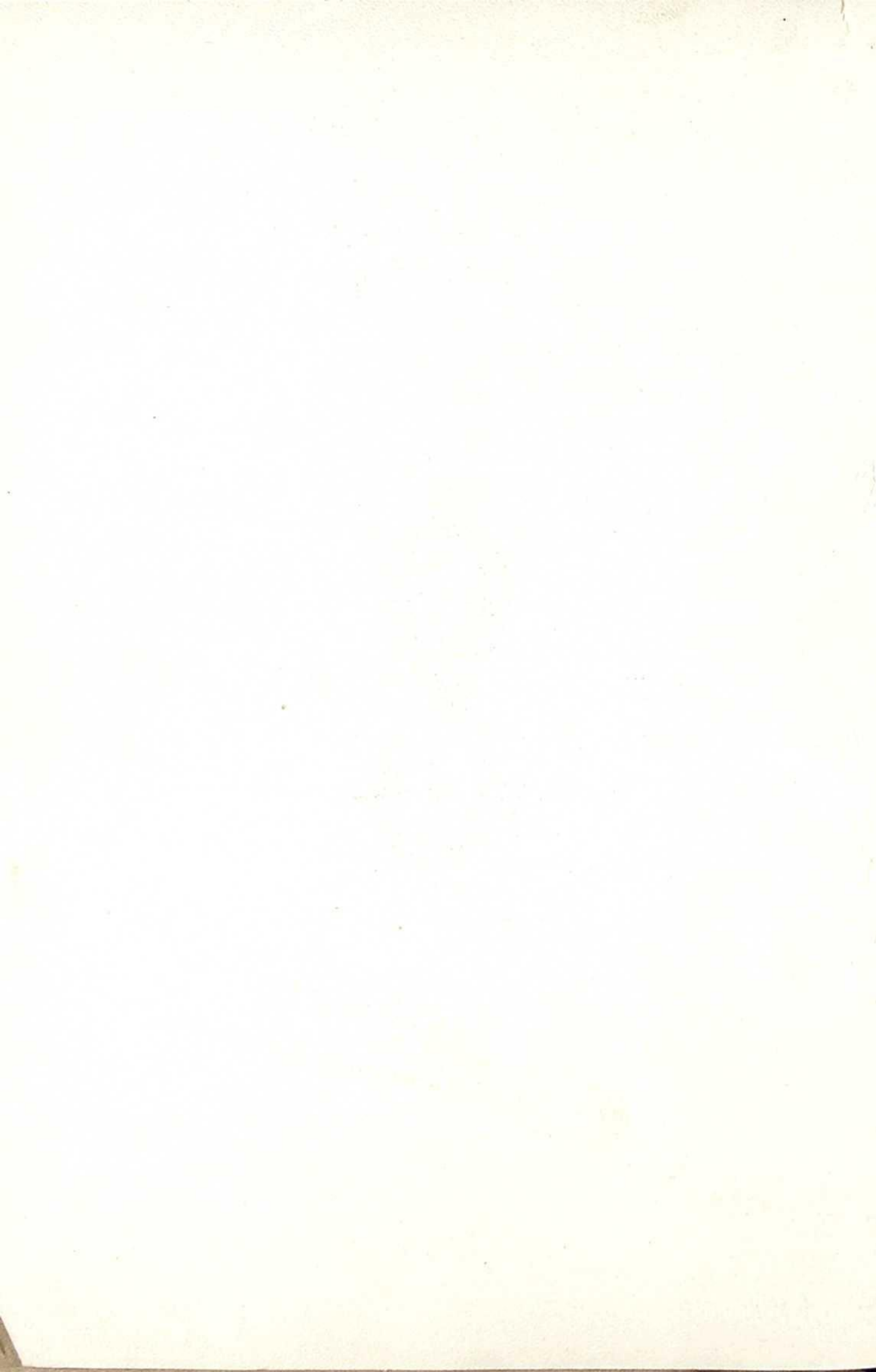
S 384.714
M 768 fi

Le Havre de
Montréal



*Don de Marguerite Mercier
29/1/54*

1928



387.714

M 768 fi-2

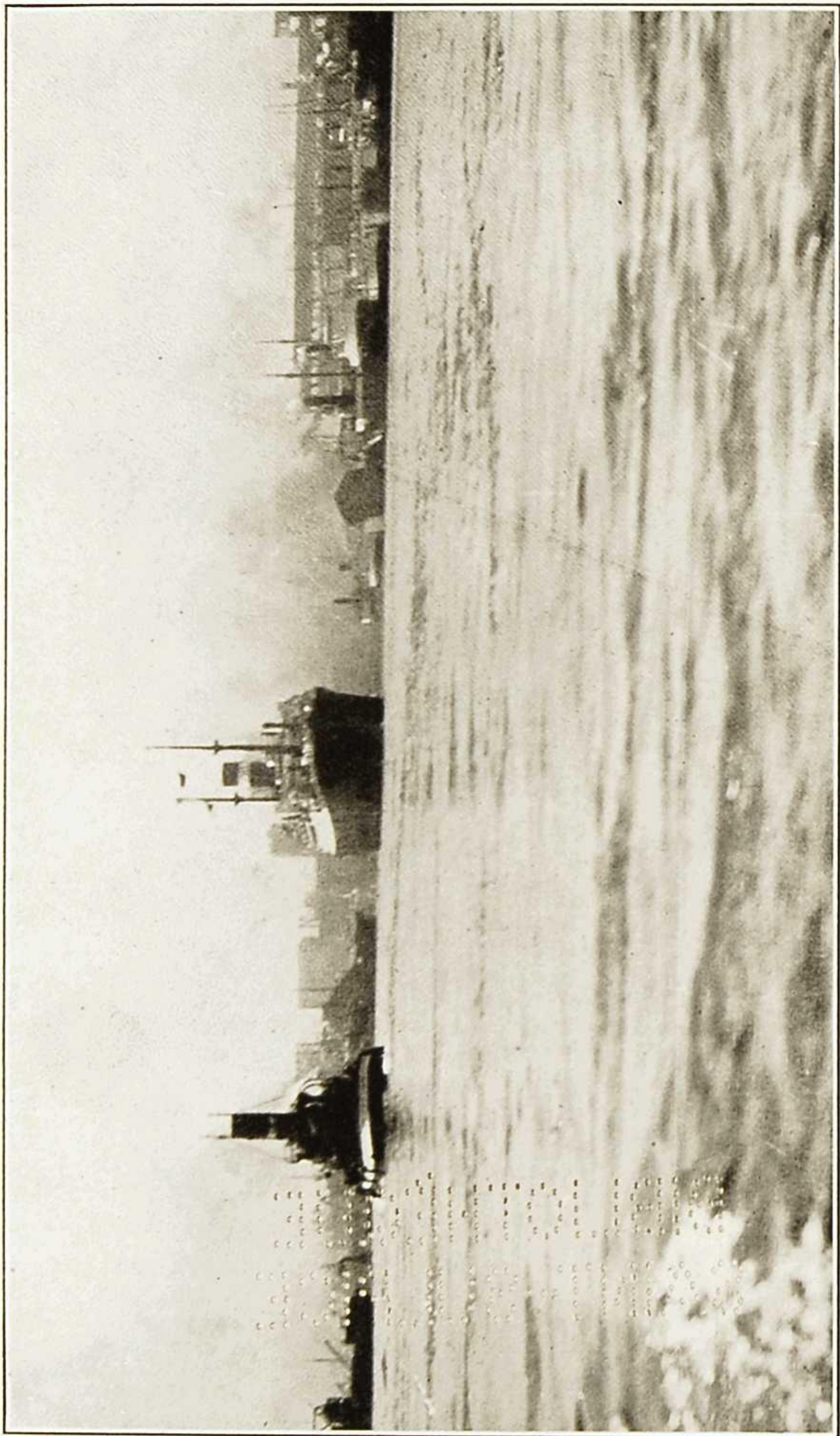


Avec les compliments

de l'Hon. W. L. McDougald, *président*,
du Dr Milton L. Hersey,
et de M. Alfred Lambert,

Commissaires du Havre de Montréal.

RELIQUAIRE
SANT-SUR-PIERRE



Section ouest du havre

Le Havre de Montréal

LE Havre de Montréal est l'un des plus riches apanages du patrimoine national canadien. "Une merveille du génie civil moderne"; "le meilleur modèle d'un port de mer organisé d'après les données et les facilités modernes"; "l'une des entreprises commerciales les plus hardies et les plus splendidement aventureuses qui existent", telles sont quelques-unes des phrases employées par les écrivains et les experts pour exprimer leur admiration à l'égard du grand port canadien.

Le Havre de Montréal est un organisme compact, hautement perfectionné et donnant un service parfait pour l'expédition et la réception, pour le transbordement et l'entreposage des denrées de commerce. Il occupe un territoire d'à peu près seize milles de longueur, comprenant toute la largeur du fleuve St-Laurent. Cet organisme existe légalement sous l'appellation: "Les Commissaires du Havre de Montréal". La Commission du Havre possède une autorité suprême à l'intérieur de son territoire et n'est soumise à aucune intervention. Le Havre de Montréal comprend un port en eau profonde, absolument sûr et sans marée. Ce port est muni de quais et de jetées en béton et de tout l'équipement nécessaire aux multiples opérations qu'il est appelé à accomplir: hangars de transit à deux étages, gigantesques élévateurs à grain, immense entrepôt frigorifique, système ferroviaire électrisé, routes et cours pavées et bien éclairées, postes d'entrepôts bien accessibles, remorqueurs, dragues, chalands, service d'eau fraîche pour l'abreuvement des vaisseaux, service de signaux, en un mot tous les aménagements jugés nécessaires pour faciliter et accélérer le mouvement maritime.

Ce grand port de mer fonctionne à une distance de mille milles de l'océan. Il a réussi à attirer, au cœur même d'un continent, les vaisseaux de haute mer de toutes les nations du monde.

En quelques années, le Port de Montréal est devenu le deuxième port de mer de l'Amérique du Nord. Il grandit de jour en jour et il continuera de grandir parce qu'il possède une organisation progressiste, qui se doit de maintenir un service toujours au point.



Le Havre de Montréal en 1762

Gravure originale de Thomas Jeffreys, faite d'après un dessin de Thomas Patten

Les origines

DES l'époque même de la fondation de Montréal, on trouve des signes du futur développement du Port de Montréal.

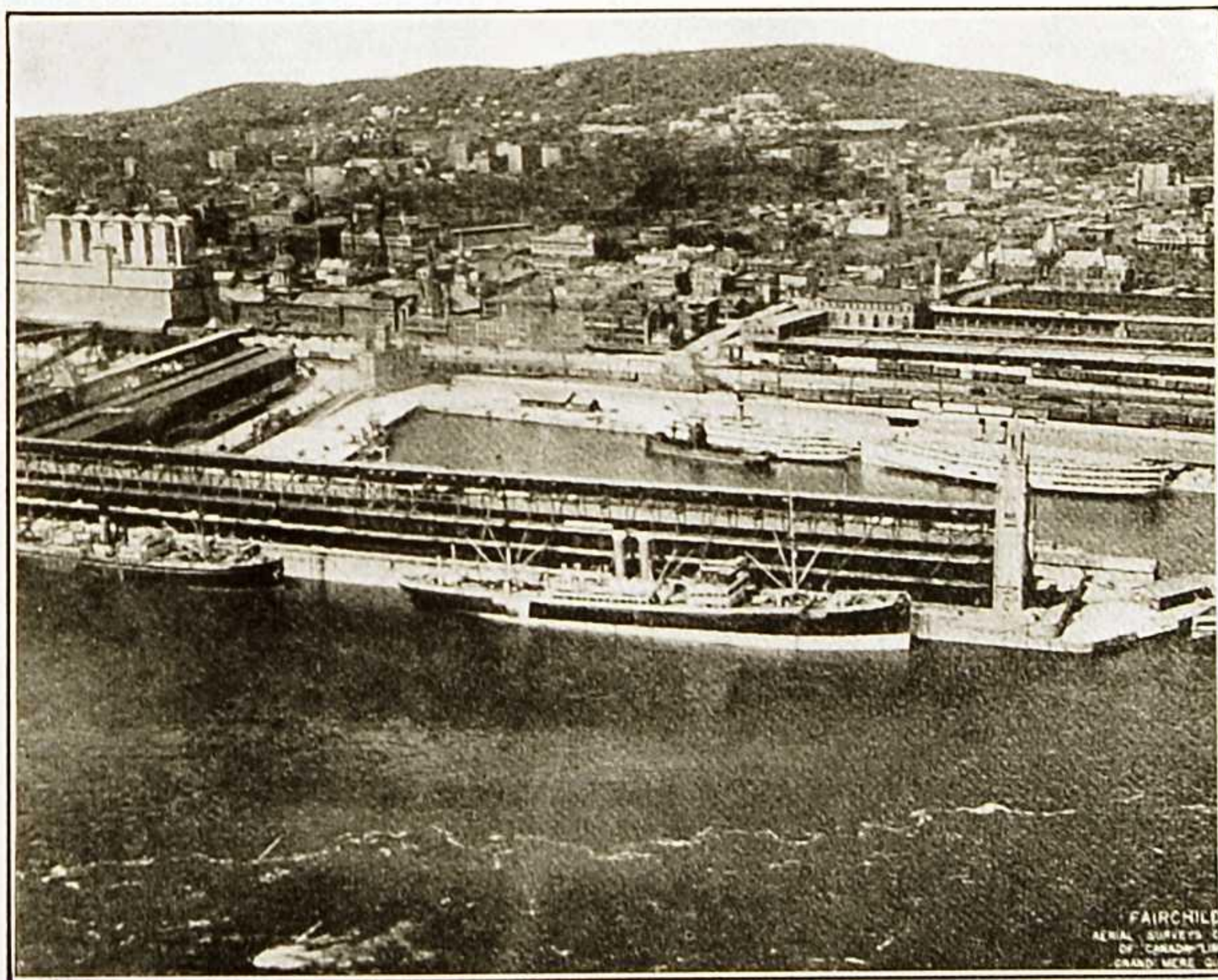
Le roi de France, Louis XV, au milieu du 17^{ième} siècle, en faisant cession de Ville Marie à la Compagnie de la Nouvelle France, réserva pour toujours au public les rives du fleuve St-Laurent, vis-à-vis de la ville. L'étroit chemin de halage, qui longeait alors la rivière, est devenu le Havre de Montréal, sans jamais cesser d'être la propriété du public.

Depuis 1640, les hommes n'ont pas manqué qui comprirent l'importance nationale de ce port et qui consentirent à travailler de tout cœur à son développement. L'idéal de ces hommes commença à se réaliser à partir de 1921. Depuis cette année, en effet, le Havre de Montréal est devenu l'un des plus grands ports exportateurs de grain du monde entier. Et chaque année marque un nouveau progrès et une plus grande expansion.

Quayage et aménagement du port



Les quais et les jetées du Port ont l'étendue suivante:—

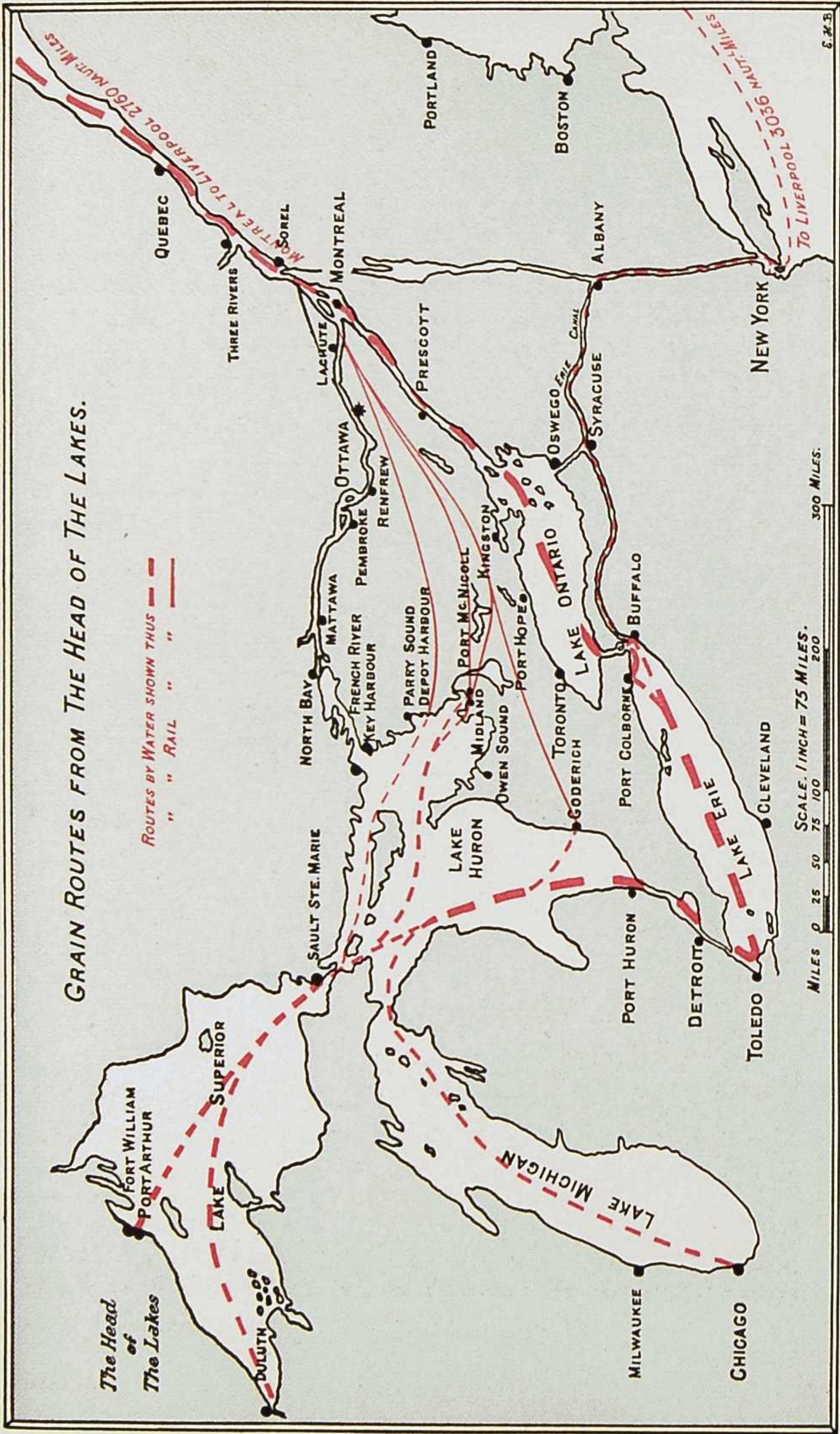
Pour tirant d'eau de 30 pieds au bas niveau ordinaire ou au-dessus . . .	32,529	pieds lin.	ou	6.1608	milles
Pour tirant d'eau de 25 à 30 pieds .	14,758	"	"	2.7950	"
<hr/>					
Total du tirant d'eau	47,287	pieds lin.	ou	8.9558	milles
Profondeur de 20 pieds et au-dessous	1,398	"	"	0.2647	"
<hr/>					
Quayage total	48,848	pieds lin.	ou	9.2514	milles
ou					
Pour vaisseaux de 650 pieds de longueur et d'un tirant d'eau de 30 pieds				50	stations
Pour vaisseaux d'à peu près 400 pieds de longueur avec tirant de 25 à 30 pieds				36	stations
Pour vaisseaux de 300 pieds de longueur avec tirant de 20 pieds				17	stations
Pour vaisseaux de 200 pieds de longueur avec tirant d'eau de 10 pieds et plus				19	stations



La jetée et le bassin Victoria

GRAIN ROUTES FROM THE HEAD OF THE LAKES.

ROUTES BY WATER SHOWN THUS 
 " " RAIL " " 



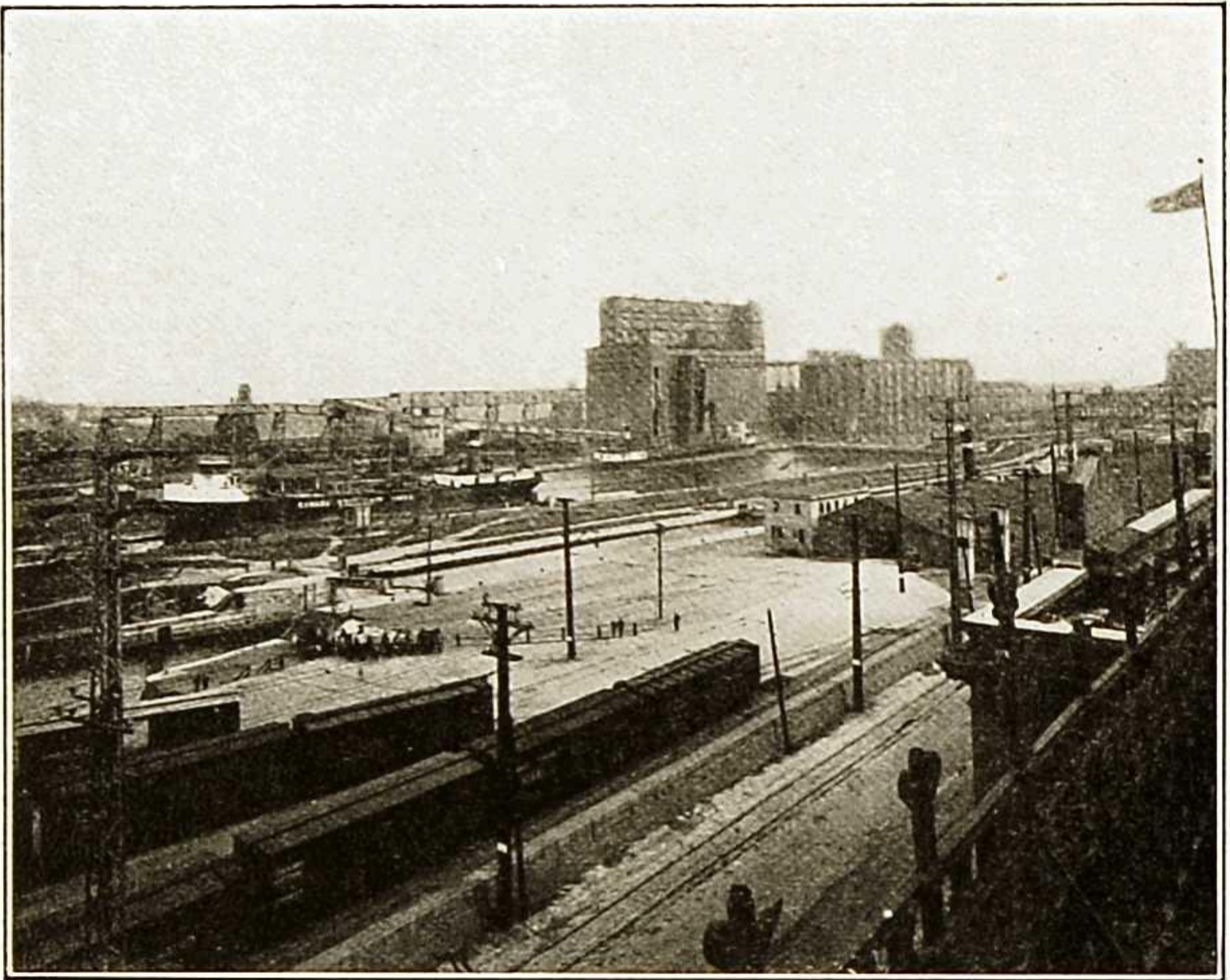
Canaux canadiens

MONTREAL est située à mi-chemin entre les Grands Lacs et l'embouchure du fleuve St-Laurent. C'est l'endroit terminus logique pour 2,000 milles de trafic fluvial et pour tout commerce d'importation ou d'exportation avec le monde extérieur. L'importance de Montréal comme port de mer est due, en bonne partie, au magnifique ensemble de canaux canadiens, qui ne finissent que là où commence la navigation océanique, c'est-à-dire au Havre de Montréal.

Une courte comparaison entre la voie fluviale américaine et la voie fluviale canadienne fera voir la grande supériorité de cette dernière sur sa rivale.

	Voie fluviale américaine: Buffalo, le Canal Erié, Albany, la rivière Hudson jusqu'à New-York	Voie fluviale canadienne: Port Colborne, le Canal Welland, le lac Ontario jusqu'à Montréal	Avantages de la route canadienne.
Distance	430 milles	320 milles	110 m. plus courte
Nombre de milles de voie canalisée	306 "	64 "	242 m. de moins
Nombre de milles de navigation fluviale libre	124 "	256 "	132 m. de plus
Tirant d'eau extrême	10 pieds	14 pieds	4 pieds de plus
Capacité de cargaison	53,000 minots	95,000 minots	42,000 min. de plus
Temps nécessaire	144 heures	72 heures	72 heures de moins
Total d'heures de la saison de navigation	5,040 "	5,040 "
Nombre de voyages possibles par vaisseau par saison	16 voyages	30 voyages	14 voyages de plus
Capacité possible de chaque vaisseau par saison	848,000 minots	2,850,000 minots	2,002,000 min. de plus

Il n'est donc pas étonnant que le commerce de l'ouest canadien et de l'ouest américain soit automatiquement attiré à l'endroit où la voie fluviale rejoint la voie océanique, c'est-à-dire au Port de Montréal.



L'élévateur "B" et l'entrée du canal

La section ouest du port

ON voit ci-dessus l'entrée du canal Lachine: c'est le point où la navigation fluviale se raccorde à la navigation océanique. Le canal Lachine est le premier de la série de canaux canadiens, qui rendent possible une navigation fluviale de 1,600 milles, pénétrant jusqu'au cœur même de l'Amérique du Nord, jusqu'à Chicago, Fort William et Duluth.

Les écluses peuvent recevoir des bateaux de 275 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 14 pieds de tirant d'eau.

Dans cette section du Port se trouve aussi l'Elévateur "B" de la Commission du Havre. Cet élévateur avec son annexe a une capacité d'entreposage de 3,500,000 minots. Il peut recevoir le grain venant des vaisseaux des lacs et des wagons de chemins de fer et peut en même temps faire des livraisons à six vaisseaux transatlantiques à la fois, à une vitesse de 100,000 minots à l'heure.

Le côté pittoresque du Havre

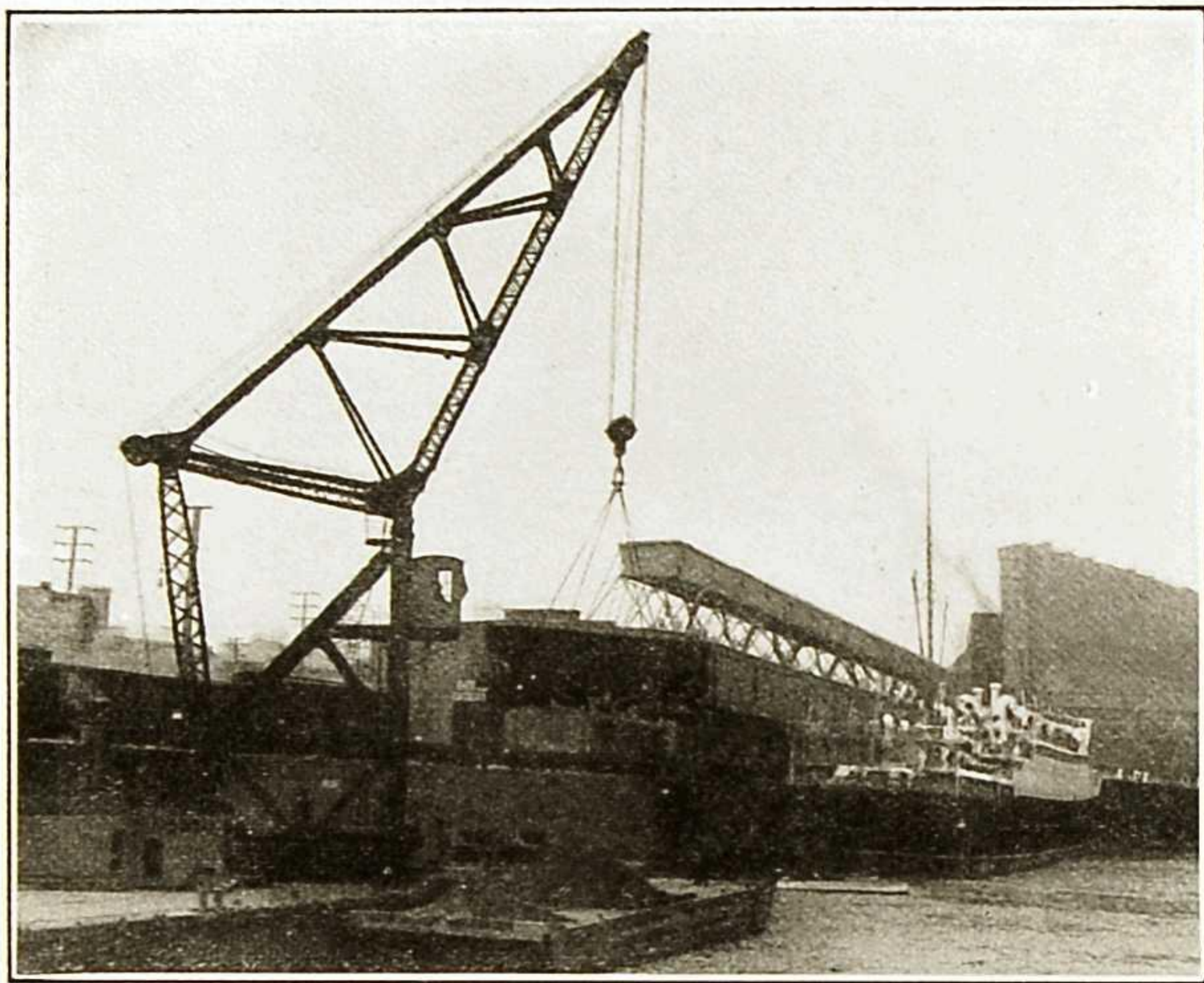
EN ces jours de vie intense, on a peu de temps pour considérer le côté pittoresque des choses. La photographie, reproduite ci-dessous, évoque quelque chose cependant de la beauté inhérente à la vie d'un grand havre.

On y voit la silhouette du cargo-boat, tout chargé de blé, qui s'apprête à partir pour son long voyage. On dirait vraiment que l'océan est tout près. En réalité, ce vaisseau devra descendre le majestueux St-Laurent — une distance de près de mille milles — avant d'atteindre l'océan.

Au premier plan, on voit un remorqueur s'en allant à la rencontre d'un transatlantique. A gauche on peut voir des barges à grain des lacs, attendant leur tour aux élévateurs.



Bâteaux prêts à partir pour leur voyage océanique



Grue soulevant un wagon de charbon

Équipement pour la manutention du fret

POUR la manutention du fret très lourd tel que locomotives, bouilloires, machines, etc., le Port de Montréal possède une grue flottante, ayant une capacité de levage de 75 tonnes à un rayon de 54 pieds. La grue, qu'on voit dans la photographie ci-dessus, a une longueur de 200 pieds et une largeur de 43 pieds avec un treuil d'une envergure de 100 pieds au-dessus de la surface de l'eau.

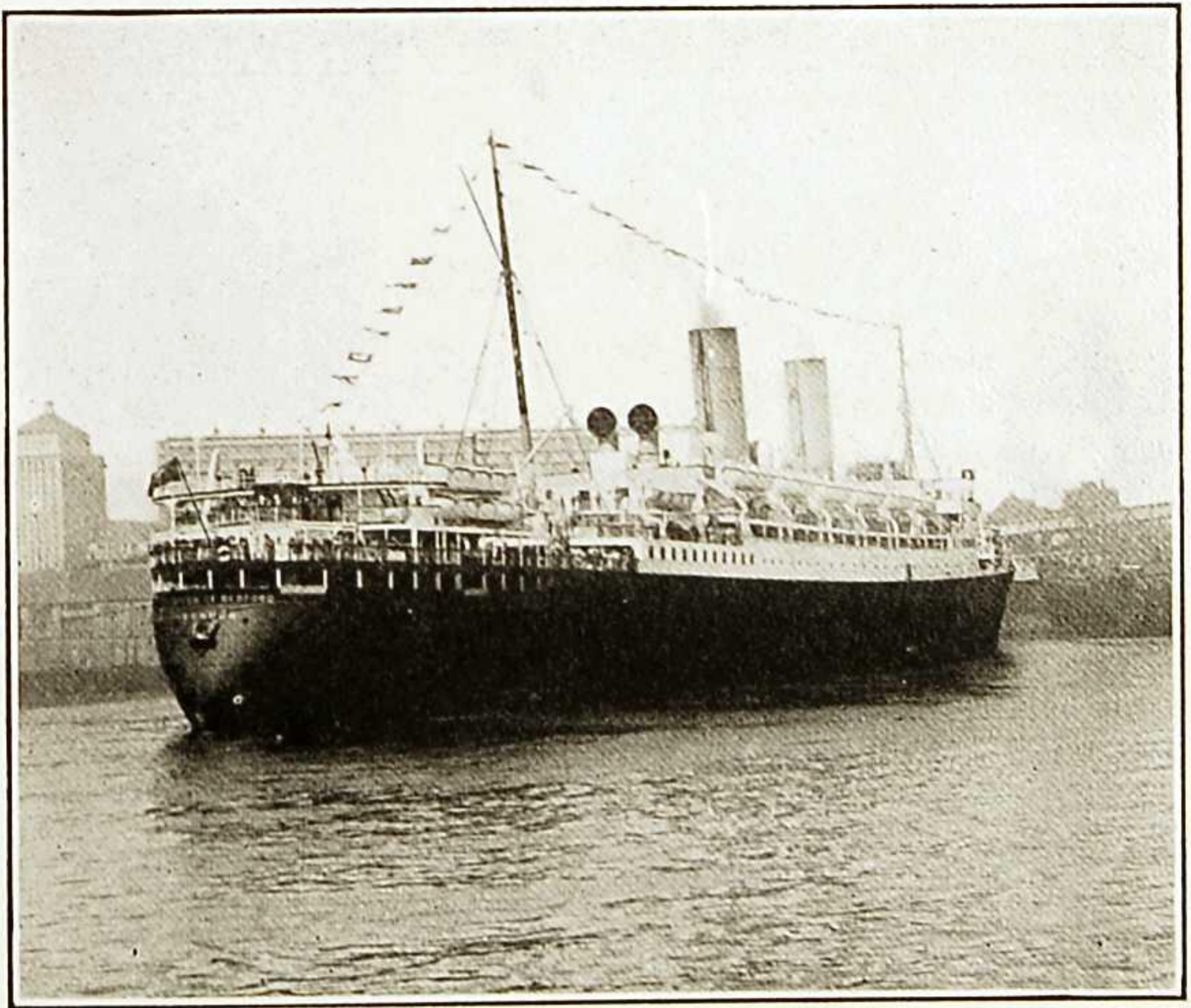
Cette grue accomplit une moyenne de 2,000 levages au cours d'une saison. Le plus lourd poids soulevé a été de 85 tonnes. Dans une saison normale, cette grue lève quelque 10,000 tonnes.

Pour la manutention du fret ordinaire qu'il faut transporter du vaisseau à la rive ou vice-versa, le palan du vaisseau suffit généralement. Cependant, pour les cas où ce palan ne suffirait pas, les Commissaires ont des grues flottantes, ayant des capacités de 5 à 15 tonnes, et huit grues locomobiles commodes d'une capacité de levage de 10 et 30 tonnes.

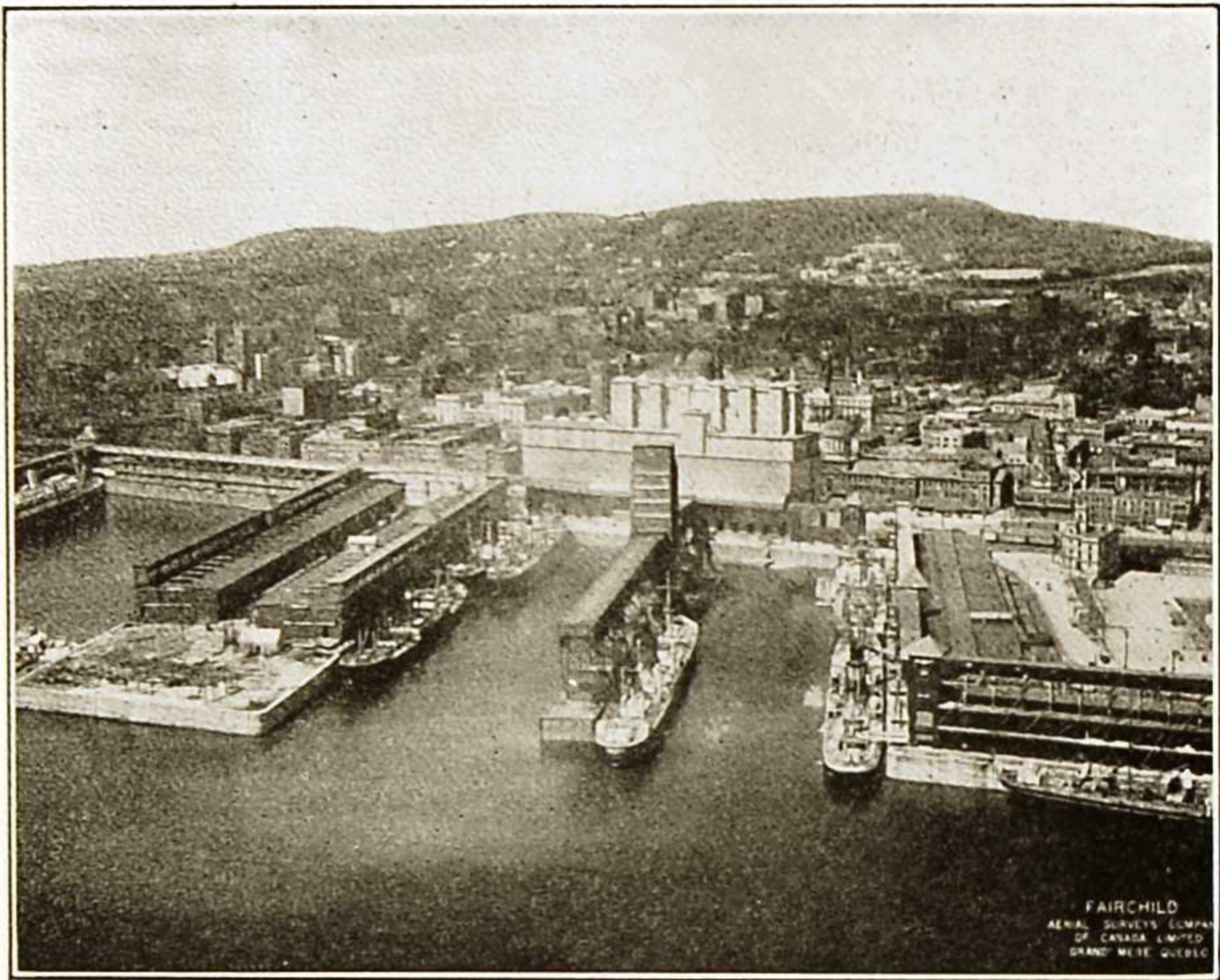
En route pour l'Europe

C'EST toujours un intéressant spectacle de voir un grand transatlantique quitter sa station de mouillage, ses ponts chargés d'une foule joyeuse de passagers. La photographie ci-dessous fait voir l'un des transatlantiques récemment lancés, le "Duchess of Bedford", d'un jaugeage de 20,000 tonneaux et qui est vraiment un palais flottant. Au fond, on aperçoit l'Elévateur No 1 et le nouvel immeuble de la Banque Royale.

Le Port de Montréal a un service direct de passagers pour Londres, Liverpool, Newcastle, Leith, Bristol, Avonmouth, Manchester, Hull, Southampton, Glasgow, Dublin, Cork, Queenstown, Belfast, Londonderry, Anvers, Rotterdam, Hambourg, Bremen, Le Havre, les ports de la mer Baltique, Port Saïd, Port Soudan, Aden, les ports des Indes, les ports de Java, les ports des Etats-Unis, les ports des côtes de l'Océan Pacifique, de l'Amérique Centrale, les Antilles, les ports de Cuba, l'Australie, la Nouvelle Zélande, les ports de l'Amérique du Sud, de l'Afrique Sud, de Terre-Neuve, des Provinces Maritimes et du Labrador; en un mot, pratiquement aux ports de toutes les parties du monde.



Paquebot en partance pour l'Europe



Section centrale du port

LES jetées à haut niveau dans cette section ont une longueur de 1,250 pieds, sont séparées par des rades de 550 pieds de largeur et sont couvertes de 20 hangars modernes de transit à 2 étages. Ces hangars sont tous munis de galeries convoyeuses, au moyen desquelles le grain peut être livré soit de l'Elévateur No 1, soit de l'Elévateur No 2, en même temps que le fret général est chargé ou déchargé.

Le Havre de Montréal est l'un des ports les plus intensivement actifs du monde: il manutentionne 12,000,000 tonnes de fret au cours des sept mois et demi de la saison de navigation.

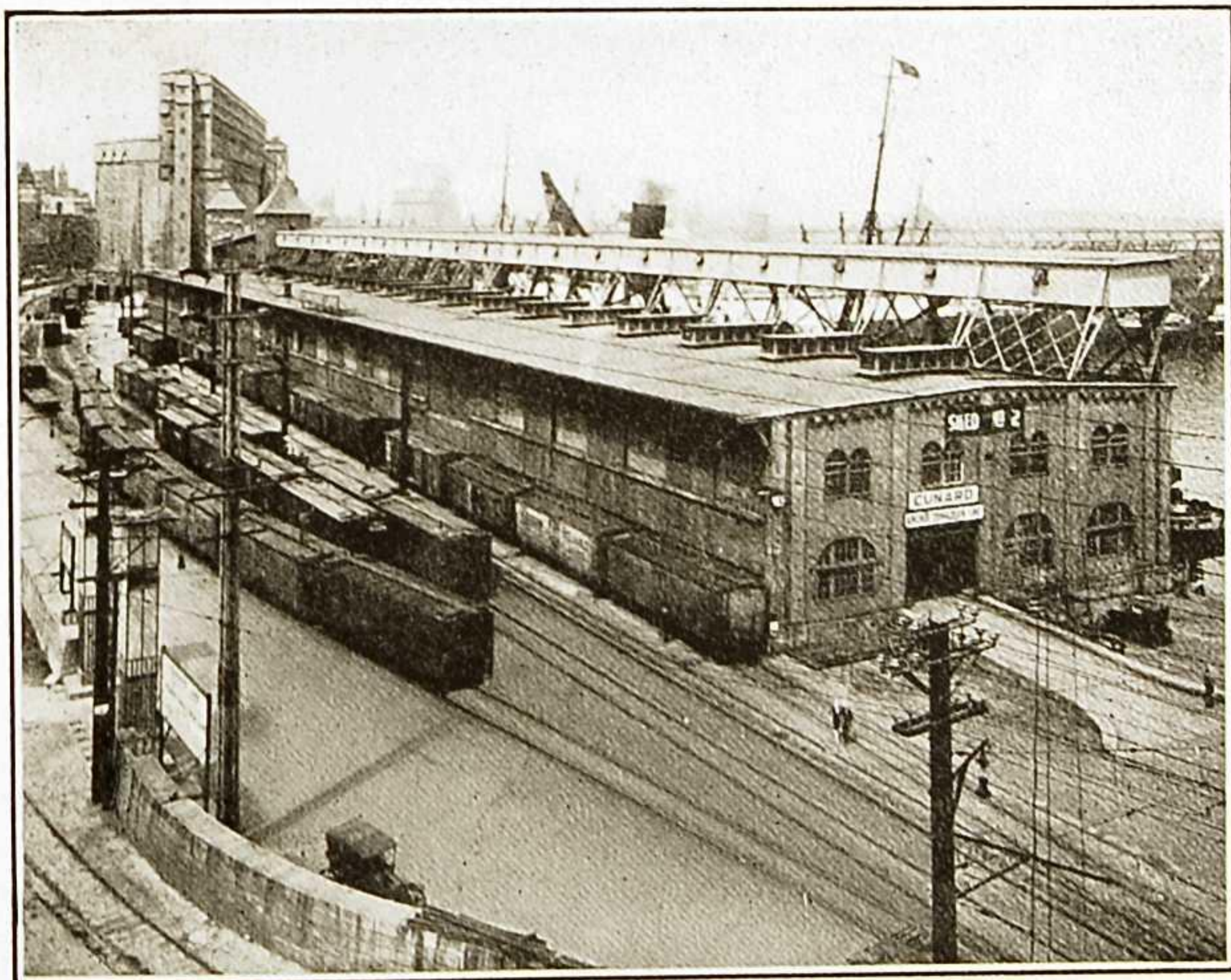
Chaque station de mouillage de cette section est desservie par le réseau ferroviaire électrique de la Commission du Havre.

Voies ferroviaires terminales du Havre

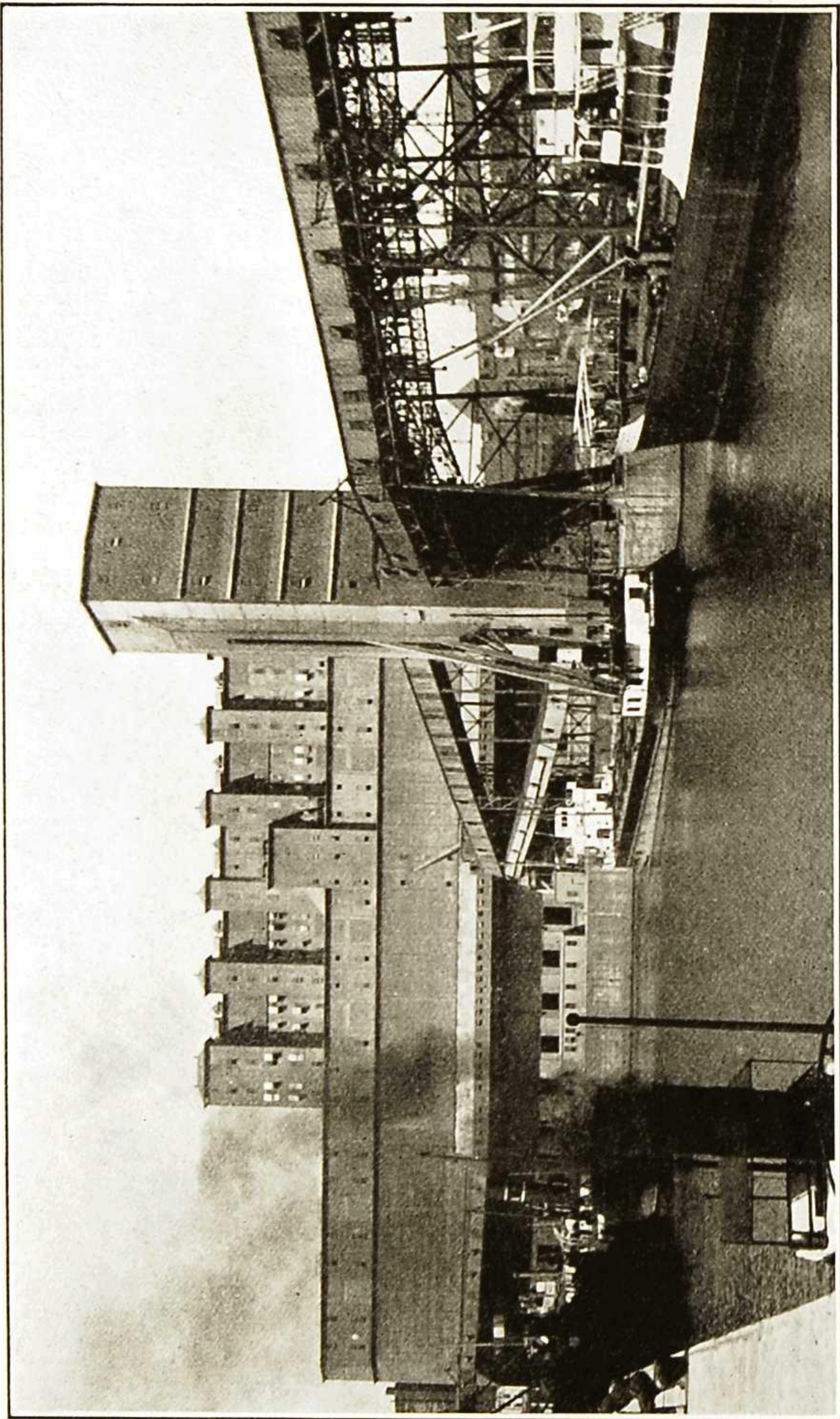
MONTREAL est le point de convergence des deux grands chemins de fer transcontinentaux du Canada, qui sont raccordés aux voies ferroviaires terminales du Havre. Ce dernier réseau, qui appartient à la Commission du Port, a 68 milles de longueur et permet l'accès du Havre à tous les wagons de chemins de fer. Les hangars, les stations de mouillage, aussi bien que toutes les industries qui y ont affaires, sont desservis par cette voie ferroviaire, qui, dès l'année de sa construction, en 1907, manutentionna 70,000 wagons. Aujourd'hui, ce chemin de fer manutentionne, en chiffres ronds, 250,000 wagons par saison, c'est-à-dire, de 1,000 à 1,800 wagons par jour.

Les taux d'aiguillage de ce système peuvent se comparer avantageusement avec les taux d'aiguillage de tous les ports de l'Amérique du Nord.

Toutes les voies ferroviaires terminales du port sont maintenant électrisées.



Tous les hangars sont desservis par le réseau ferré du Havre



L'élevateur à grain No 2

L'élévateur à grain No 2 des Commissaires du Havre

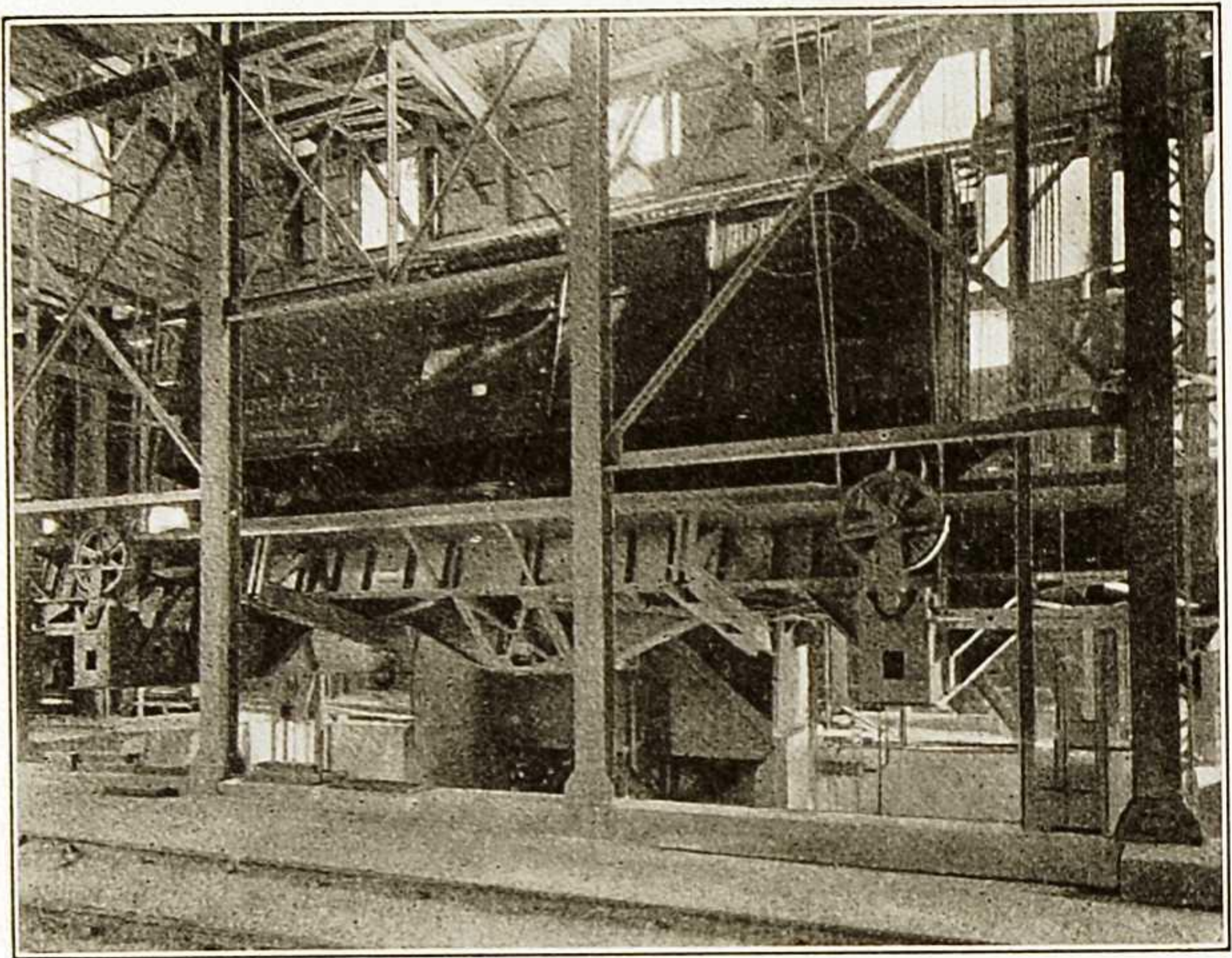
DIMENSIONS: 457 pieds de longueur par 100 pieds de largeur et 200 pieds de hauteur. Capacité d'entreposage: 2,662,000 minots.

C'est la première grande bâtisse terminale construite entièrement de béton armé.

L'Elévateur No 2 est raccordé à l'Elévateur No 1 et peut livrer le grain, par 15 milles de courroies en caoutchouc, à toutes les 20 stations de mouillage de la section centrale du Havre, à une vitesse de 150,000 minots à l'heure.

Montréal est le plus grand port de mer exportateur de grain du monde entier, ayant des élévateurs d'une capacité d'entreposage de 15,162,000 minots. Les chiffres suivants, compilés depuis 1921, représentent les quantités de grain exportées de Montréal et les quantités exportées des autres ports. Il faut se rappeler que Montréal obtient ses avantages en dépit du fait que sa saison de navigation n'est que de sept mois, tandis que les ports rivaux ont chaque année douze mois de navigation.

	1921 minots	1922 minots	1923 minots
Montréal	138,453,980	155,035,817	120,107,990
New-York	84,698,581	127,488,000	97,022,200
Nouvelle Orléans	73,689,399	62,994,000	22,793,801
Baltimore	55,314,808	88,521,000	42,454,000
Philadelphie	46,769,286	60,237,000	37,074,418
Galveston	94,173,049	17,646,000	10,556,000
	1924 minots	1925 minots	1926 minots
Montréal	165,139,399	166,212,335	135,897,882
New-York	79,253,000	120,554,000	99,297,722
Nouvelle Orléans	23,548,749	21,402,000	13,222,217
Baltimore	15,739,000	30,389,000	25,294,022
Philadelphie	19,945,000	41,669,000	21,621,647
Galveston	27,311,050	7,327,000	39,576,243
		1927 minots	
Montréal		195,247,914	
New-York		109,551,001	
Nouvelle Orléans		13,992,393	
Baltimore		23,866,896	
Philadelphie		21,680,801	
Galveston		27,695,029	



Déchargement d'un wagon de grain

Déchargeurs automatiques de wagons

A FIN de réduire les frais de déchargement des wagons de grain, les Commissaires ont installé des déchargeurs automatiques électrisés dans chaque élévateur.

Ces machines sont munies d'un dispositif de levage aussi simple qu'ingénieux. Les wagons sont à la fois levés, basculés et vidés à une vitesse de sept wagons par heure.

Il y a quatre déchargeurs automatiques dans l'Elévateur No 3 et dans l'Elévateur No 2; deux dans l'Elévateur No 1 et un dans l'Elévateur "B".

— — —

Élévateur à grain No 1 de la Commission du Havre

DIMENSIONS: 530 pieds de longueur, 128 pieds de largeur et 202 pieds de hauteur.

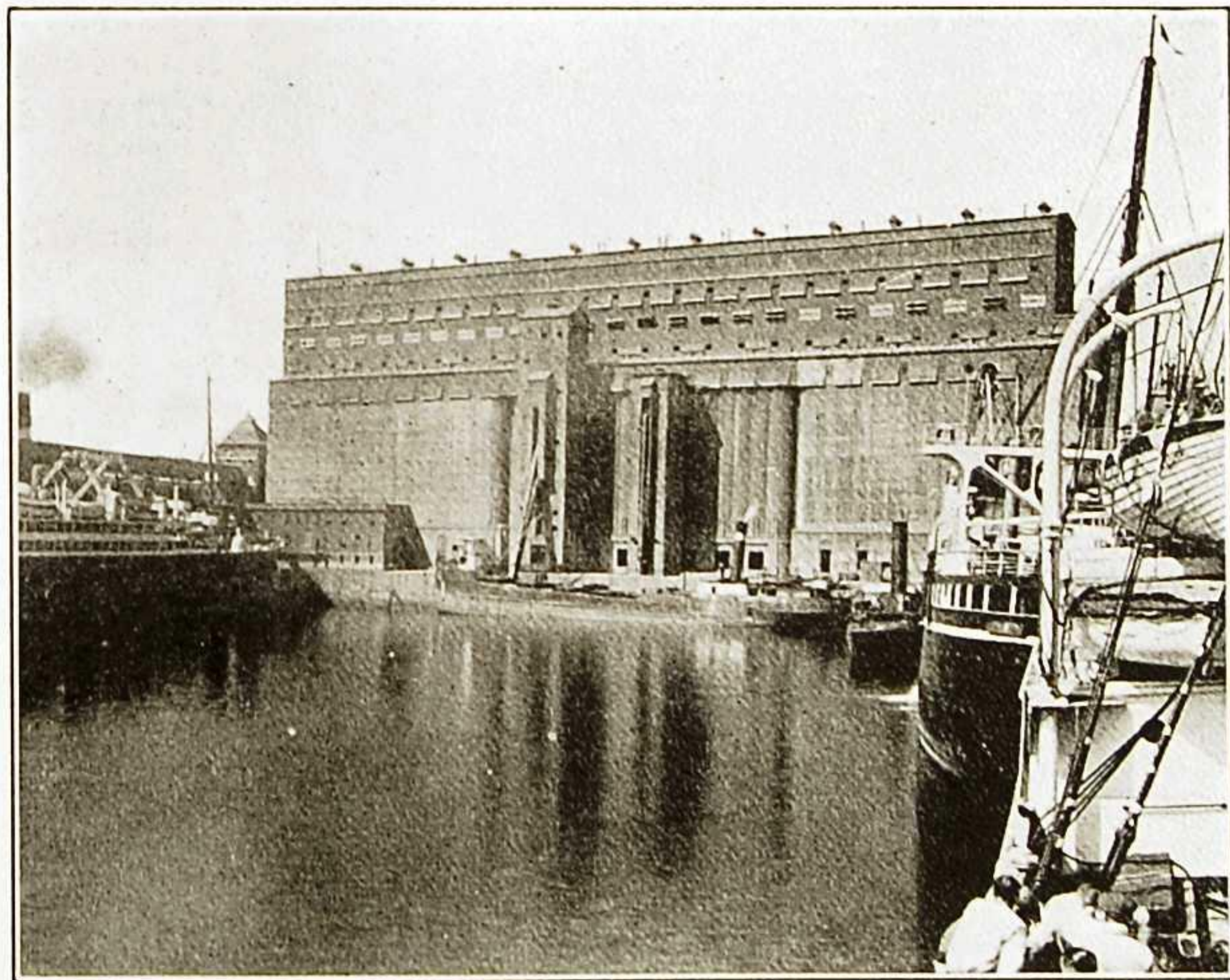
Le plus grand élévateur de port de mer du monde entier.
Capacité d'entreposage: 4,000,000 minots.

Le grain peut être reçu, à cet élévateur, des vaisseaux des lacs et des barges à une vitesse de 40,000 minots par heure.

Le grain peut aussi être reçu par wagons à une vitesse de 48 wagons par heure.

Le grain peut être livré en même temps aux vaisseaux océaniques à une vitesse de 75,000 minots par heure.

Durant la saison de navigation, cet élévateur manutentionna entre 50,000,000 et 60,000,000 minots de grain.



L'élevateur No 1



Le cerveau qui enregistre les opérations du transport du grain

ON voit ci-dessus un coin du Bureau des Statistiques du Grain de la Commission du Havre. Remarquez les tableaux noirs qui couvrent les murs. Sur le tableau noir de droite sont affichées les quantités de chaque qualité de grain, qui sont entreposées dans les élévateurs de jour en jour. Ces chiffres sont mis au point chaque matin après que les rapports des élévateurs pour les livraisons et les réceptions des dernières vingt-quatre heures ont été reçus.

Sur les autres tableaux, on peut suivre le trajet du grain en route vers Montréal, venant des ports de Fort William, Duluth, Buffalo, Port Colborne et de la Baie Georgienne, avec les noms des bateaux, le volume de la cargaison, etc. Le tableau fait voir aussi les expéditions par voie ferrée, les commandes reçues pour les vaisseaux qui se trouvent dans le port, les noms des vaisseaux nolisés pour la transportation océanique. En un mot, ce tableau donne l'historique, toujours en évolution et toujours au point, du mouvement d'exportation du grain via Montréal.

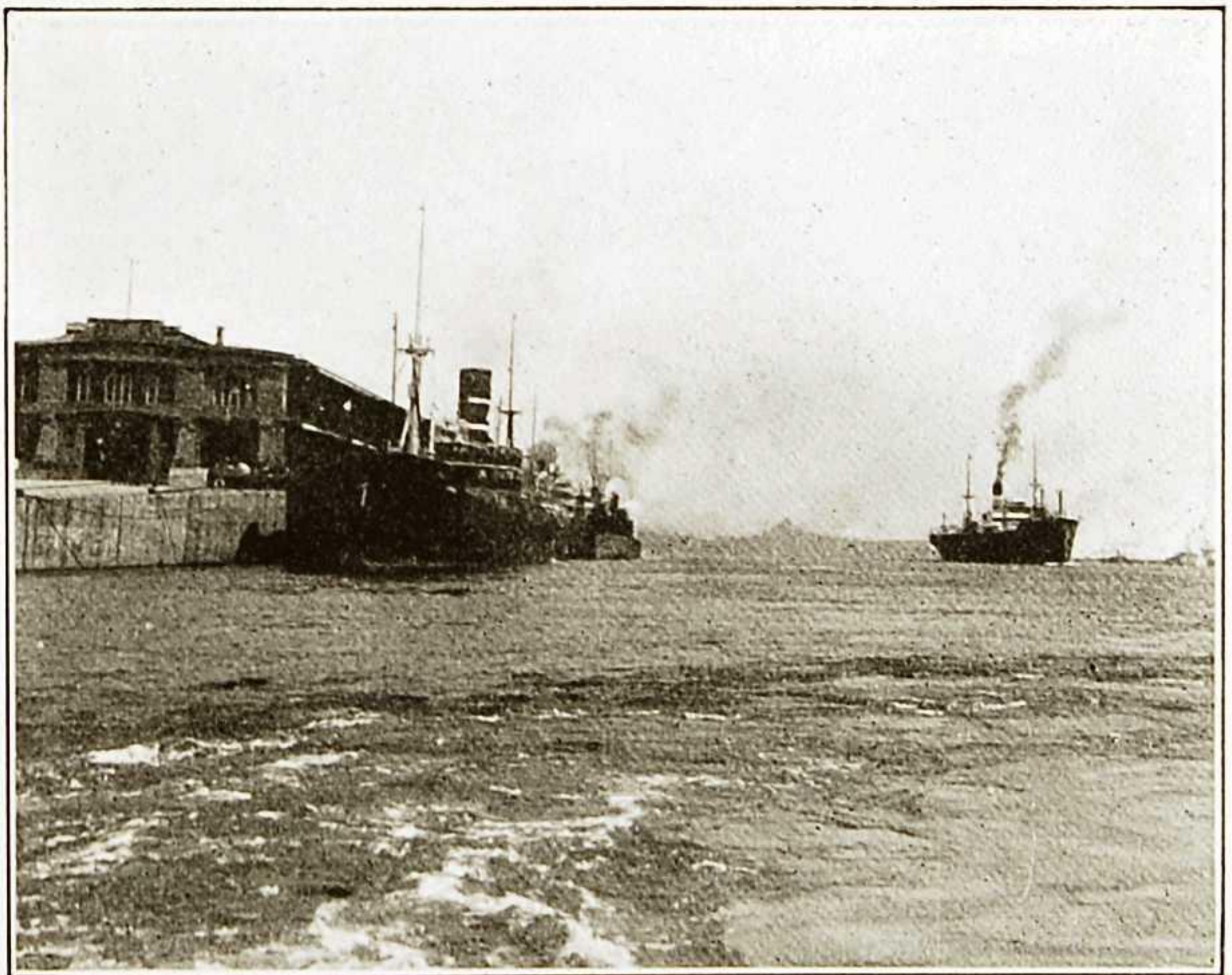
Vers la fin de la saison de navigation, alors que chacun espère voir dépassés les sommets des années précédentes, les colonnes du tableau intitulées "Totaux à date" sont l'objet d'une attention fiévreuse et constante de la part des employés.

Navires marchands

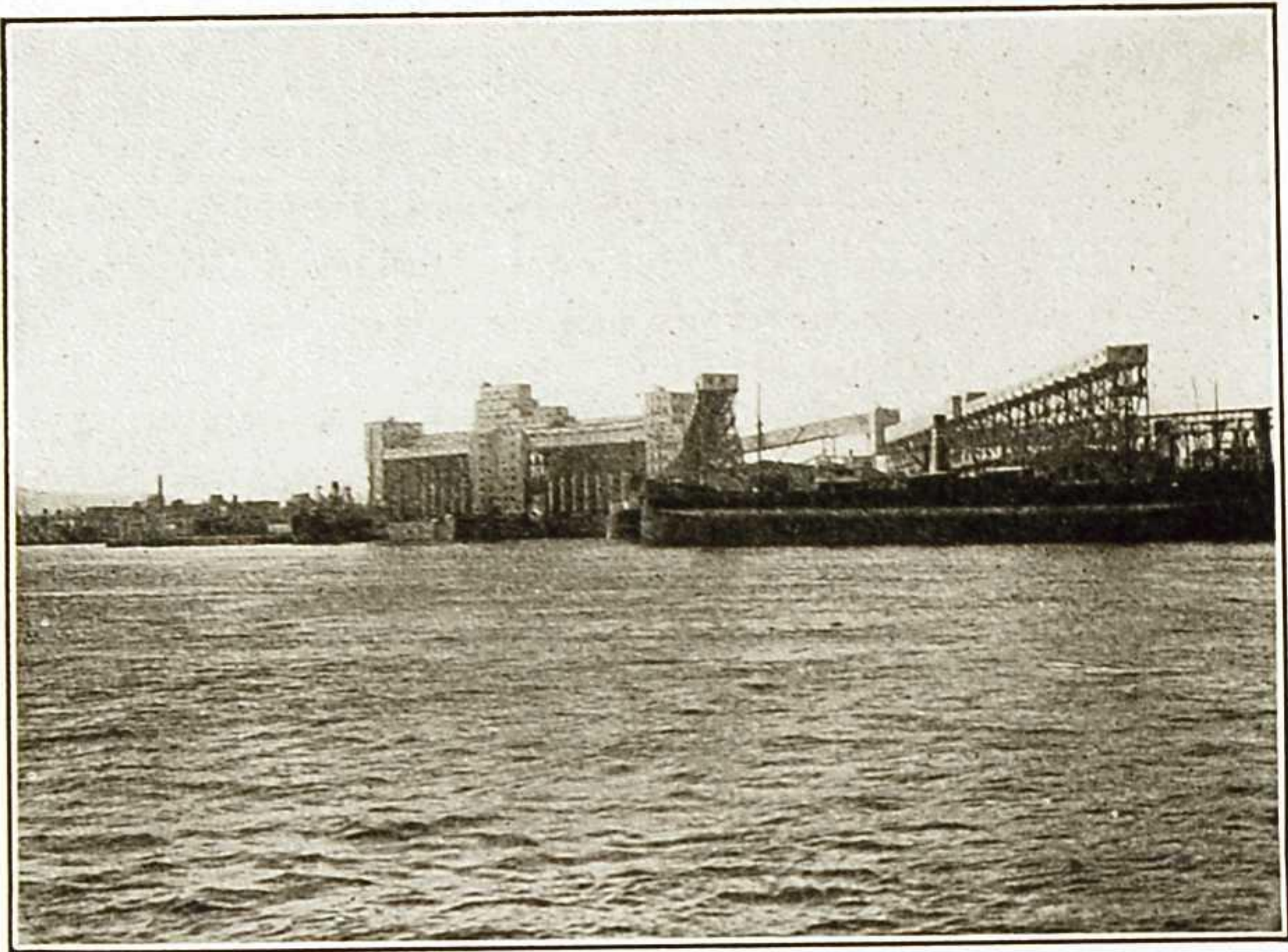
LES transatlantiques à passagers sont magnifiques et rapides. On les appelle "les lévriers de l'océan". Ce sont cependant les transports de marchandises, aux lignes plus ramassées, qui contribuent vraiment à la prospérité du Havre.

On peut voir ci-dessous un cargo-boat, complétant son chargement à une des belles jetées du port. Au large, un autre navire marchand, chargé de denrées quelconques, fait son entrée dans le Port de Montréal.

En 1927, le Havre de Montréal reçut la visite de 1,610 navires océaniques, ayant un tonnage total net, enregistré, de 4,992,486 tonnes.



Cargo-boat dans le havre



L'Élévateur No 3

L'élévateur à grain No 3 de la Commission du Havre

DIMENSIONS: 640 pieds de longueur, 80 pieds de largeur et 200 pieds de hauteur. Capacité d'entreposage: 5,000,000 minots (avec le nouvel annexe).

Situé dans la section est du port, cet élévateur est muni de quatre déchargeurs automatiques de wagons, avec une capacité de 28 wagons par heure, et de quatre conduits de chargement d'une capacité de 60,000 minots par heure.

L'Élévateur No 3 possède huit convoyeurs, communiquant avec cinq stations de mouillage aux jetées Tarte et Laurier, où cinq navires peuvent être aussi chargés de grain en même temps à une vitesse de 120,000 minots à l'heure.

L'élévateur tout entier a été construit d'après les données les plus modernes et le risque d'explosions par la poussière de grain y est réduit au minimum.

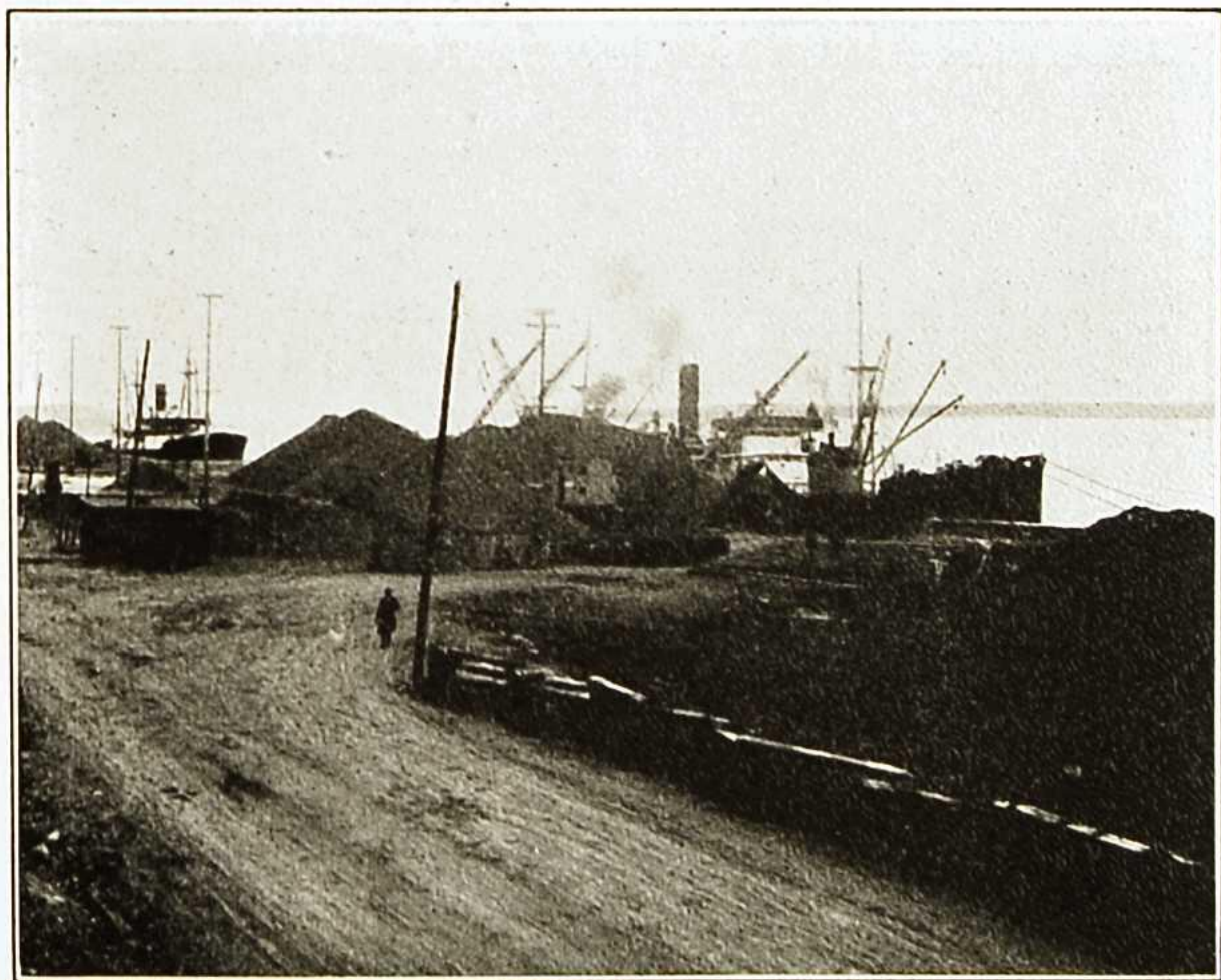
Quand il y a lieu, la capacité d'entreposage de cet élévateur peut être portée à un maximum de 14,000,000 minots.

Les importations du charbon

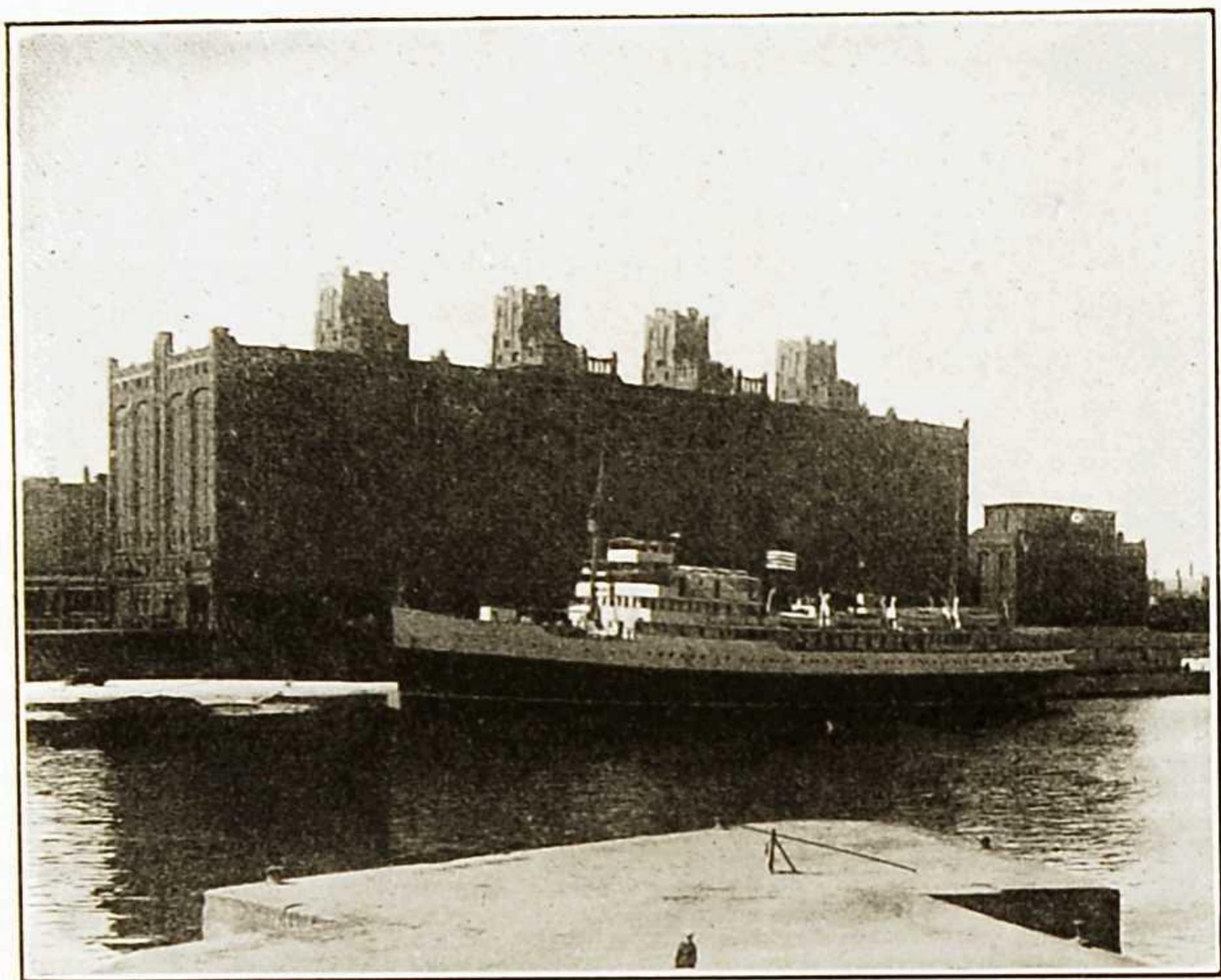
DURANT les quelques dernières années, les Commissaires du Havre se sont intéressés au développement des importations à Montréal du charbon anthracite anglais ou européen. Ces importations ont depuis augmenté merveilleusement et ont atteint, en 1927, le chiffre de 696,609 tonnes.

Comme la plupart des navires qui apportent ainsi du charbon, s'en retournent chargés de grain, il est important d'accélérer le déchargement. La photographie fait bien voir pourquoi à Montréal les navires n'ont pratiquement jamais à payer d'indemnités d'estaries.

Une batterie de cinq grues Browning est occupée à décharger un navire, et, comme chaque grue peut décharger 500 tonnes en 10 heures, l'explication est assez simple. Ces grues ont une capacité de levage de 10 à 30 tonnes; elles sont locomobiles et se rendent rapidement d'un point à un autre sur la voie ferrée du Havre.



Déchargement de charbon anglais



Voyages dans le bas du fleuve

DE magnifiques bateaux sont à la disposition des touristes qui désirent admirer les beautés du bas du fleuve St-Laurent.

On voit ci-dessus le *New Northland* à sa station de mouillage vis-à-vis l'entrepôt frigorifique de la Commission.

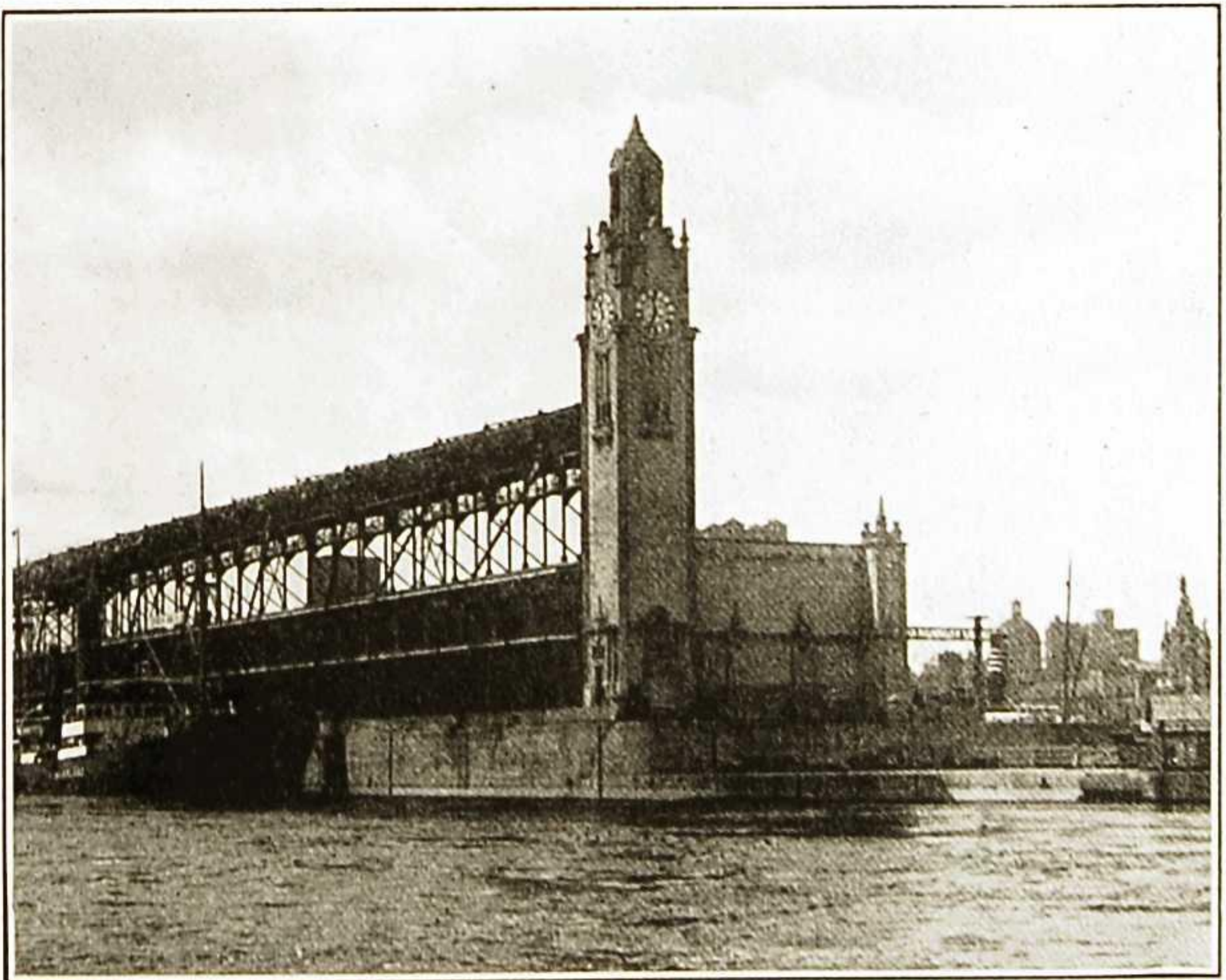
Comme on le voit d'après la photographie, on peut obtenir sur ces bateaux tous les comforts des grands transatlantiques. Ces voyages rendent accessibles aux touristes des régions encore vierges, qui ont toute la majesté et la beauté des pays du nord.

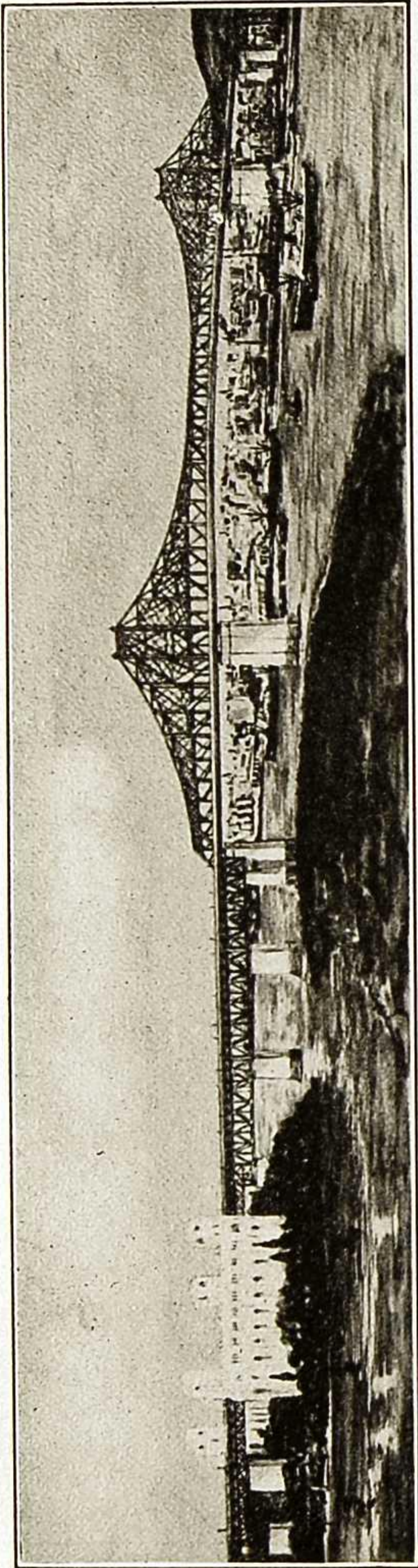
Tour commémorative des marins canadiens (Sailors' Memorial Tower)

L'UN des monuments les plus gracieux et les plus artistiques qui aient été érigés à la mémoire des héros de la Grande Guerre à Montréal, se trouve au bout de la Jetée Victoria.

C'est la Tour Commémorative des Marins Canadiens, qu'on voit dans la photographie ci-dessous. L'inscription sur la Tour se lit comme suit: "Pour commémorer la vaillance des héros de la Marine de Guerre et de la Marine Marchande". La pose de la pierre angulaire fut présidée en 1919 par S. A. R. le Prince de Galles.

Au sommet de la Tour, sur les quatre faces, se trouve une horloge illuminée, que tout vaisseau, entrant au port ou en sortant, peut consulter avec facilité, soit le jour, soit la nuit.

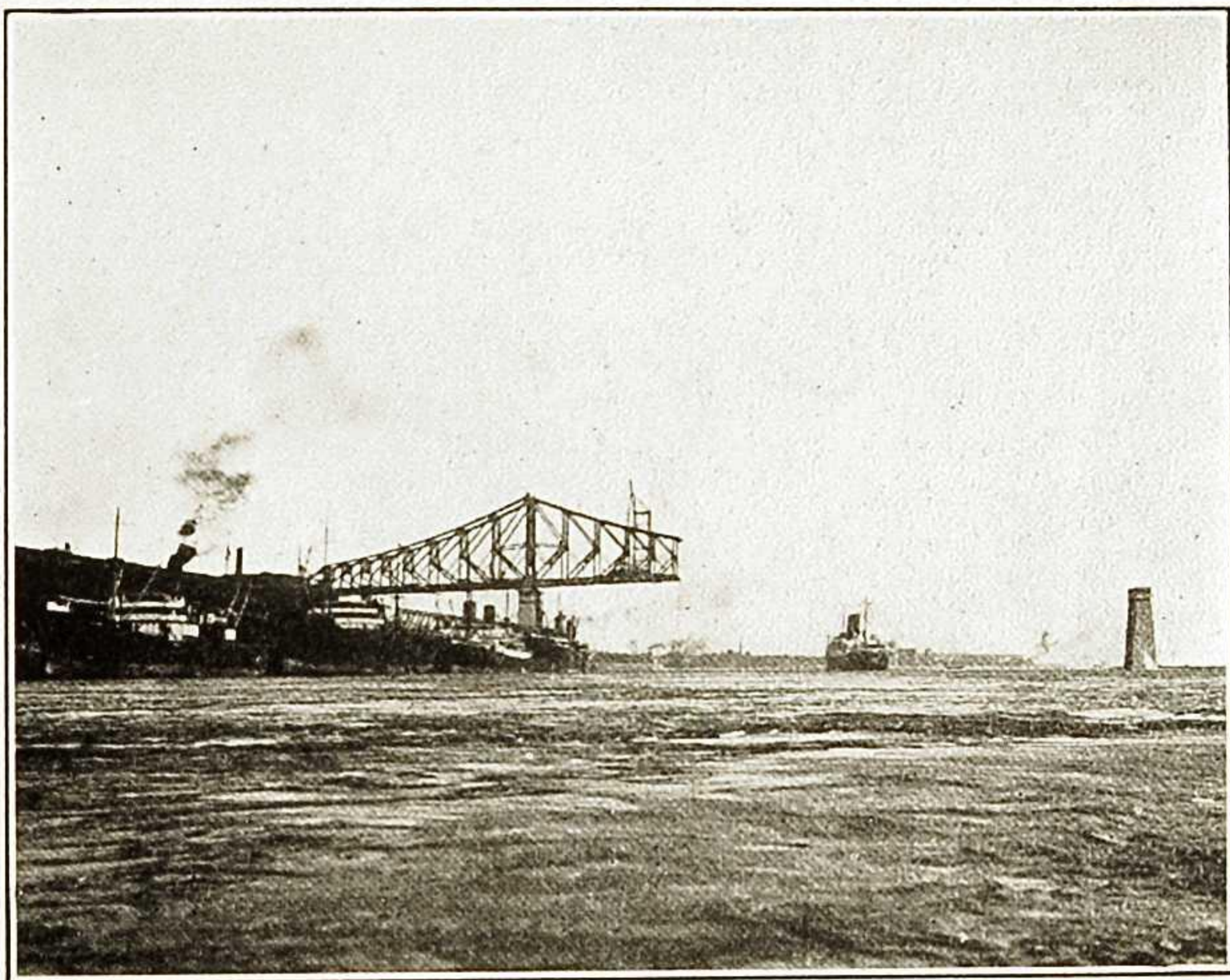




LE nouveau pont du Havre unira la ville de Montréal à la ville de Longueuil et aux autres municipalités de la rive sud. Le besoin de ce pont se faisait sentir depuis longtemps. Cette construction a été confiée aux Commissaires du Havre de Montréal, parce que l'entreprise est due en partie à leur initiative et à

leurs efforts et parce que le pont se trouve sur la propriété du Havre.

Le dessin ci-dessus fait voir la portion nord du pont, une fois complétée. A l'extrême gauche se trouve le pavillon bâti sur l'île Ste-Hélène. A cet endroit, on aura accès par une rampe à ce beau parc naturel, au milieu même du fleuve St-Laurent.



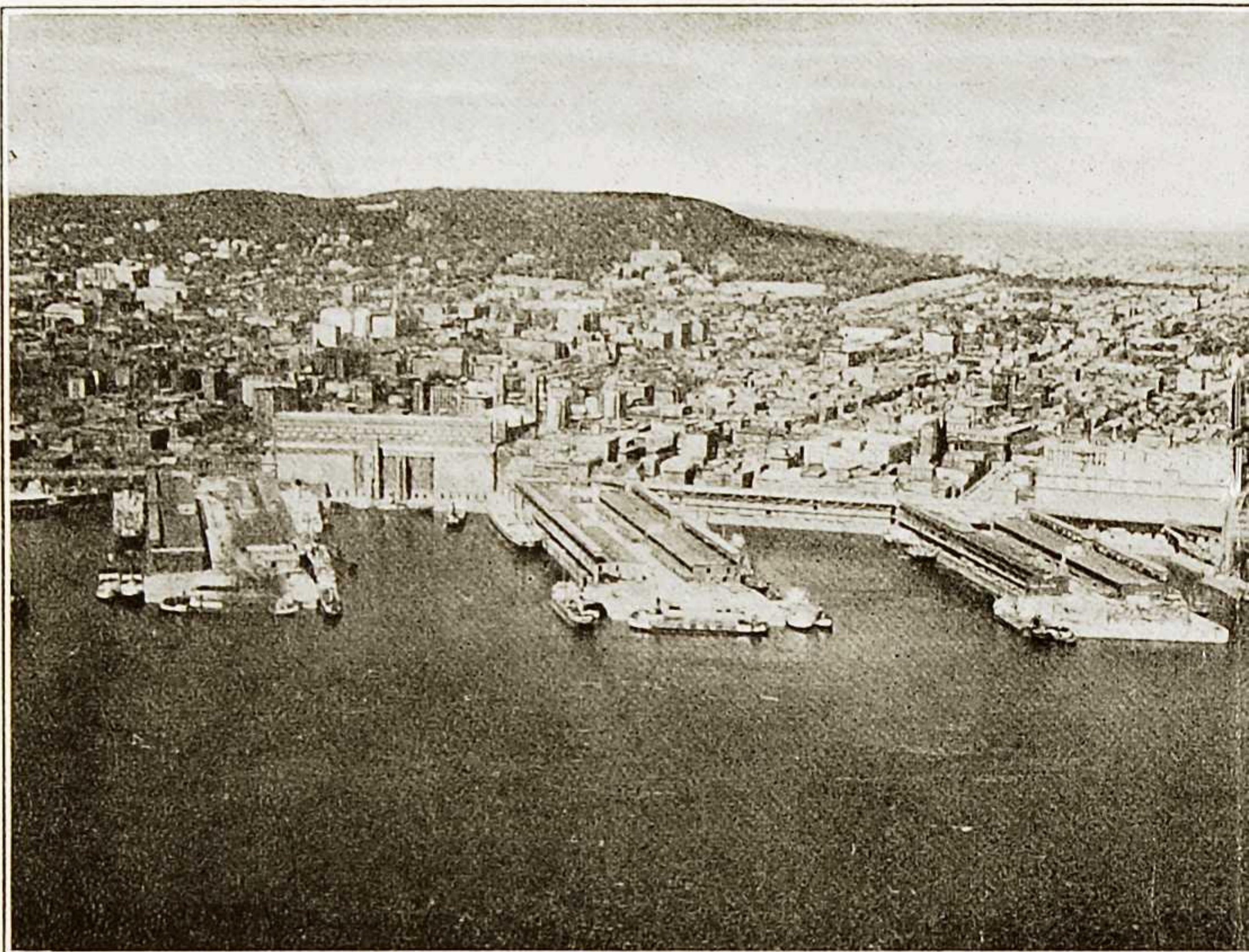
Un paquebot passe entre les piliers du nouveau pont

Les piliers du pont

LA construction fut menée énergiquement de l'avant durant 1927. En 1926, on avait construit, lancé et submergé les énormes caissons d'acier. Le travail fut continué malgré tous les obstacles. Il fallait en effet que les piliers fussent prêts à temps pour la pose des longerons et des armatures d'acier.

Le Pilier No 24, qu'on peut voir dans cette photographie, a 127 pieds 9 pouces par 50 pieds 6 pouces à la base. A sa plus grande hauteur, il mesure 198 pieds du fond et 150 pieds hors de l'eau. Cette construction a exigé 23,000 verges cubes de béton et à peu près 1,400 verges carrées de parements de pierre. Au sommet, le pilier mesure 87 pieds par 30 pieds.

Le poids total du pilier, sans son armature d'acier, est de 34,500 tonnes.



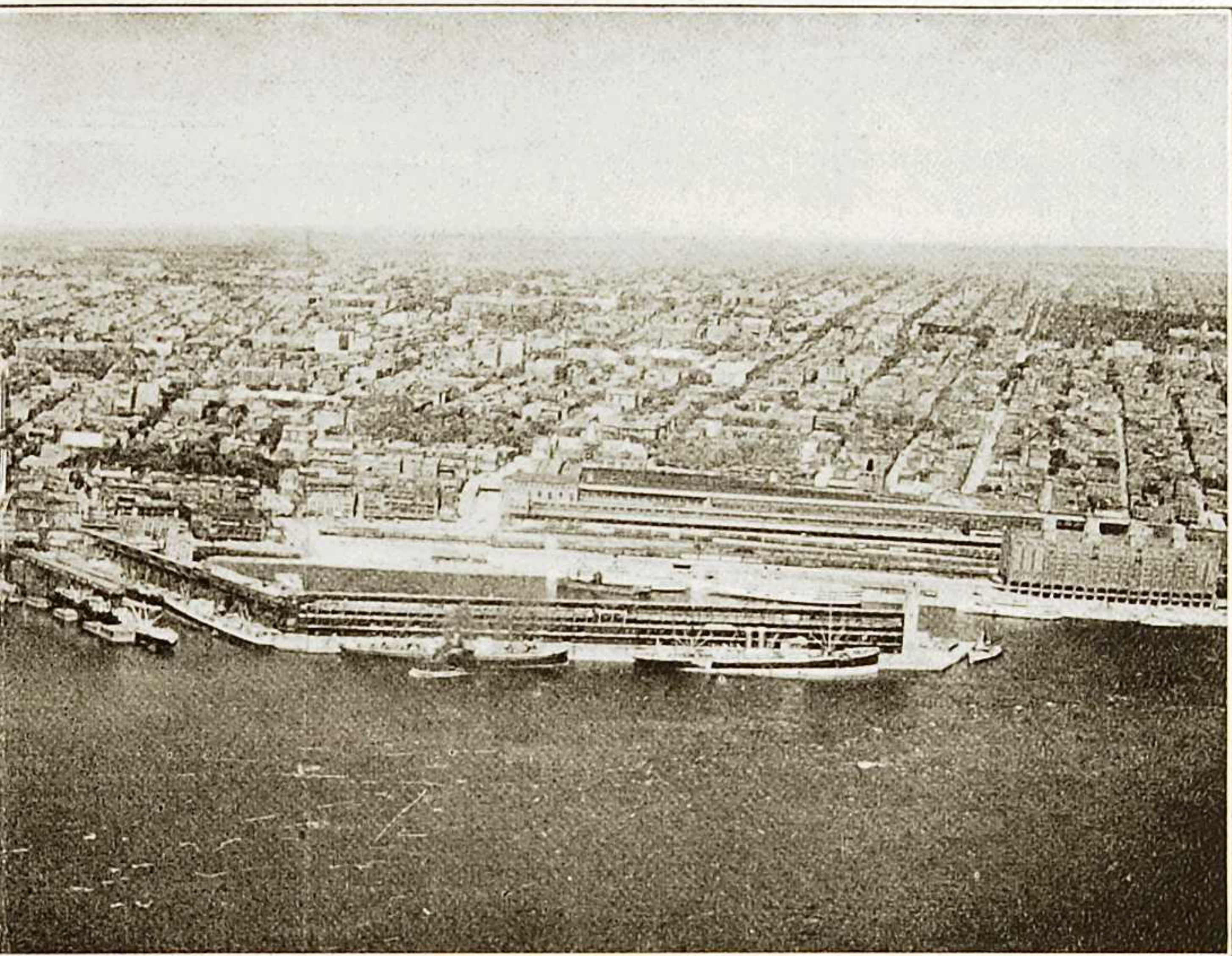
Vue à vol d'oiseau du

MONTREAL est le port de mer le plus éloigné de la mer qui existe. Il est situé à mille milles de l'Atlantique, au point de convergence de la navigation océanique et de la navigation fluviale. Le chenal des vaisseaux, venant de la mer, a une profondeur minimum de 30 pieds à bas niveau. Montréal se trouve à la tête d'une voie fluviale de canaux et de lacs de seize cents milles, s'étendant jusqu'à Fort William, Port Arthur et Duluth et allant jusqu'au cœur même du continent nord américain.

Le Port de Montréal offre de plus grands avantages qu'aucun autre port de l'Atlantique non seulement au commerce canadien mais même au commerce des états américains qui sont voisins des grands lacs. Il est plus près d'Europe qu'aucun autre port, comme on peut le voir par les chiffres suivants, donnant les distances à partir de Liverpool:—

Montréal	2,773 milles	Baltimore	3,324 milles
Boston	2,810 “	Canal Panama	4,530 “
New-York	3,010 “	Nouvelle Orléans . .	4,553 “
Philadelphie	3,160 “	Galveston	4,730 “

Le Havre comprend seize milles de territoire riverain de chaque côté du St-Laurent. Chaque pied de ce territoire est administré par la Commission du Havre, qui est nommée par le Gouverneur en Conseil.



Havre de Montréal

Sur les quais du port passe annuellement presque un tiers des importations et des exportations du Dominion.

En vingt ans, le revenu de la Commission du Havre a augmenté de \$498,661.12 à \$5,453,951.56.

En 1904, le Havre de Montréal manutentionna 565,355 minots de grain. En 1927, il exporta 195,247,916 minots.

Trente vaisseaux de haute mer peuvent être chargés de grain en même temps au port de Montréal.

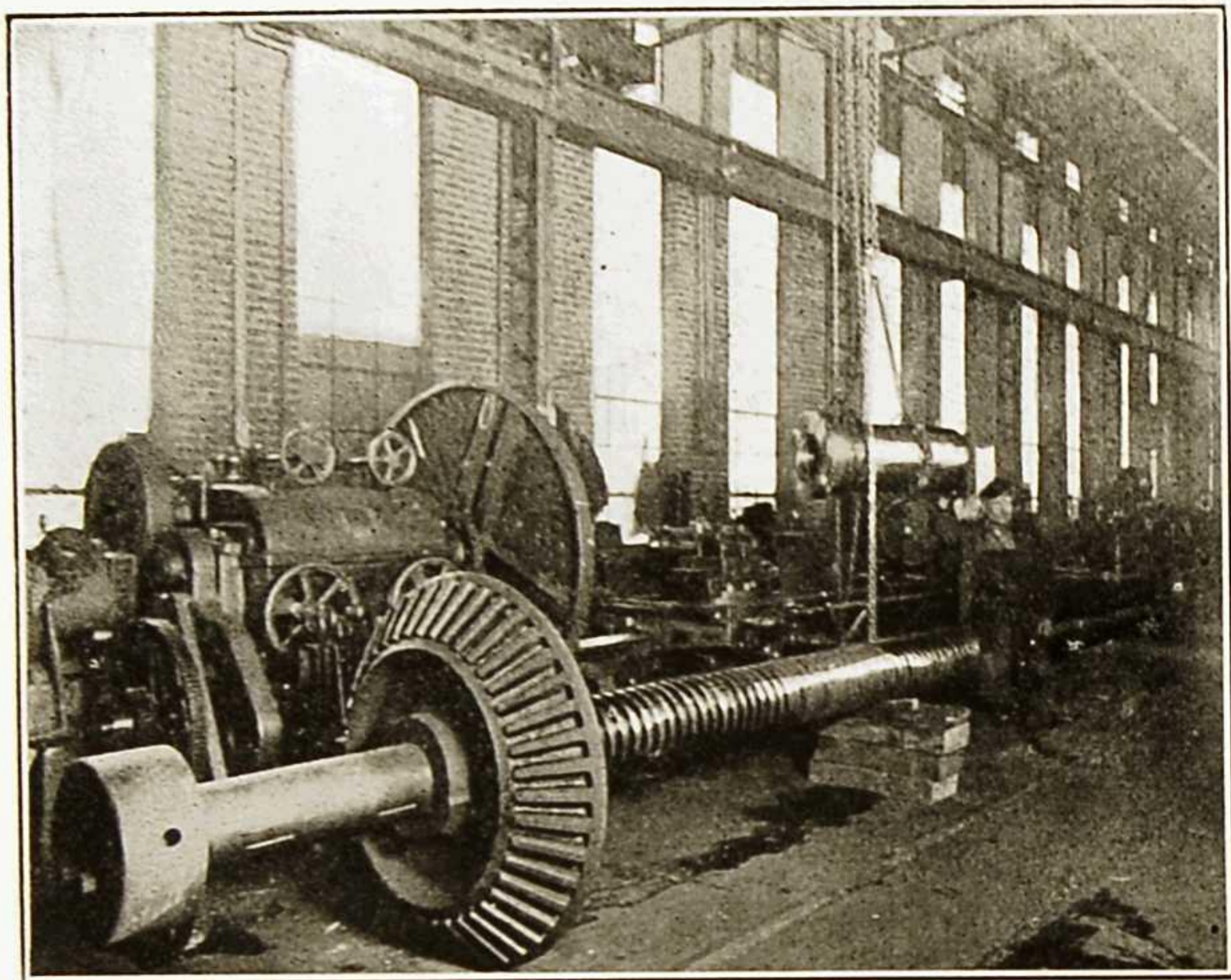
Le Havre a neuf milles de quais capables de recevoir à la fois cent vingt-cinq vaisseaux.

Les vaisseaux n'ont à payer ni droits de tonnage, ni droits de mouillage dans le Port de Montréal.

Le port a une capacité plus grande qu'aucun autre port nord américain pour la manutention et l'entreposage de grain. Il peut recevoir, entreposer, manutentionner et exporter le grain plus promptement et plus économiquement qu'aucun autre port du continent.

Vingt-six grands hangars de transit, bien éclairés, à deux étages d'à peu près 500 pieds de longueur et de 100 pieds de largeur, sont à la disposition de ceux qui veulent profiter des facilités du Port de Montréal.

Le Havre de Montréal représente en chiffres ronds une dépense de \$50,000,000. *Le port n'a jamais manqué de payer l'intérêt sur ses obligations et n'a jamais été à charge au trésor national.*



Un coin de l'atelier de machines

Ateliers de machines

LE Havre de Montréal a constamment besoin des services d'ateliers de machines pour l'entretien et la réparation de son énorme équipement.

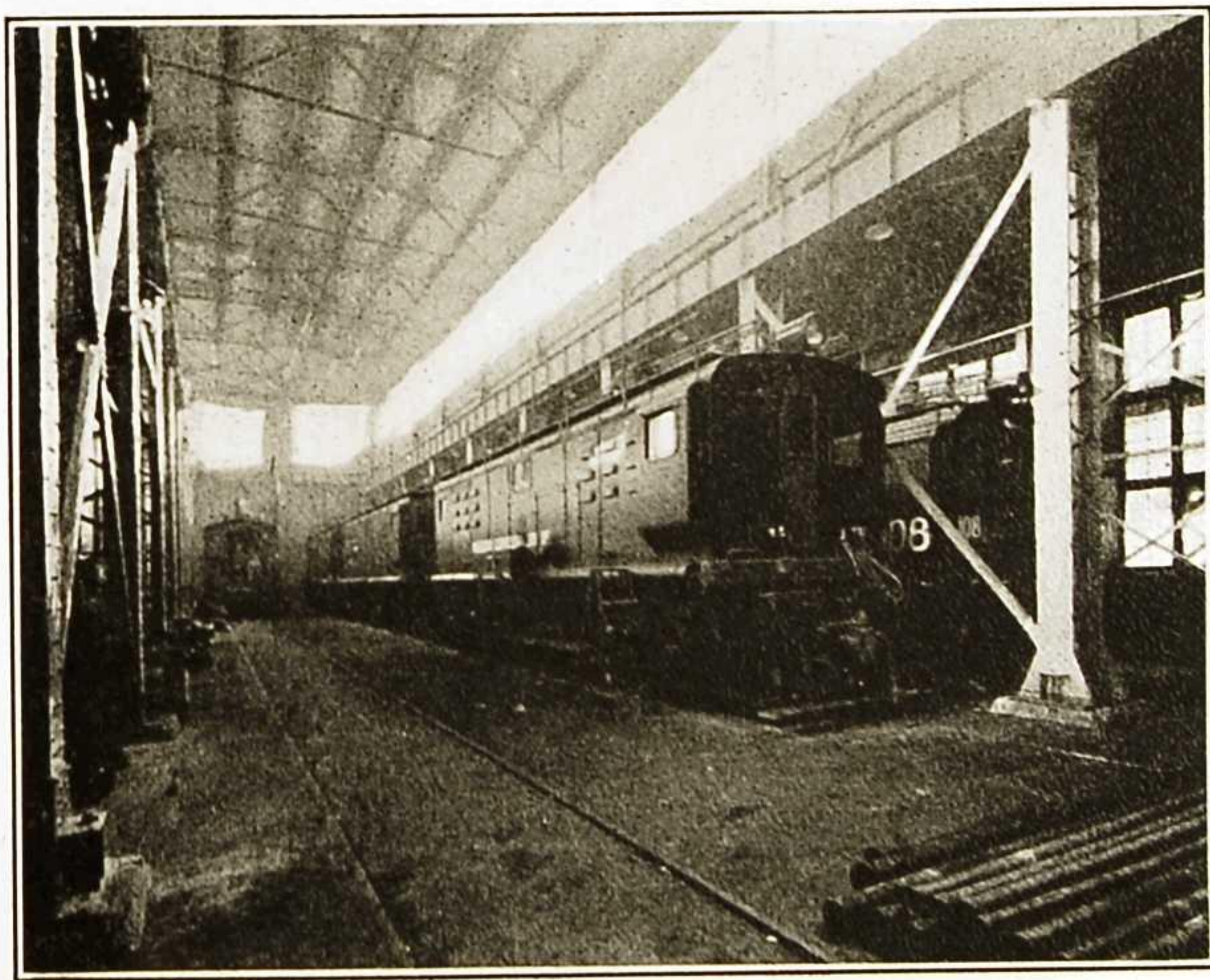
Les Commissaires ont deux ateliers de machines, l'un sur la Jetée de Garde et l'autre plus récent, près du garage de locomotives. Tous les travaux ordinaires de réparations, de renouvellement de parties, sont menés à bonne fin dans ces ateliers d'une façon absolument satisfaisante.

Parmi les machines, dont ces ateliers sont munis, mentionnons: une raboteuse de 36 pouces, un tour à bois, un tour "turret", un tour spécial de 72 pouces, une taraudeuse à tuyaux, deux perçoirs debout, un perçoir radial, une taraudeuse à boulons, une scie à métal électrique, un marteau à air, un tour à machines pour usage général, des rouleaux horizontaux pour plier les plaques d'acier, une machine à poinçonner et à tailler l'acier, une raboteuse ouverte, 3 tours ordinaires à machines, etc.

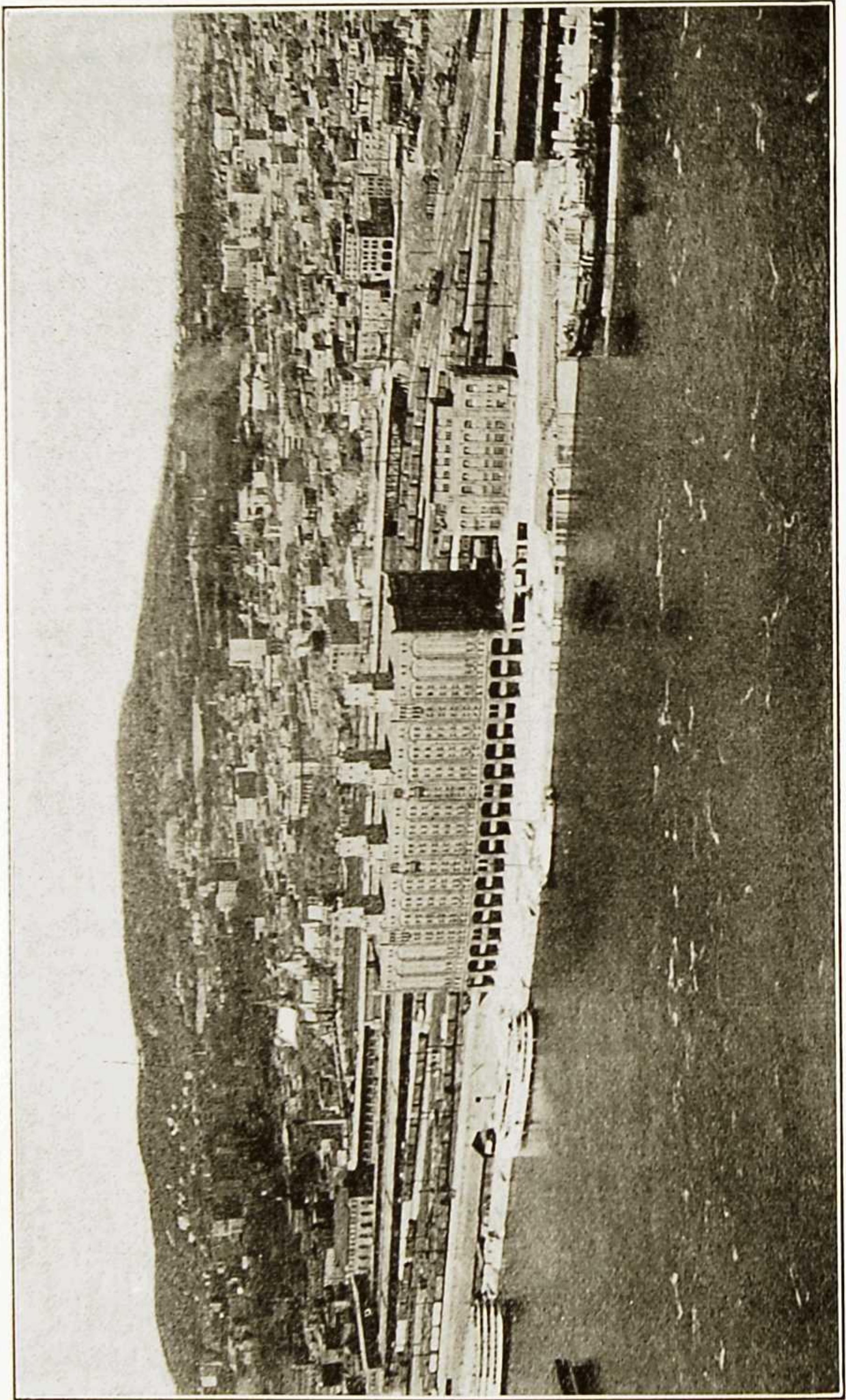
Garage de locomotives

LES Commissaires ont fait construire pour remiser leurs neuf locomotives nouvelles un garage de locomotives capable de recevoir les neuf locomotives à la fois.

La structure d'acier de cette bâtisse comprend trois rangées de colonnes dont deux supportent une grue locomobile de 35 tonnes travaillant au-dessus de fosses à réparation chauffées. Deux fosses peu profondes sont ménagées sous les rails du garage, qui sont situés de l'autre côté de la rangée centrale de colonnes. Dans ces fosses, des calorifères à vapeur ont été installés pour sécher la machinerie de commande qui se trouve sous la cabine de la locomotive.



Intérieur du garage de locomotives



L'entrepôt frigorifique

Entrepôt frigorifique

LES Commissaires du Havre possèdent un grand entrepôt moderne, qui est d'accès facile au trafic du Havre aussi bien qu'à celui de la ville.

Cet entrepôt a 440 pieds de longueur, et 110 pieds de largeur et 10 étages de hauteur. Il est situé à proximité d'un quai où peut mouiller n'importe quel vaisseau venant au port de Montréal. Dix wagons frigorifiques peuvent être aiguillés dans la bâtisse qui est adjacente à la plate-forme aux camions. Dix autres wagons peuvent être chargés ou déchargés aux portes même de l'entrepôt. Trente camions, remisés dans la bâtisse même sont toujours prêts à manutentionner les denrées directement des plates-formes.

La capacité d'entreposage de l'entrepôt tout entier est de 4,628,000 pieds cubes.

L'entrepôt proprement dit est construit en béton armé massif avec murs de revêtement en brique du type le plus moderne. Toutes les commodités connues ont été ménagées pour rendre l'entrepôt parfait.

Dans chacune des chambres froides, on a installé un appareil pour créer la température requise.

Quatre tours d'eau situées sur le toit servent à alimenter le système d'arrosage automatique.

Un puits artésien de 1,100 pieds de profondeur fournit une eau d'excellente qualité à une température de 42 degrés en été. C'est là une des caractéristiques de cet entrepôt.

L'équipement mécanique et la station d'énergie électrique sont situés à 50 pieds de l'entrepôt dans une bâtisse de béton armé massif et de brique. Il y a dans cette bâtisse deux modèles de toutes les machines importantes, comme compresseur, etc. De cette façon, si une moitié de l'équipement de force motrice venait à manquer, l'autre moitié suffirait à fournir à tous les besoins.

Une machine pour manufacturer la glace fait aussi partie de cet équipement.

Le fonctionnement de l'entrepôt

LA construction de l'entrepôt frigorifique fut l'objet de soins méticuleux. Aucune phase de cette construction ne fut négligée, de sorte que l'entrepôt offre aujourd'hui des conditions idéales pour la conservation des denrées avariées.

Le 24 avril 1922, dès que la première chambre froide fut prête à fonctionner, une cargaison d'œufs fut immédiatement entreposée. Depuis ce temps, l'entrepôt a été sans cesse en opération et il fallut ajouter plusieurs extensions aux chambres froides.

Voici une liste des quantités de denrées entreposées en moyenne au cours d'une saison:—

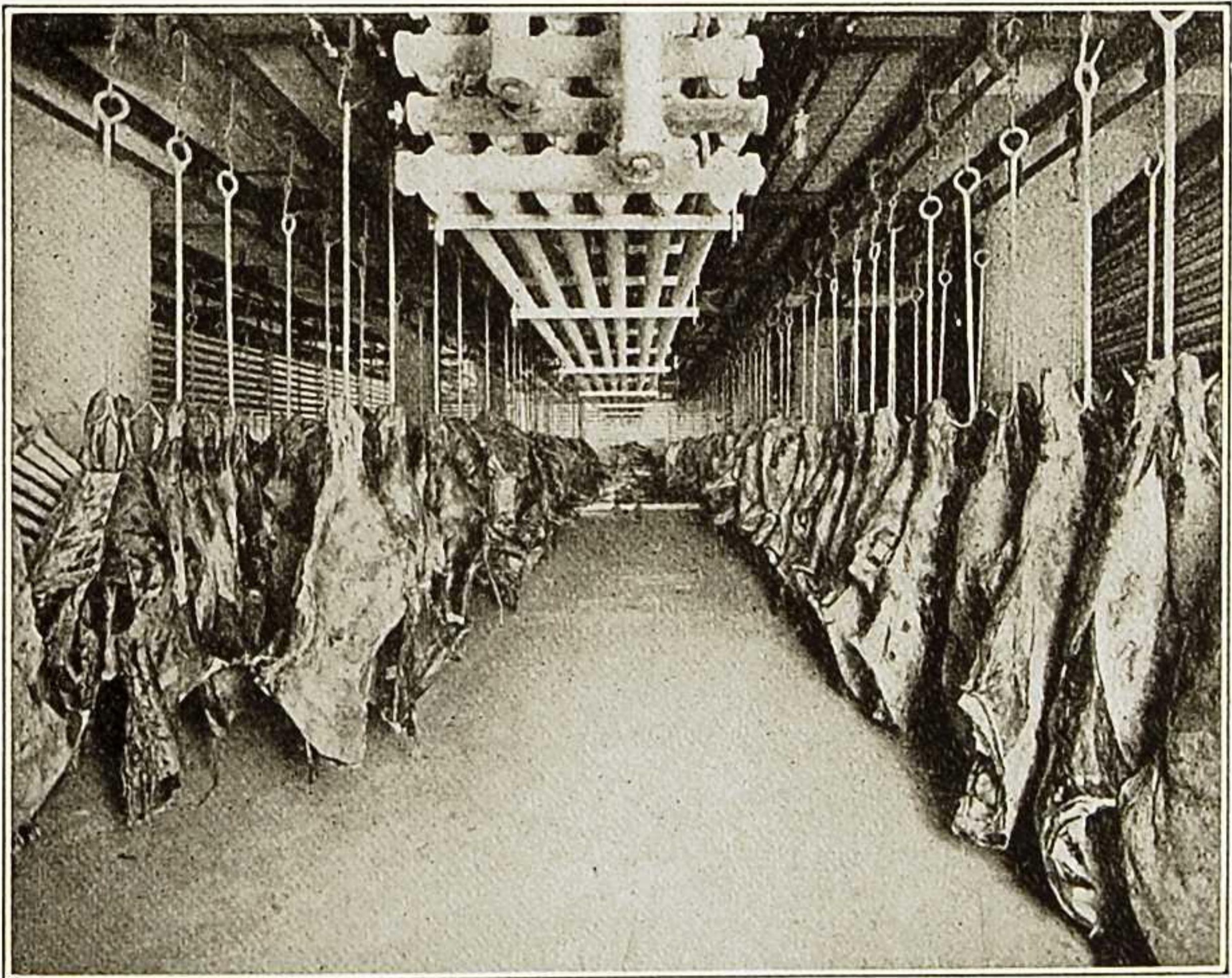
Pommes	21,042 barils
Pommes	35,161 boîtes
Pommes évaporées	293,633 livres
Beurre	11,584,216 livres
Fromage	52,670,160 livres
Céleri	13,789 caisses
Conserves	4,771 caisses
Oeufs	1,566,100 douz.
Poisson	2,710,158 livres
Viande	7,793,251 livres
Volaille	2,107,865 livres
Oignons	8,750 poches
Oignons	15,420 caisses
Houblon	8,842 ballots
Ficelle de chanvre	400,900 livres
Fourrures	117,094 livres

L'entrepôt manutentionne en plus une grande quantité de denrées diverses, telles que houblon, fougères, noix, figues, dattes, pommes sèches, oignons, céleri, navets, carottes, etc. Pendant les mois d'été, les marchands de fourrure se prévalent des facilités de l'entrepôt pour la protection de leurs précieuses marchandises et on estime qu'à cette saison l'entrepôt reçoit des fourrures d'une valeur de plus d'un million de dollars.

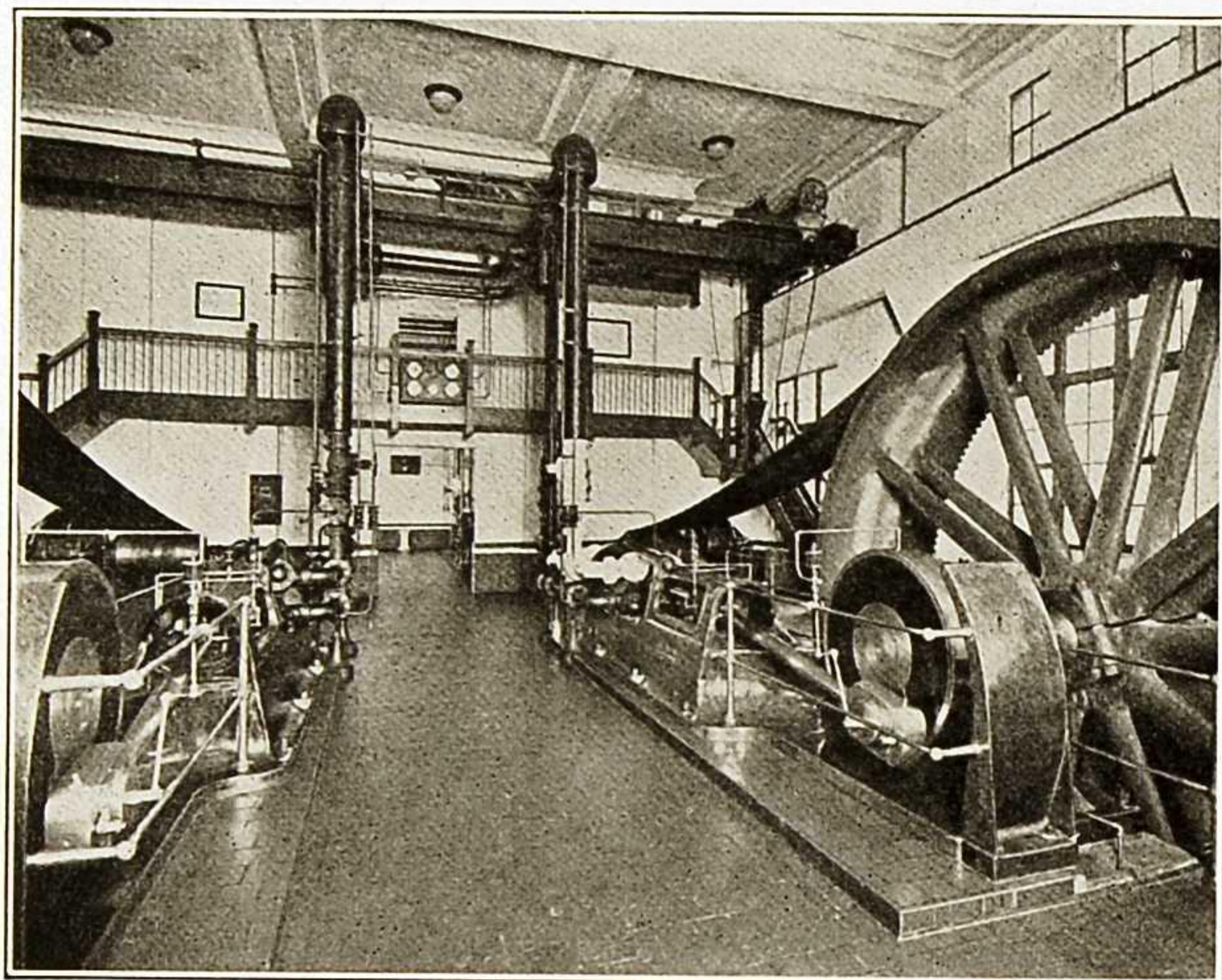
Chacune de ces denrées exige un soin spécial. Les Commissaires du Havre sont généralement félicités par leurs clients sur l'excellent état des denrées manutentionnées par l'entrepôt frigorifique dont la réputation est déjà universelle.



Quelques-unes des denrées manutentionnées par l'entrepôt frigorifique



Bœuf de l'ouest dans l'entrepôt du havre



Compresseurs à l'ammoniaque de l'entrepôt frigorifique

C'EST dans la bâtisse de la force motrice, qui est adjacente à l'entrepôt, que se trouvent les machines réfrigérantes.

Cette photographie nous fait voir les compresseurs à l'ammoniaque Linde, actionnés à l'électricité. Chaque compresseur a une capacité normale de réfrigération de 150 tonnes par jour, capacité qui peut être facilement portée à 200 tonnes par jour.

L'ensemble des planchers de l'entrepôt est réfrigéré par le moyen de frigorifères, à travers lesquels circule une saumure de chlorure de calcium. Cette saumure a été d'abord portée à une très basse température, dans la bâtisse de force motrice, par le procédé d'expansion d'ammoniaque anhydre.

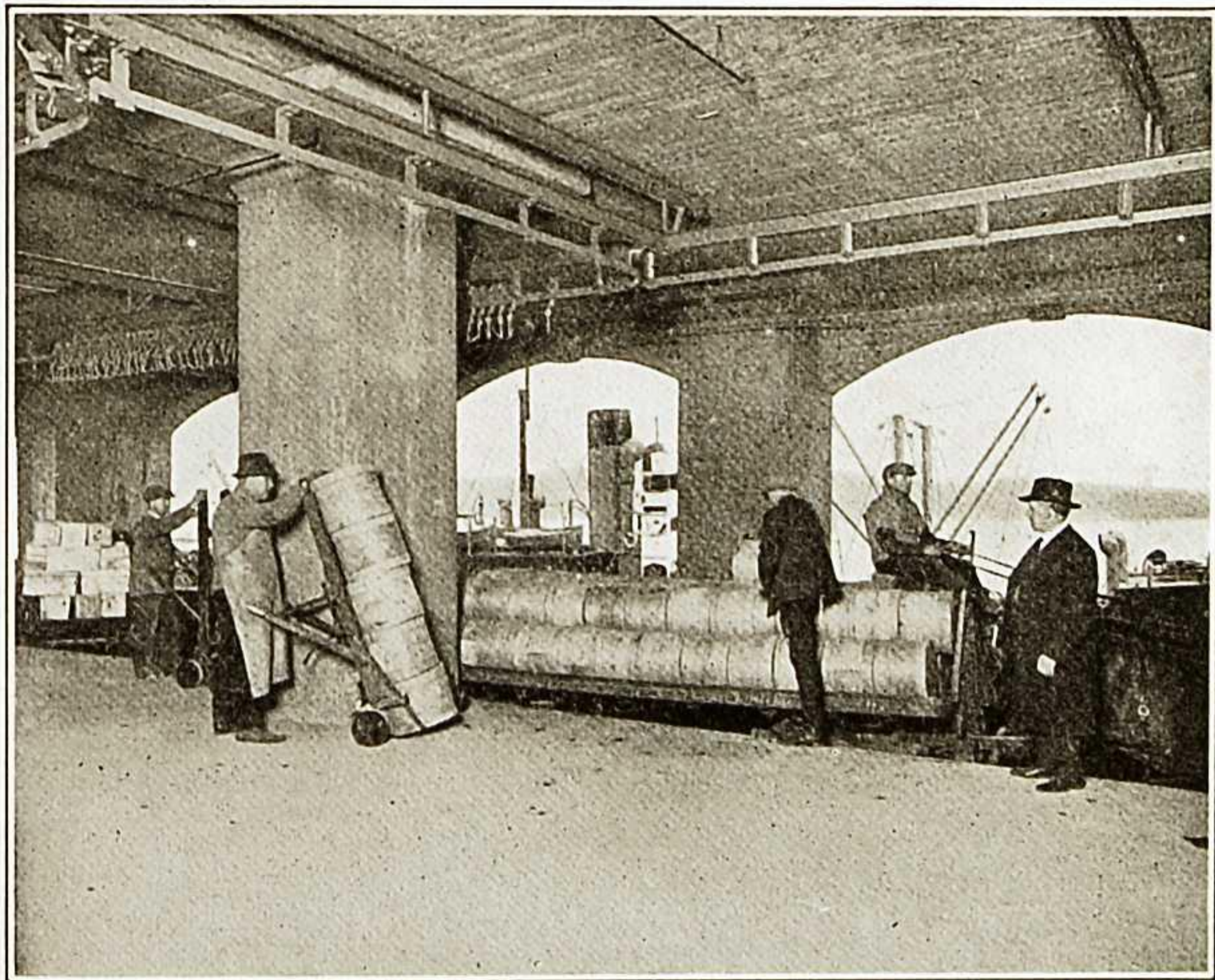
Plate-forme de réception de l'entrepôt frigorifique

LA photographie nous fait voir des consignations de fromage, apportées par camions à l'entrepôt. On peut voir les haquets ou chariots spéciaux dont on fait usage pour transporter le fromage.

Quarante charrettes ou camions peuvent être déchargés en même temps à cette plate-forme, qui se trouve sur la Jetée à haut niveau.

On peut se rendre compte, d'après la vignette, combien l'entrepôt est près de la station de mouillage à bas niveau. La photographie fait voir, en effet, un navire amarré à cette station — tout à côté de l'entrepôt.

On peut aussi voir les rails élevés qui servent au transport des quartiers de bœuf.





Dispensaire de premiers secours

C'EST une des plus récentes institutions du Havre, une de celles qui inspirent le plus de confiance aux milliers d'employés de la Commission. Il y a constamment un médecin de service dans ce dispensaire, qui est toujours prêt à donner les premiers soins en cas d'accident.

Bien que cet hôpital soit petit, l'équipement en est tout à fait complet. Il est situé à peu près au centre du territoire du Havre.

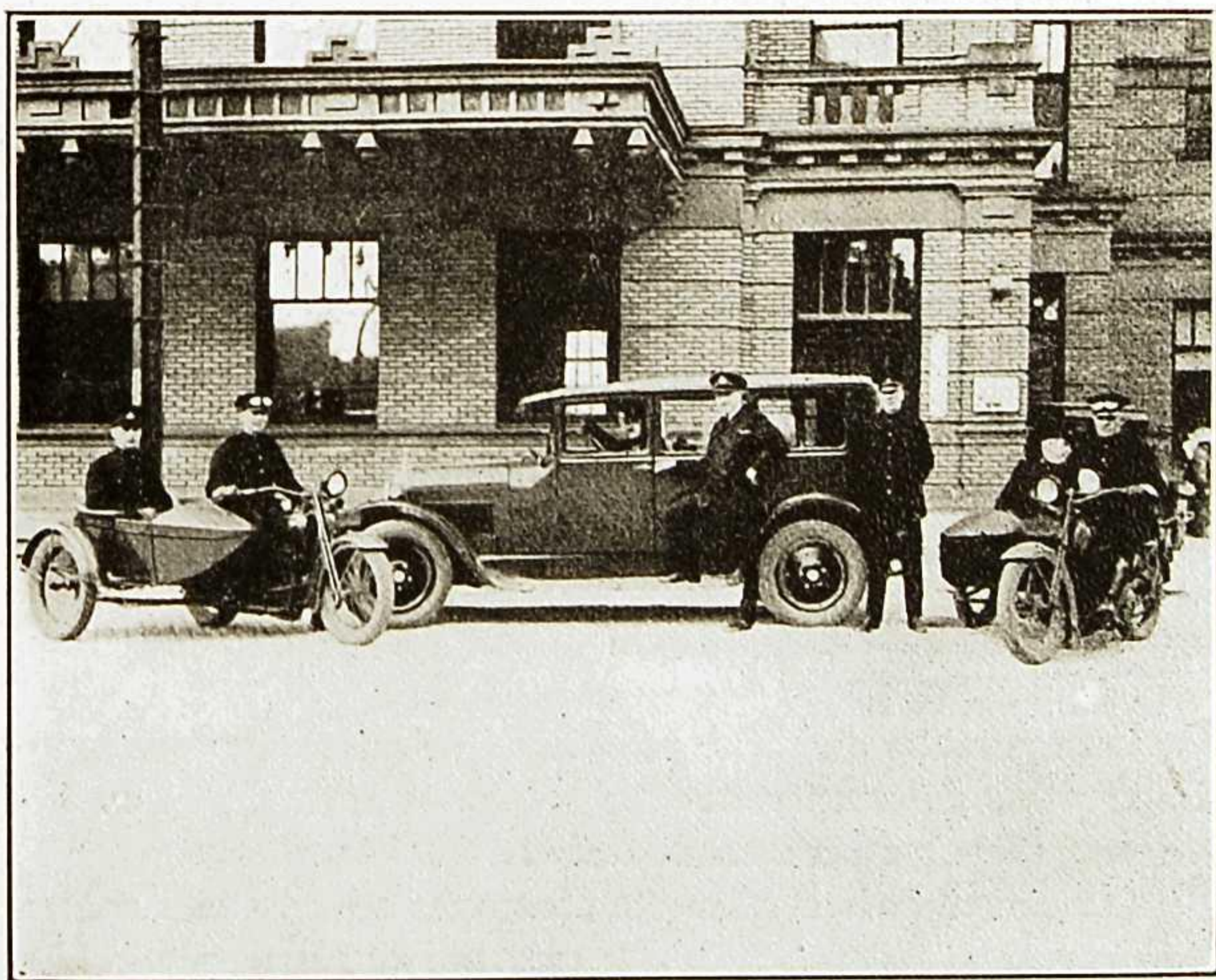
En 1927, cet hôpital reçut 445 cas d'accidents et donna 5,971 traitements.

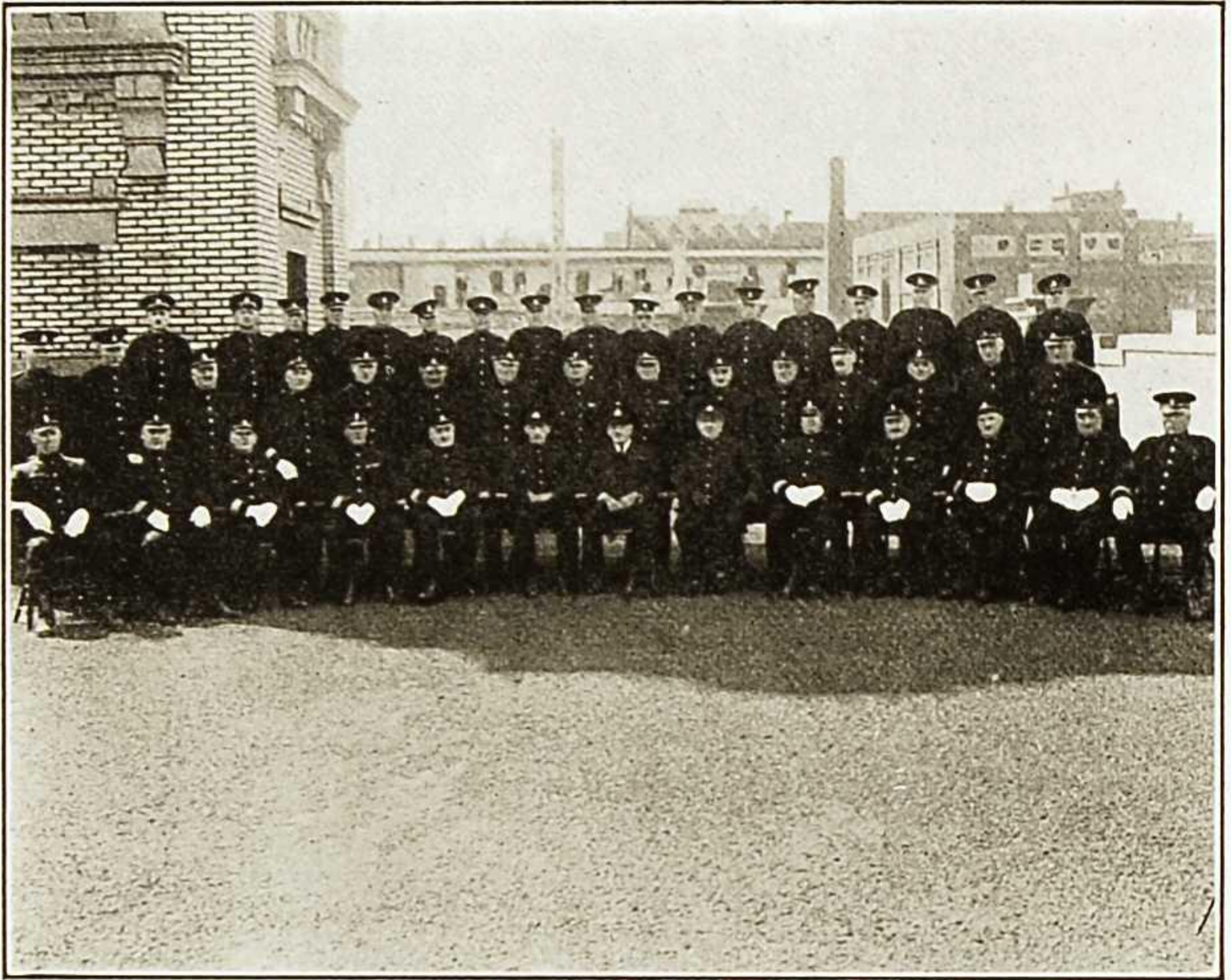
Un corps de police modèle

CETTE photographie de quelques officiers du corps de police du Havre donne une idée de l'équipement tout à fait au point, dont ce corps dispose.

Le corps de police du Havre est reconnu comme un corps modèle. Le territoire que ces agents desservent, c'est-à-dire le territoire du Havre, est l'un de ceux où règnent le plus d'ordre et le plus de sécurité.

En général les ports de mer offrent un territoire facile aux exploiters et aux criminels à cause de la population cosmopolite qui les fréquente. Mais le Port de Montréal est une exception sur ce point, et, depuis quelques années surtout, le territoire est aussi paisible et aussi sûr, la nuit comme le jour, que les rues les plus fréquentées de la ville.





Un groupe de policiers du Havre

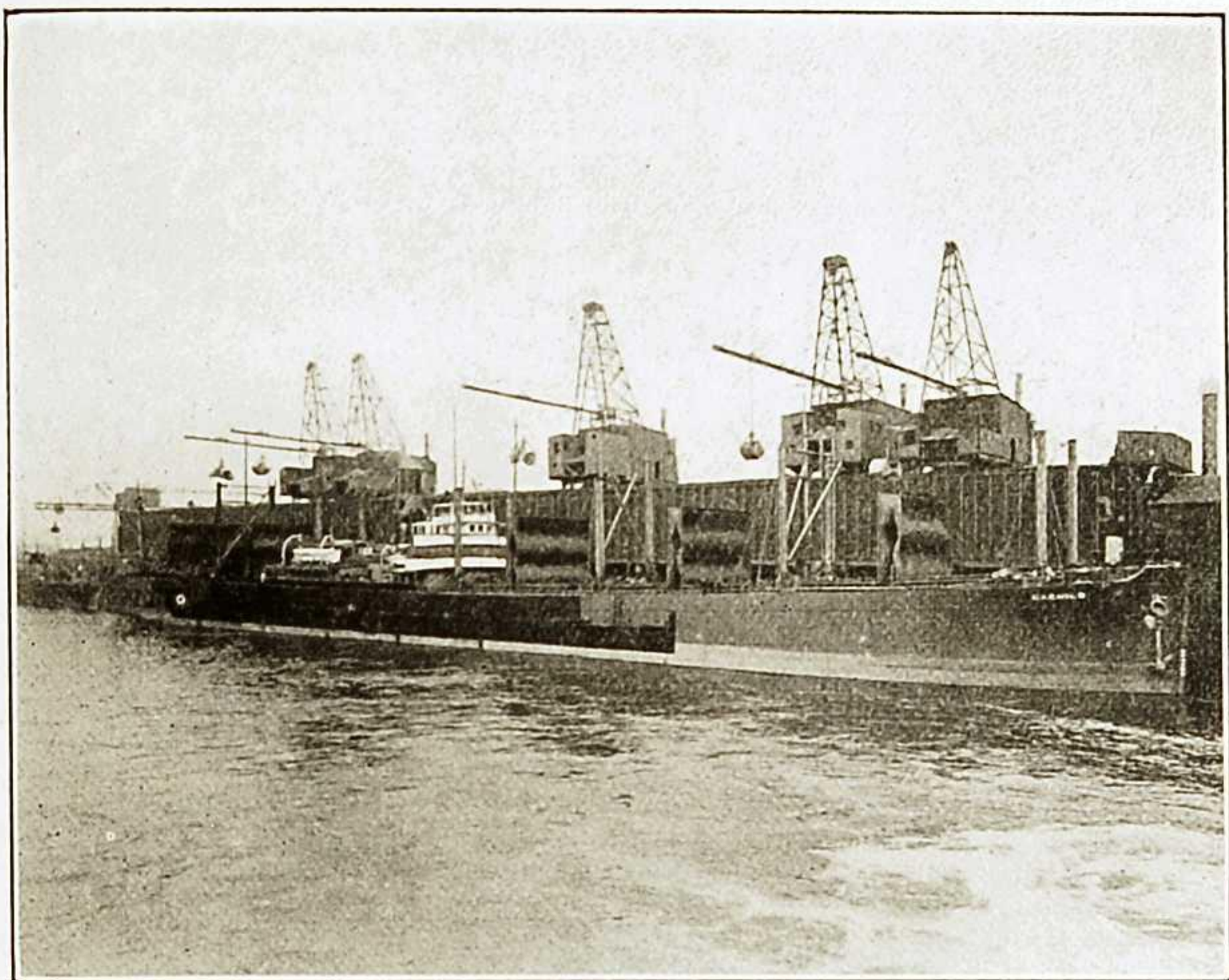
Le département de police du Havre

LE corps de police de la Commission du Havre fut organisé en 1913. Il est composé d'un chef, de trois capitaines et de soixante-cinq constables, tous portant l'uniforme et tous armés. Ce corps dirige le trafic sur les quais, y maintient l'ordre et y protège la vie et la propriété.

Durant la saison de navigation, la Commission fournit des constables spéciaux aux diverses compagnies qui ont des cargaisons à protéger.

Les constables du Havre possèdent de l'expérience dans toutes les branches du commerce et des opérations maritimes et rendent de grands services aux clients du Havre.

Les constables surveillent et contrôlent tous les camionneurs ou charretiers, qui entrent dans le territoire du Havre, particulièrement ceux qui ont affaire dans les endroits isolés de ce territoire.

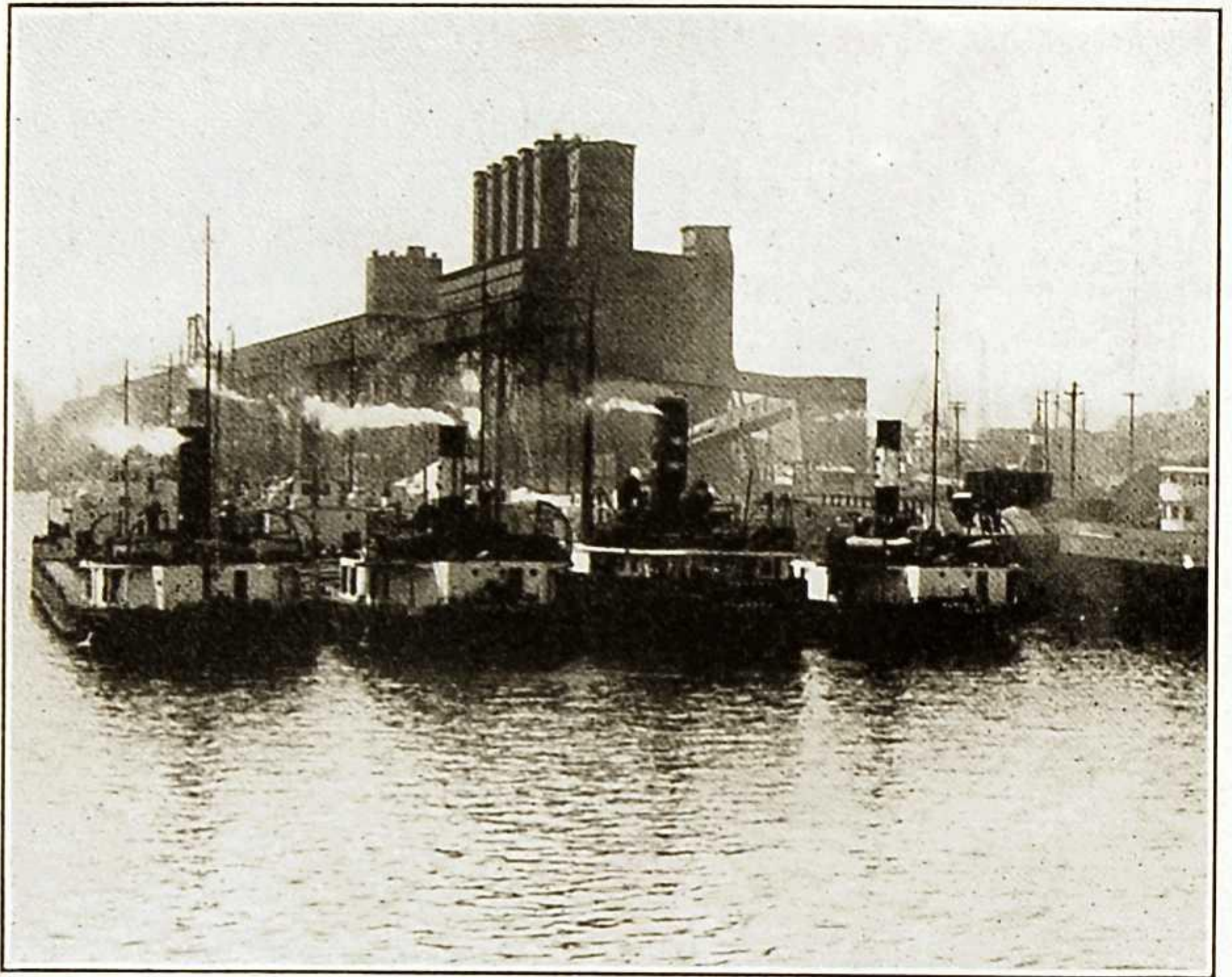


Tours de déchargement à l'œuvre

Stations de déchargement de charbon

IL y a plusieurs de ces stations dans le Port de Montréal. La plus considérable de ces stations a une capacité de déchargement de 18,000 tonnes par journée de 10 heures. Les tours circulent sur un châssis le long du quai ou de la jetée, de façon à pouvoir être ajustées à la position des écoutilles des navires. Un botehors de déchargement est alors abaissé sur le navire. Sur ce botehors, on installe un trolley de levage, qui commande un seau ou une pelle automatique d'une capacité de trois tonnes.

La photographie fait voir le charbonnier "*Daghild*" en voie d'être déchargé. Le "*Daghild*" peut porter 12,000 tonnes de charbon: c'est l'un des plus gros charbonniers qui viennent à Montréal. Sa cargaison de 12,000 tonnes est déchargée en 11 heures.



Bateaux des lacs attendant leur tour aux élévateurs

Les vaisseaux qui viennent de loin

ON peut voir dans le Port de Montréal des navires de Hollande, de Norvège, d'Espagne, du Japon, de la Suède, de l'Amérique du Sud et des parties les plus éloignées de l'univers habité.

Le Bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent est peut-être l'endroit où l'on voit à la fois le plus de drapeaux nationaux différents. C'est là, en effet, que la plupart des cargo-boats sont chargés de grain. La photographie fait voir plusieurs navires des lacs attendant le moment de décharger leur cargaison de grain. Au fond, on voit l'Elévateur "B" avec les galeries convoyeuses, s'étendant le long du quai de la Pointe du Moulin-à-Vent.

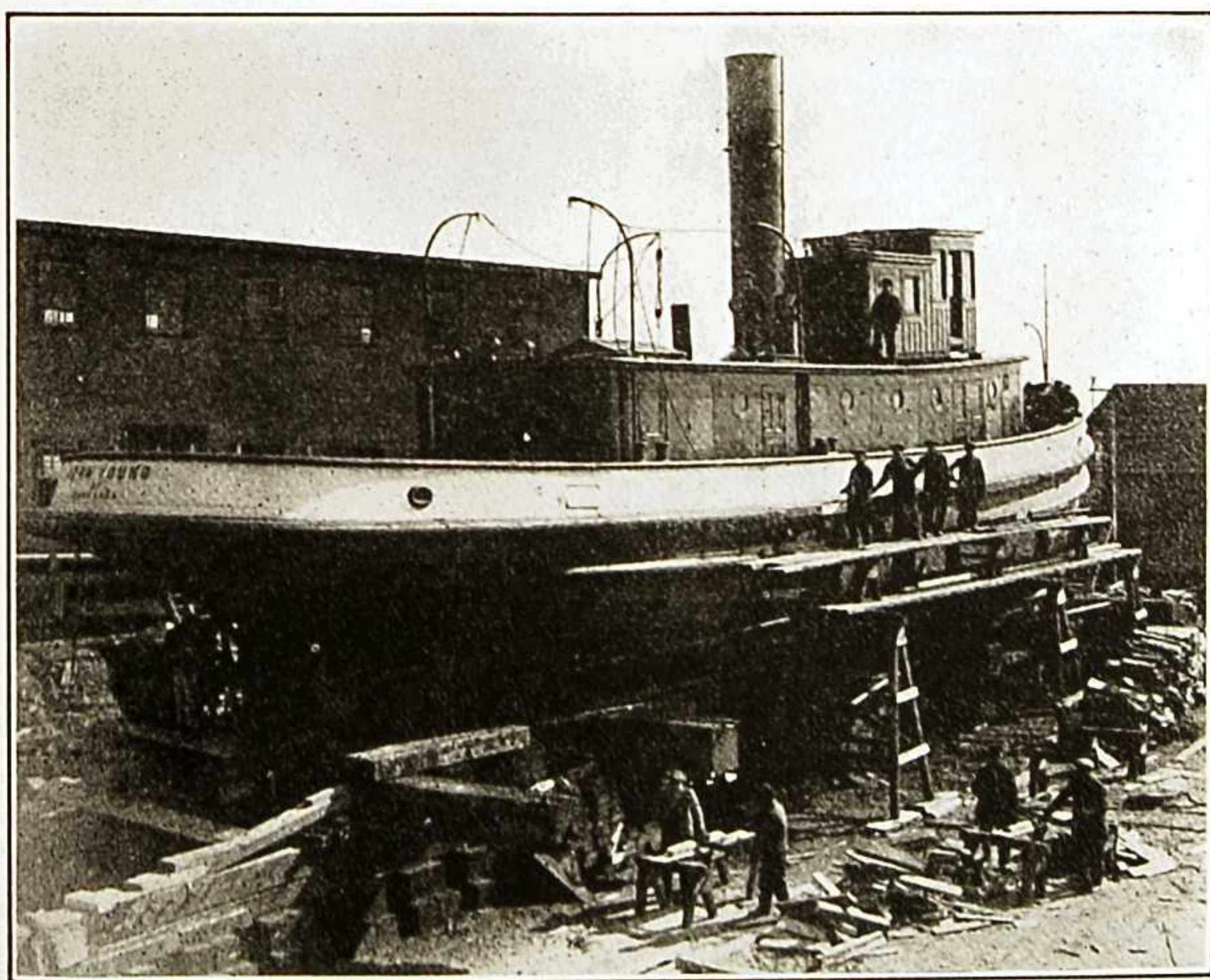
En 1927, le Havre reçut 1052 vaisseaux anglais, 157 norvégiens, 111 italiens, 110 américains, 72 hollandais, 39 danois, 19 grecs, 16 français, 9 espagnols, 6 tchéco-slovaques, 5 allemands et 5 suédois, 4 japonais, 2 mexicains, 1 belge, 1 portugais et 1 finlandais.

Les employés du Havre

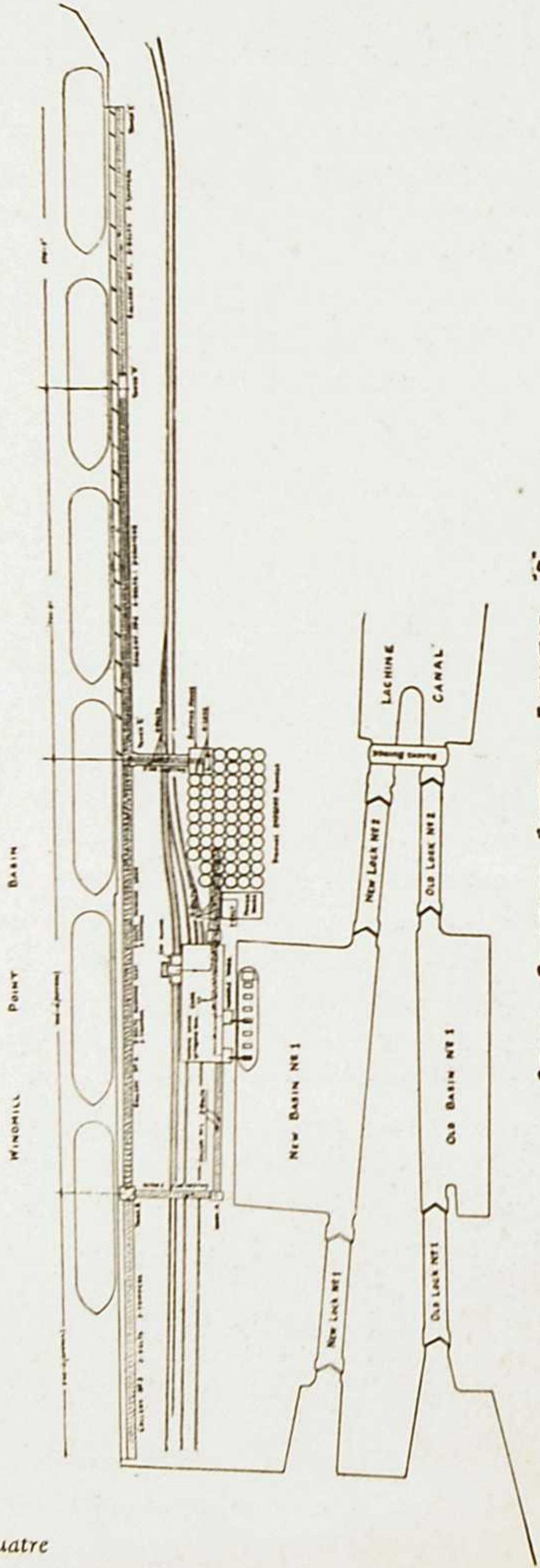
ON ne peut trouver dans aucun port de l'Amérique du Nord une main-d'œuvre plus habile que dans le Port de Montréal. Les splendides services des débardeurs du port, de ceux qui manient le fret, de ceux qui dirigent les opérations des élévateurs et en général de tous les employés sont vraiment au-dessus de tous les éloges. Tous ces artisans de la prospérité du port ne comptent pas leur peine et, dans les cas d'urgence, travaillent jour et nuit au chargement ou au déchargement des navires.

Le tableau suivant donne les totaux payés annuellement en salaires et en gages aux employés du Havre:—

1918	\$ 946,259.71	1923	\$1,880,935.02
1919	1,305,900.56	1924	2,398,606.05
1920	1,486,378.87	1925	2,584,693.55
1921	1,339,596.28	1926	2,341,903.62
1922	1,306,586.24	1927	2,645,990.89



Le remorqueur "John Young" en voie d'être réparé dans un chantier du Havre



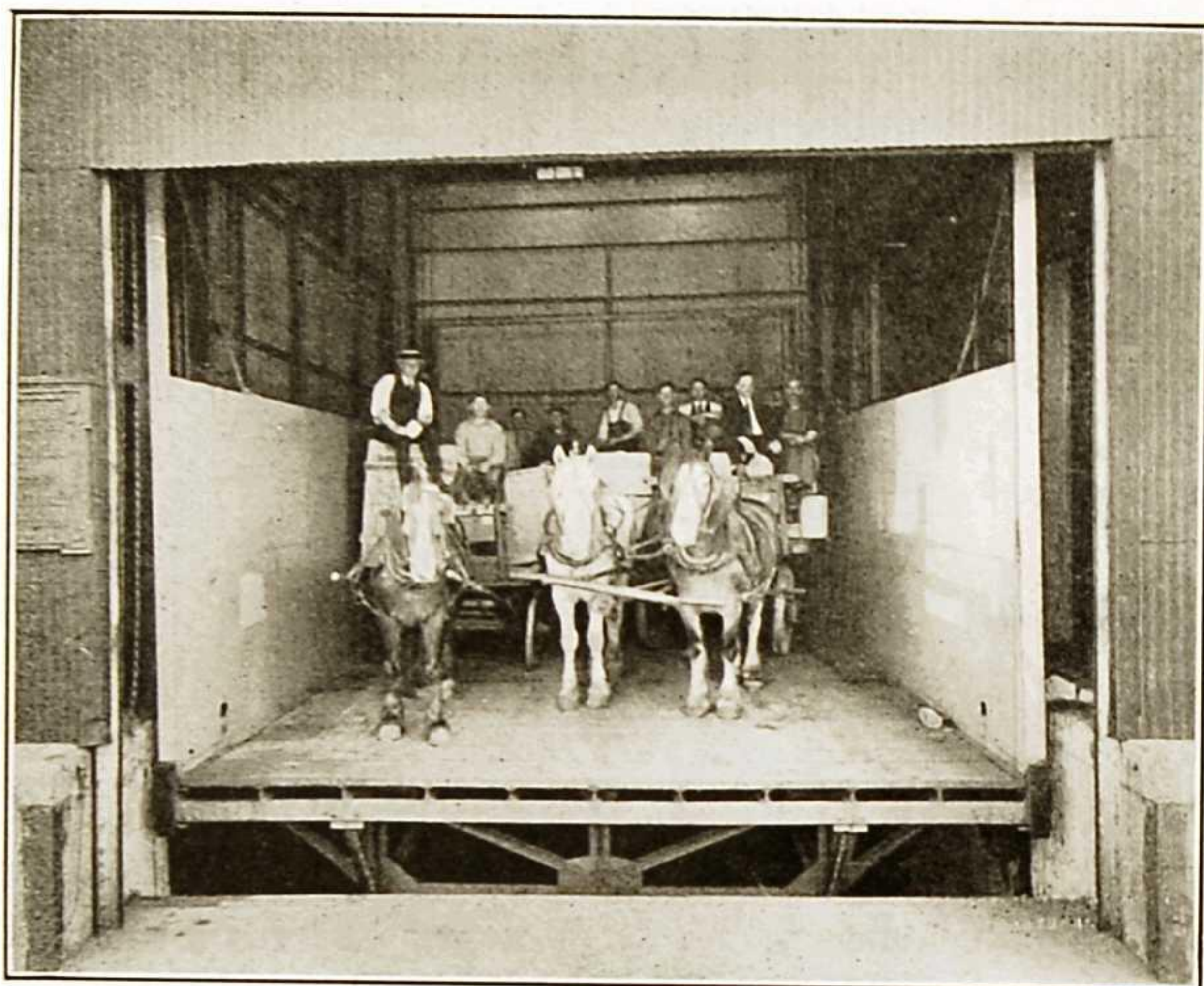
GRAIN CONVEYOR SYSTEM ELEVATOR "B."

Plan d'un élévateur à grain

LE plan ci-contre donne une idée de l'immense territoire occupé par les galeries convoyeuses d'un élévateur à grain. On voit dans ce plan l'Elévateur "B" avec ses ateliers donnant sur le Bassin du Canal, où deux conduits de déchargement servent à décharger les bateaux à grain. A droite se trouvent l'annexe de l'entrepôt et la nouvelle bâtisse d'expédition, qui sont raccordés aux ateliers par les galeries. De ces bâtisses, une galerie convoyeuse s'étend au-delà de la voie ferrée jusqu'au quai de la Pointe du Moulin-à-Vent et occupe toute la largeur de la façade de ce quai. Six vaisseaux océaniques peuvent y être chargés de grain. Au sud de la bâtisse d'ateliers se trouve la bâtisse des déchargeurs automatiques, où les wagons sont déchargés mécaniquement à la vitesse de sept wagons à l'heure. Les wagons sont aussi déchargés à la pelle mécanique à l'intérieur même de la bâtisse d'ateliers.

Les galeries convoyeuses de l'Elévateur "B" ont à peu près 2,770 pieds de longueur et contiennent à peu près 18,580 pieds de courroies en caoutchouc. Les Elévateurs Nos 1 et 2 sont raccordés par galeries convoyeuses d'à peu près 11,670 pieds de longueur et sont munis d'à peu près 48,210 pieds de courroies de caoutchouc. L'Elévateur No 3 a des galeries convoyeuses de 3,290 pieds de longueur, qui contiennent à peu près 23,840 pieds de courroies de caoutchouc. Il y a à peu près en tout 18,000 pieds de galeries, qui s'abouchent à 30 stations de chargement de grain et contiennent à peu près 17 milles de courroie de 36 pouces. Si l'on ajoute à ces chiffres le conduit de déchargement, les courroies élevées et les courroies qui se trouvent aux divers étages des élévateurs proprement dits, la longueur totale des courroies utilisées par les quatre élévateurs du Havre atteint presque 30 milles.

• • •



Monte-charges

DES monte-charges électriques ont été installés sur chaque jetée du port, permettant l'accès facile aux deuxièmes étages des hangars de transit, ce qui rend les deuxièmes étages aussi commodes pour la réception et la livraison des denrées que les étages de rez-de-chaussée.

Chaque monte-charge peut monter à la fois au deuxième étage d'un hangar deux camions chargés d'un poids total de 20 tonnes.

Les monte-charges fonctionnent jour et nuit et, au cours de la saison, transportent quelques 60,000 camions ou autres véhicules.

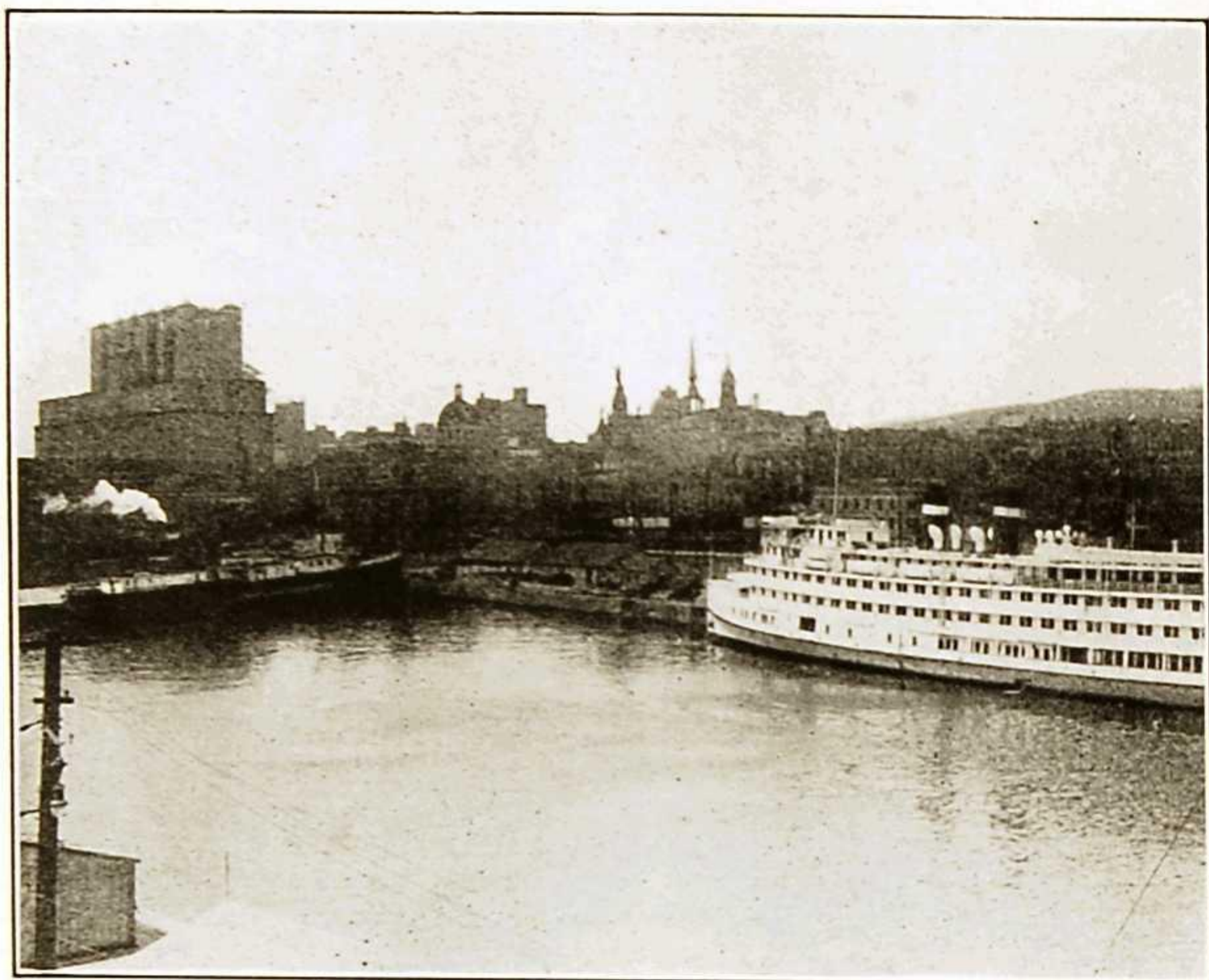
Les bureaux des Commissaires Bâtisse de l'administration

LA bâtisse de l'administration du Havre, où les Commissaires ont leurs quartiers généraux, est sur la rue Common et donne sur le port. C'est dans cette bâtisse aussi que le personnel de l'administration a ses bureaux.

C'est une bâtisse modeste, mais qui reçoit chaque année un revenu de cinq millions de dollars — c'est le chiffre du revenu annuel du Port. C'est de cette bâtisse que partent les ordres qui maintiennent tout le vaste organisme en fonctionnement harmonieux et remplissent les quais et les hangars de marchandises et les élévateurs de grain.

Deux bâtisses neuves, situées près de la Jetée Victoria, servent de quartiers généraux aux surintendants des départements extérieurs, aux garde-temps, aux commis de contrôle et au corps de police.





Un coin du vieux Montréal

ON voit ici une partie du Bassin Victoria, qui offre aux vaisseaux un endroit de mouillage commode et sûr au centre du Havre. C'est ici que les transports fluviaux, les traversiers, les transports locaux, les brise-glace, etc., atterrissent quand il y a lieu.

Au fond on voit l'une des plus vieilles sections du vieux Montréal, où des bâtisses érigées en 1640 sont encore debout et où serpentent encore les étroites rues et ruelles de Ville-Marie. Par delà l'Élévateur No 2, on aperçoit le bout des tours de Notre Dame. Au centre de la photographie s'élève le dôme de l'historique Notre Dame de Bonsecours, surmontée de la statue de la Vierge. Tout près de cette église, s'étend le vieux marché Bonsecours, où les habitants du Québec viennent chaque semaine, le mardi et le vendredi, étaler et vendre leurs produits.

Comme contraste, on voit le "St-Laurent", le bateau récemment lancé, qui fournit un service de luxe entre Montréal et Québec.

Hangars de fret

Il y a, dans le Port de Montréal, vingt hangars de transit à deux étages et six à un seul étage, ayant une longueur totale de 12,000 pieds, chacun d'à peu près 100 pieds de largeur. Ces hangars peuvent manutentionner 300,000 tonnes de fret par semaine.

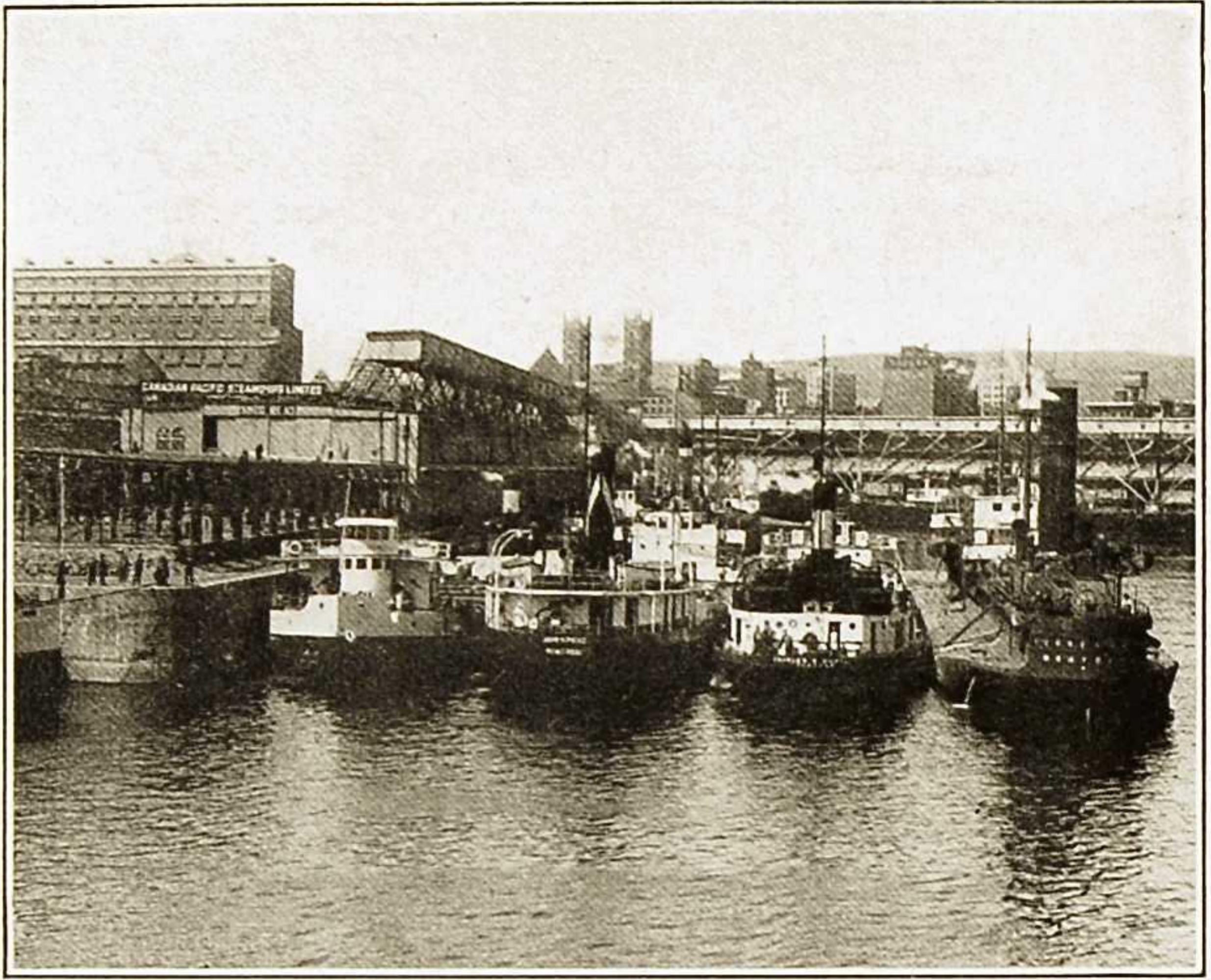
La structure des hangars est d'acier. Les planchers et les toits sont de béton armé. Les planchers peuvent porter, en outre de leur propre poids 600 livres de fret par pied carré, et les toits peuvent porter 120 livres par pied carré.

Le tonnage total d'exportations et d'importations du Havre de Montréal augmente constamment. Le tableau suivant fait voir l'augmentation durant les sept dernières années:—

1921	6,223,924 tonnes
1922	8,585,131 "
1923	7,506,872 "
1924	8,985,589 "
1925	9,137,281 "
1926	9,210,699 "
1927	11,921,173 "



Intérieur d'un hangar de fret



Bateaux des lacs et vaisseaux de haute mer dans le Havre

Pour alimenter les minoteries

MONTREAL est l'un des centres les plus importants de l'industrie meunière canadienne. Le blé, qui alimente les minoteries de Montréal, est transporté par eau de Fort William à des taux bien plus avantageux que par voie ferrée, ce qui permet aux minoteries de Montréal de faire avantageusement compétition aux industries rivales.

Le tableau suivant donne les exportations de farine du Port de Montréal, au cours des huit dernières années:—

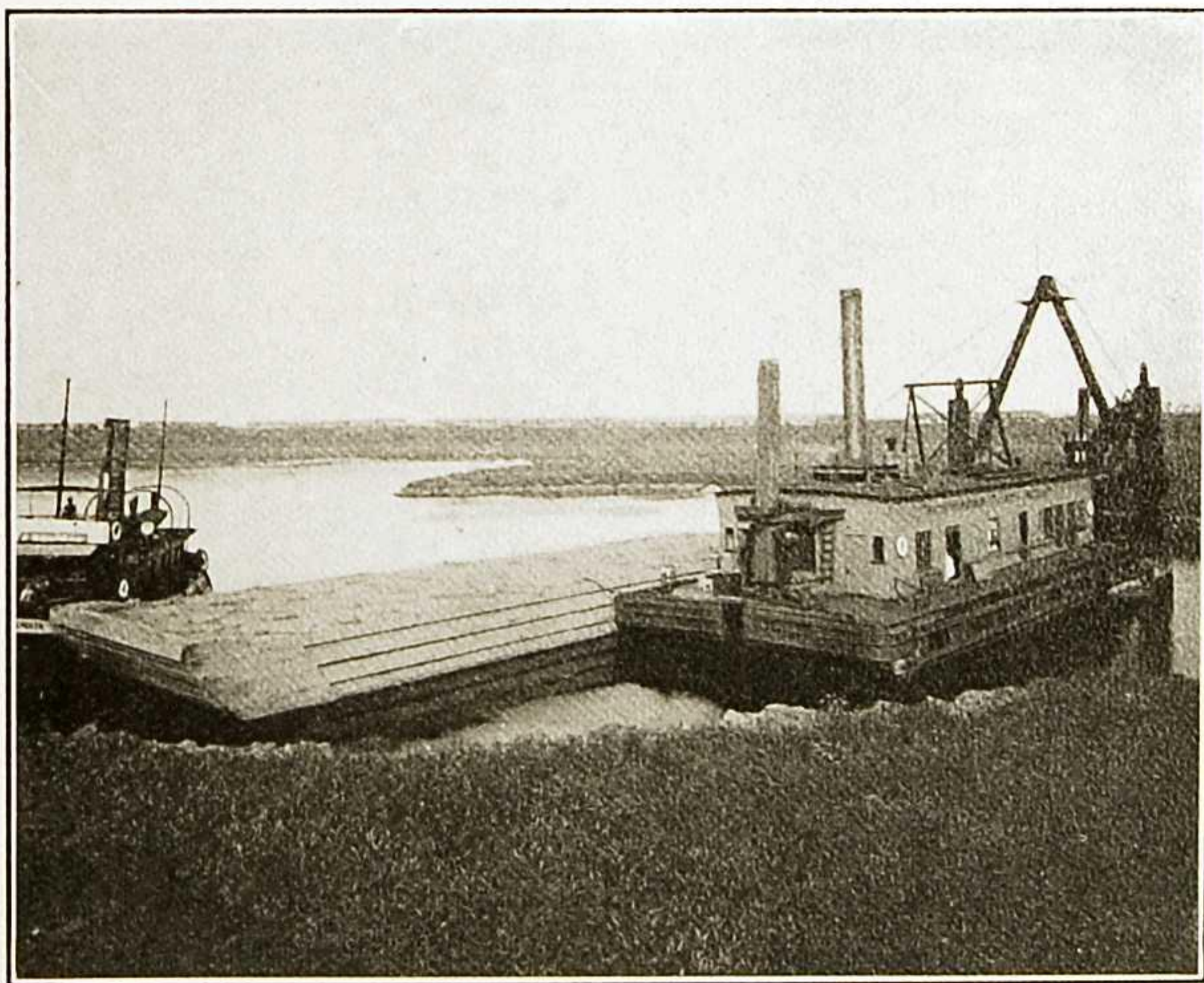
1920	176,570 tonnes	1924	302,003 tonnes
1921	241,901 "	1925	315,433 "
1922	327,050 "	1926	320,251 "
1923	346,101 "	1927	287,622 "

Le dragage d'un nouveau port

LA photographie ci-dessous fait voir des dragues de la Commission du Havre travaillant au dragage d'un fond de roc solide. A cet endroit, en arrière de la Jetée Bickerdike, un magnifique bassin sera créé. Les Commissaires projettent un brillant avenir pour ce bassin Bickerdike, qui constituera l'un des plus beaux bassins de mouillage du port. Ce bassin aura des quais à haut niveau, des hangars de transit et des voies ferrées, qui le raccorderont au réseau des voies ferrées du Havre.

En 1926, on dragua 202,300 verges cubes de roc et 30,575 verges cubes de terre et de sable du fond de ce bassin.

Les commissaires ont trois dragues modernes à coques d'acier, munies d'écoperches à cuillères automatiques.



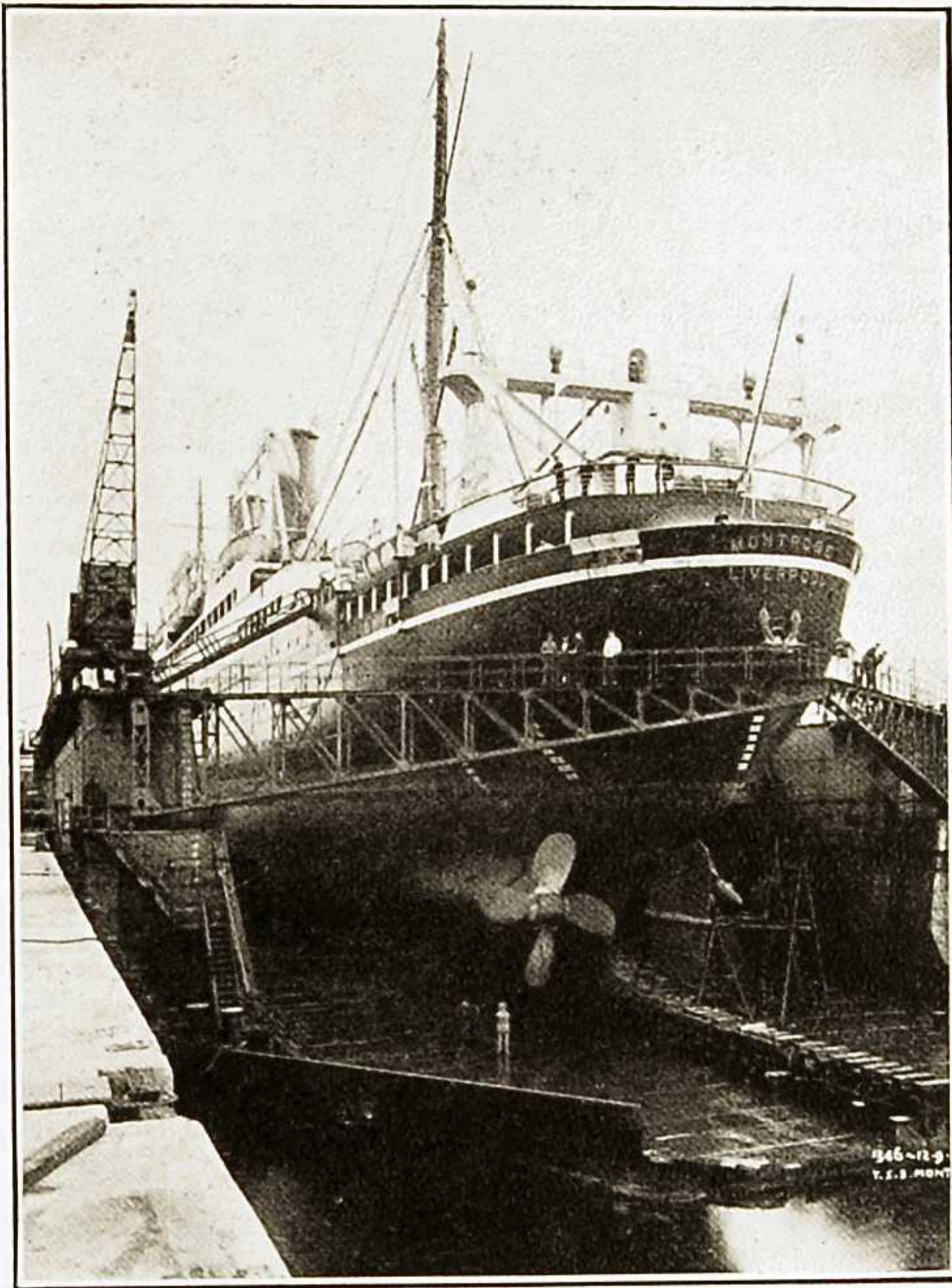
Pour draguer un fond de roc vif

Le port qui nourrit le monde

ON peut dire, en toute vérité, que le Port de Montréal nourrit le monde. Chaque saison les denrées alimentaires de toutes espèces sont exportées via le Port de Montréal aux pays plus populeux du vieux monde. Le tableau suivant fait voir les principales denrées alimentaires exportées en 1927:—

Blé	3,548,361 tonnes
Seigle	982,294 “
Orge	545,930 “
Farine	287,622 “
Avoine	140,842 “
Viande	67,677 “
Saindoux	52,018 “
Fromage	47,363 “
Fruits	30,155 “
Sucre	13,857 “
Avoine roulée	9,223 “
Lait en boîtes	8,726 “
Céréales	5,297 “
Poisson	3,426 “
Basse farine	2,719 “
Sel	1,814 “
Catsup	1,717 “
Oeufs	1,594 “
Oleo	1,472 “
Lait de beurre	1,291 “
Miel	1,106 “
Boyaux à saucisse	1,043 “
Pois	1,019 “
Légumes	800 “
Nouveautés	729 “
Gommes à mâcher	626 “
Shortening	536 “
Homard en boîtes	498 “

Le premier item de cette liste devient plus imposant encore quand on le transforme en barils de farine et en pain. La quantité de blé, énumérée ici, donnerait à peu près 26,500,000 barils de farine, qui à leur tour produiraient 4,770,000,000 pains d'une livre et demie. Le blé, exporté de Montréal, pourrait ainsi fournir un pain d'une livre et demie chaque jour pendant un an à plus de treize millions de familles!



Un transatlantique en cale sèche

Cale sèche flottante

LE Havre de Montréal possède cet équipement indispensable d'un port moderne, une cale sèche flottante de toute première valeur.

La photographie fait voir un gros transatlantique à passagers, le "Montrose", en voie d'être réparé dans la cale sèche flottante, "Duke of Connaught."

Cette cale sèche fut construite en Angleterre et remorquée à travers l'Atlantique. Elle fut construite en deux sections, dont chacune peut être employée séparément. Quand les plus grands vaisseaux ont besoin de réparations, ces deux sections sont réunies en une seule cale sèche flottante, ayant les dimensions suivantes:—

Longueur	600 pieds
Largeur	135 pieds
Longueur des murs de côté	470 pieds 6 pouces
Hauteur des murs de côté	59 pieds
Tirant d'eau du vaisseau	30 pieds
Capacité de levage	25,000 tonnes

Notre route commerciale: le fleuve St-Laurent—Quelques comparaisons

CONSIDERONS la carte de l'Europe. Projetons sur cette carte le chenal à vaisseaux du St-Laurent. L'Europe aurait alors à partir de la mer du Nord une voie fluviale qui desservirait le commerce de Belgique, de Hollande, de France, d'Allemagne, d'Autriche et de Russie. Ajoutez à cela la longue étendue des canaux canadiens et vous aurez fourni à l'Europe une voie fluviale ininterrompue s'étendant de la mer du Nord jusqu'au pied de la chaîne des Monts Ourals en Asie. Appliquez cette voie de transportation à l'Afrique Sud et vous séparerez ce continent en deux, joignant ainsi l'Atlantique à l'Océan Indien. Projetée sur la carte de l'Amérique du Sud, notre voie fluviale rivaliserait avec le fleuve des Amazones et s'étendrait de la Guyane Anglaise jusqu'à la ville de Buenos-Ayres. Aux Etats-Unis, la voie fluviale du St-Laurent s'étendrait de New-York jusqu'à Salt Lake City.

Cette magnifique voie fluviale fait partie du patrimoine de la nation canadienne. C'est la nation canadienne qui a travaillé à son développement et qui se doit à elle-même de maintenir son prestige. C'est le génie, le courage et le capital du peuple canadien qui ont ainsi contribué à faire des facilités naturelles du St-Laurent *la voie fluviale la plus commode et la plus avantageuse pour le commerce qui existe sur le continent d'Amérique.*

Ce que les autres pensent de nous

COLLIER'S WEEKLY:

N'allez pas croire que nos cousins du Canada ont été inactifs à l'égard du problème de l'expédition commerciale. Ils ont été au contraire très actifs. Prenez par exemple la question des ports de mer qui nous touche de si près. Dans les dernières dix années, alors que New-York était en querelle avec les autres et avec elle-même, que Boston tâtonnait et que Philadelphie somnolait, les Canadiens étaient en train de développer à Montréal l'un des ports de mer les plus modernes et les plus parfaits du monde. Et cependant le Havre de Montréal est à mille milles de l'océan et pendant cinq mois chaque année est complètement paralysé par la glace. Et ce que le Canada accomplit à Montréal, il le répète à Halifax et à Vancouver. Quant à moi, je considère le développement du port de Montréal comme l'entreprise commerciale la plus hardie et la plus splendidement aventureuse qu'il n'ait jamais été donné d'admirer.

SMITH'S PORT ANNUAL, NEW-YORK:

Si Montréal était un port américain, il prendrait place immédiatement après New-York. Le chiffre d'affaires de son commerce extérieur excède \$700,000,000. Aujourd'hui, Montréal est au second rang, par la valeur de son commerce extérieur, parmi tous les ports de mer de l'Amérique du Nord.

HON. CALVIN TOMKINS, président de l'"American Association of Port Authorities", Ex-Commissaire des Docks et des Traverses de New-York:

Le Port de Montréal est le meilleur exemple d'un port de mer organisé d'après les données modernes. Il possède l'unité absolue de contrôle. Son programme d'expansion, soigneusement préparé, prévoit un développement continu pour des années à venir. Sa situation fort avantageuse, tant pour la transportation fluviale et océanique que pour la transportation ferroviaire, est admirablement exploitée par une administration intelligente. Le Port de Montréal réunit, en un mot, tous les facteurs qui peuvent le mieux contribuer au service complet d'un commerce mondial.

D'APRES LE RAPPORT DE L'"AMERICAN SOCIETY OF PORT AUTHORITIES":

Par la voie du St-Laurent, via le Port de Montréal, passe aujourd'hui un tiers du commerce canadien, ce qui représente un chiffre d'affaires de \$700,000,000 au cours d'une saison de sept mois et demi. Le Port de Montréal ne le cède donc en commerce extérieur sur ce continent qu'au Port de New-York. Il a conquis cette place malgré le handicap d'une saison de navigation de sept mois et demi, alors que les ports rivaux sont ouverts pendant les douze mois de l'année. Montréal manutentionne aujourd'hui un plus gros volume d'affaires que n'importe quel autre port de l'Amérique, à l'exception du Port de New-York. Voilà une constatation infiniment flatteuse pour le port canadien. Le Canada n'a que 9,000,000 de population alors que les Etats-Unis ont une population de 110,000,000. Malgré cela, les Etats-Unis n'ont qu'un port de mer qui l'emporte en chiffre d'affaires sur le Port de Montréal.

AMERICAN SOCIETY OF PORT
AUTHORITIES

WINDMILL
WINDMILL

BNQ



C 000 218 756