

CANADIAN

PAPER MILLS ASSOCIATION

1954

MADE IN CANADA

P 387.714
M 768 h

Histoire de la Commission du Port

DE MONTREAL

EN 1844, le gouvernement de la province de Québec, désirant améliorer la navigation entre Montréal et Québec, chargea M. Atherton, un des fonctionnaires du ministère des Travaux publics, d'opérer des sondages dans le St-Laurent.

Après cette exploration du fond du fleuve, on se demanda s'il était préférable d'établir un nouveau chenal en ligne droite ou d'améliorer l'ancien. On adopta la première alternative après avoir longtemps discuté la question. En ce temps-là, comme à une époque plus rapprochée de nous, l'esprit de controverse faisait rage.

En 1846 après avoir dépensé \$320,000, on abandonna le creusement d'un nouveau chenal et on décida d'améliorer l'ancien.

La commission du port de Montréal, composée alors de trois membres — comme depuis sa récente réorganisation — à savoir : MM. John Young, John Try et Ls Marchand, prit, à cette date, la direction des travaux. Elle demanda à des ingénieurs distingués, MM. Gzowski, Gibbs, McNeil et Childs, de préparer un rapport sur l'amélioration du chenal. Mais aux termes des instructions qu'ils avaient reçues, ces derniers devaient simplement s'assurer s'il était possible de draguer le St-Laurent de façon à permettre aux navires calant 16 pieds de se rendre jusqu'à Montréal.

Les commissaires du port de Montréal furent saisis de ce rapport le 31 octobre 1850, et, environ trois ans plus tard, le 24 août 1853, ils étaient en état d'inviter un certain nombre de citoyens à inspecter les travaux en voie d'exécution au lac St-Pierre et de leur montrer un chenal d'une profondeur de 16 pieds et un pouce. L'approfondissement et l'élargissement du chenal commençaient donc sous les plus favorables auspices, puisque dans l'espace de trois saisons on avait quatre pieds d'eau de plus qu'aux endroits qui n'avaient pas été dragués.

Cependant ce n'est que le 2 décembre 1853 que l'amélioration du port de Montréal fut officiellement inscrite, pour ainsi dire, à l'ordre du

jour. A cette date un mémoire adressé au gouverneur-général recommandait de soumettre la question à l'opinion publique en publiant dans les journaux et en déposant au *Board of Trade* tous les documents qui pouvaient jeter quelque lumière sur le sujet.

Est-il nécessaire d'agrandir et d'améliorer le port de Montréal de façon à le mettre en état de recevoir les transatlantiques ? Dans l'affirmative, comment procéder à l'agrandissement et à l'aménagement du port ? Quel est le meilleur moyen de se procurer les fonds nécessaires ?

Telles étaient les questions sur lesquelles on invitait le public à se prononcer.

Le président de la commission du port de Montréal, M. John Young, fut le premier à exprimer son sentiment sur le sujet. Après avoir démontré le mouvement ascensionnel du trafic, il se prononça pour l'amélioration et l'agrandissement du port. Pour le développement des quais, il répondit, en se basant sur le rapport des ingénieurs, MM. Gzowski et Keefer, en date du 28 janvier 1852, qu'il était préférable de choisir la partie supérieure du port, parce que les travaux à cet endroit coûteraient moins cher que la création de bassins à Hochelaga.

A la troisième question, M. John Young, répondait, conformément aux conclusions du rapport que nous venons de citer, que le gouvernement devrait garantir l'émission des obligations, parce que l'entreprise n'était pas d'un caractère purement local, mais intéressait la province toute entière.

Les sentiments étaient loin d'être unanimes, comme nous le dit M. Morin, un ancien commissaire du port, dans son intéressante brochure sur cette question. L'opinion publique était profondément divisée.

Sur la recommandation de M. John Young, la commission avait demandé à MM. Keefer et Gzowski de faire un examen du port afin de constater les améliorations à exécuter et d'élaborer un projet d'établissement de bassins et d'entrepôts munis d'un outillage perfectionné de façon à diminuer le coût de la manutention des marchandises et du transbordement. Il y a beaucoup de vrai dans le vieux dicton : « Il n'y a rien de nouveau sous le soleil » ; car nous sommes encore aujourd'hui en face des mêmes problèmes.

En passant, nous ferons observer—la chose peut présenter quelque intérêt pour la génération actuelle,—que les ingénieurs devaient s'assu-

ALBERTO BARRA
BIBLIOTECA
MUSEO HISTORICO
MADRID

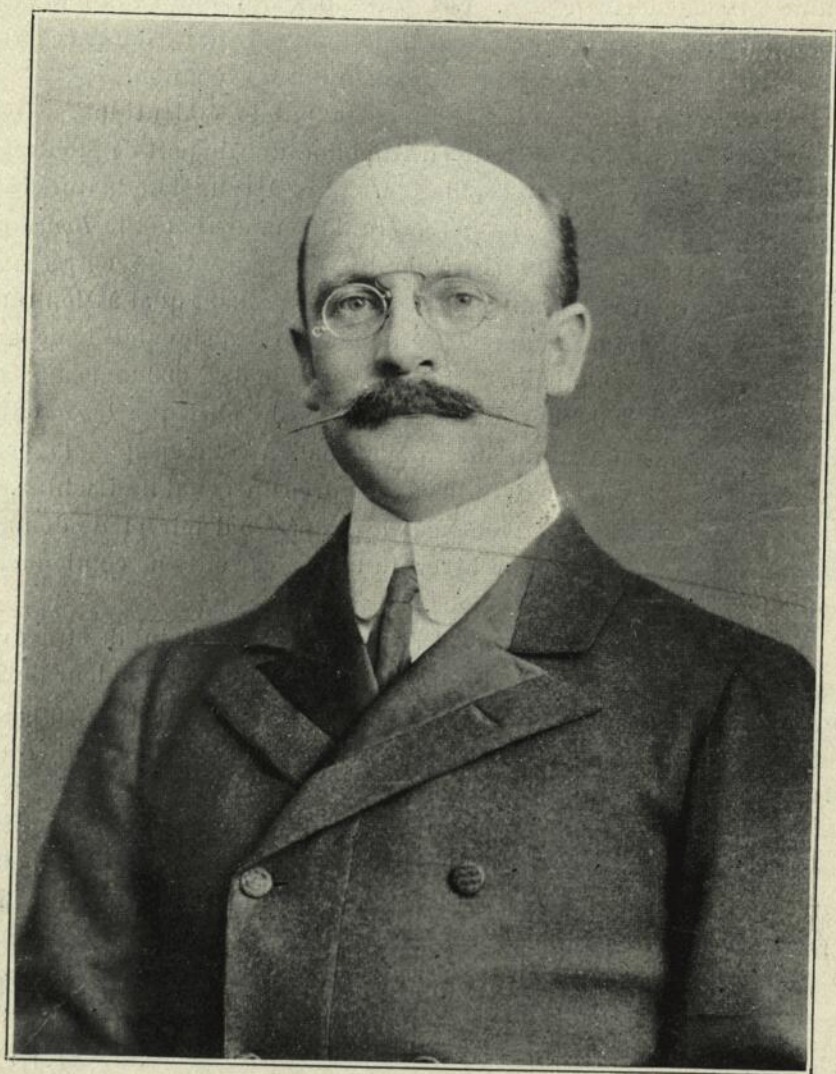
rer s'il ne serait pas possible et avantageux d'établir un canal, avec bassins et entrepôts, le long de la rue Craig, afin de relier le canal de Lachine à la baie d'Hochelaga. Les personnes qui ont connu la rue Craig d'autrefois, et pataugé dans la boue, dont elle était pleine, regretteront sans doute que ce projet n'ait pas été mis à exécution.

Le gouvernement, la commission et le public étaient loin d'être d'accord et jusqu'au 10 janvier 1854, l'amélioration du port de Montréal resta dans le domaine de la spéculation. Mais à cette date la question provoqua un échange de lettres entre la commission et le *Board of Trade*, et fut de nouveau inscrite à l'ordre du jour. Cette correspondance démontre que le tonnage des navires prenant quai à Montréal avait considérablement augmenté, à tel point qu'on signalait le départ des Iles Britanniques de bâtiments d'une capacité de 2,000 tonneaux et d'une longueur de 300 pieds. C'était 100 pieds de plus que les navires qui venait ordinairement mouiller à Montréal. A cette époque, le port ne s'étendait que de la rue St-Sulpice à l'entrée du canal de Lachine.

Cependant le *Board of Trade* n'était pas pressé d'agir et de donner l'alarme, si l'on en croit les archives du temps, car elles ne contiennent aucune trace de ses représentations.

Vu l'accroissement du trafic et l'achèvement prochain des travaux destinés à donner au chenal du lac St-Pierre une profondeur de 20 pieds, les commissaires du port, déclarèrent, le 24 avril 1857, que le moment d'agir avec vigueur était arrivé. Pour éveiller l'attention publique et fournir aux citoyens l'occasion de se prononcer sur l'agrandissement du port, ils publièrent un rapport de M. John Young sur la question, et ils déposèrent au *Merchant's Exchange*, où le public pourrait l'étudier, le plan des bassins qu'un ingénieur bien connu, M. Forsyth, avait préparé.

Vers le même temps, les commissaires demandèrent à trois ingénieurs éminents, MM. Childs, McAlpine et Kirkwood, de faire une étude complète de la question, et plus particulièrement de s'assurer si, au point de vue du commerce maritime, le creusement du lac St-Pierre avait été une opération avantageuse, ou s'il eut mieux valu laisser les vaisseaux faisant le service de l'intérieur se rendre jusqu'à Québec et là effectuer le transbordement de leur cargaison dans les transatlantiques, plutôt que de chercher à attirer ces derniers jusqu'à Montréal. Ils



M. Geo. W. Stephens, M. P. P.
Président de la Commission du Havre de Montréal

demandèrent aussi à ces ingénieurs si l'amélioration du port contribuerait à attirer à Montréal le trafic de l'ouest.

L'emplacement des bassins projetés souleva aussi de grosses difficultés. La baie d'Hochelaga, le square Viger, la Pointe-du-Moulin-à-Vent ; chacune de ces localités avait ses partisans. L'opinion était profondément divisée. D'aucuns demandaient de construire des quais qui, en se développant au large du port actuel, formeraient un cercle presque complet. Les commissaires étaient dans un embarras extrême. Il n'y a pas lieu de s'en étonner. Le chemin des hommes publics est semé d'obstacles.

Sous certains rapports, les ingénieurs chargés de l'étude de cette question ont fait preuve d'une grande clairvoyance ; et le mémoire qu'ils ont rédigé est rempli d'enseignements utiles, car il démontre que nos sages ont toujours eu foi dans les grandes destinées de notre ville et de notre pays. Ce mémoire ouvre une large porte sur l'avenir et contient une foule de prédictions que le temps a réalisées. Ces hommes avaient la claire notion du développement que notre immense Nord-Ouest donnerait au Canada, lorsqu'un réseau de voies ferrées relierait toutes les parties de notre pays et attirerait le trafic du Mississipi vers l'Atlantique, par la route du Saint-Laurent et le commerce du Missouri, par la voie de nos grands lacs.

Pour une grande partie de la génération actuelle, que les questions publiques n'intéressent que fort peu, il est presque impossible de se rendre compte de l'émotion que ce mémoire provoqua. Tout en reconnaissant que la baie d'Hochelaga est admirablement située pour l'exportation de nos bois et tout en lui prédisant un brillant avenir, les ingénieurs se prononcent avec énergie contre le choix de cette localité pour le stationnement des transatlantiques, « pour le moment du moins ». Quant au prolongement du canal de Lachine, depuis l'écluse supérieure de la Côte Saint Paul à travers la ville, jusqu'au square Viger, et l'établissement à ce dernier endroit, ou à quelque autre point de la rue Craig, d'un bassin où les paquebots iraient mouiller, les ingénieurs reconnaissaient que c'était là un projet qui ne manquait pas de grandeur, mais ils déclaraient qu'il était trop tard pour le mettre à exécution.

On décida d'améliorer le port en le prolongeant du côté de la

Pointe Saint-Charles. C'était là un projet hardi, puisque, pour le réaliser, il fallait construire une jetée depuis la butée nord du pont Victoria jusqu'à la Pointe-du-Moulin-à-Vent et, de ce dernier endroit, la prolonger jusqu'au rivage, près de l'ancienne sortie du canal de Lachine. La surface de ce bassin mesurait environ 130 acres, et devait être élevée de 20 pieds au-dessus du niveau moyen des basses eaux du Saint-Laurent. Au moyen de deux écluses on établissait une communication, à l'est, entre ce bassin et le fleuve, et, à l'ouest, avec le canal de Lachine.

Mais le rapport des ingénieurs souleva l'indignation publique. M. Morin, un ancien commissaire, nous dit, après avoir consulté les poussiéreuses archives du passé, qu'on remua ciel et terre pour empêcher l'adoption de ce projet. On convoqua des meetings de protestation et on envoya une pétition aux Chambres. Dans une lettre au Secrétaire de la Province, l'honorable T. J. J. Loranger, le commissaire John Young nia l'exactitude des allégations de cette pétition et démontra qu'elle était de nature à induire le public en erreur, et à retarder les travaux alors en cours pour l'approfondissement du lac Saint-Pierre et l'amélioration de la route du Saint-Laurent. Il profita de la circonstance pour faire un exposé complet de la question.

Voici quelques extraits de sa lettre :

« Le parlement a autorisé les commissaires à draguer les hauts fonds du lac Saint Pierre où, avant 1850, les navires calant plus de 11 pieds ne pouvaient passer pendant l'étiage. Grâce aux travaux exécutés on a réussi à améliorer la navigation et à créer un chenal qui n'a pas moins de 300 pieds de largeur et 18 pieds de profondeur dans les eaux les plus basses.

Il faut continuer à améliorer notre voie fluviale afin que les bâtiments à vapeur ou à voiles, d'un tirant d'eau de 20 pieds, pussent voyager sans danger pendant l'étiage, entre Montréal et Québec.

Avant 1850, avant l'approfondissement du chenal, le tonnage des navires entrant dans le port de Montréal dépassait rarement 50 tonneaux, mais depuis le draguage du lac Saint-Pierre et l'amélioration générale de notre grande voie fluviale, on voit à Montréal des navires jaugeant 2,400 tonneaux et des bâtiments à voiles d'une capacité de 1,200 tonneaux.

Les quais existant dans le port actuel ont été terminés en 1843, à l'exception de ceux de la baie d'Hochelaga, de la rue Monarque, du bassin Bonsecours et de la jetée Victoria. A cette époque, de petites barges, dont la capacité ne dépassait pas 100 tonneaux, faisaient le service de la navigation intérieure. Pour ces petits bâtiments et pour les steamers à faible tonnage qui remontaient alors le Saint-Laurent, le port était suffisant.

En 1848, les canaux du Saint-Laurent furent ouverts à la navigation, et des bâtiments de 850 tonneaux purent y passer. Cependant ces vaisseaux ne pouvaient se rendre plus loin que le lac Ontario, parce que les écluses du canal de Welland n'ont que 26 pieds de large. En les élargissant, les bateaux de ce tonnage pourront partir de la tête du lac Supérieur et descendre jusqu'à Montréal.

Voilà pour le passé.

Il n'y a pas de doute que, même à cette époque, on prévoyait l'avenir brillant réservé au port de Montréal. M. Trautwine nous dit que, d'après les hommes possédant une longue expérience et un grand esprit d'observation en ces matières, l'établissement sur une grande échelle de bassins et de quais était une des conditions essentielles de la prospérité de Montréal.

Mais il y avait aussi des gens à courte vue qui soutenaient que l'exécution des projets d'agrandissement du port serait préjudiciable aux intérêts de la métropole du Canada.

A côté de ces enthousiastes et de ces grincheux, il y avait, comme à l'ordinaire, une autre catégorie de citoyens qui considérait la création de ces bassins comme une expérience dont le succès dépendait d'une foule de circonstances et était plus ou moins problématique. Ces timorés voulaient bien faire quelque chose, mais ils conseillaient la prudence. Ils se prononçaient pour l'amélioration graduelle du port, au fur et à mesure que le besoin s'en ferait sentir et ils s'opposaient à ce qu'on fit immédiatement des dépenses considérables pour réaliser un projet dont la réussite n'était peut-être pas aussi assurée que certains le croyaient.

Dans un rapport savamment élaboré et daté de Philadelphie, 16 octobre 1858, M. Trautwine fait observer qu'une des branches les plus importantes du commerce de l'Amérique du Nord, c'est l'exportation

des produits agricoles des immenses régions qui bordent ses mers intérieures que nous appelons nos cinq grands lacs, et qui appartiennent aux Etats-Unis et à la Grande-Bretagne. Ces lacs ont leur débouché vers l'Atlantique par la voie du Saint-Laurent, et Montréal est actuellement et restera la tête de la navigation en eau profonde, parce que c'est là que commence cette série de rapides que la main de l'homme a dû renoncer à rendre navigables.

Par sa situation, Montréal est en outre le port où les bateaux de la navigation intérieure doivent opérer le transbordement de leur cargaison dans les transatlantiques. Doter Montréal d'un système complet de bassins et de quais munis de l'outillage nécessaire pour effectuer le transbordement rapide et économique des marchandises d'un navire à l'autre, c'est lui permettre de s'emparer du commerce d'exportation de l'Ouest et d'anéantir ainsi le monopole dont Buffalo et Oswégo ont joui jusqu'à ce jour.

En passant, il n'est peut-être pas sans intérêt de dire qu'en dépit des résistances et des obstacles quelque chose a été fait en ce sens, et que la métropole du Canada a tout lieu d'espérer que, dans un avenir prochain, elle pourra détourner à son profit une partie encore plus considérable du trafic de l'Ouest.

Tel était le langage des partisans de l'amélioration du port. Donnons maintenant la parole aux adversaires du projet. En supposant que les produits de l'Ouest arriveraient à Montréal en grande quantité, prétendaient-ils, il sera impossible d'amener les transatlantiques pour les y recevoir. L'exportation des denrées dépassera les importations dans la proportion de 4 ou 3 à 1 et, en conséquence, les paquebots étrangers seront obligés de remonter le fleuve sur lest, tandis qu'en se rendant à New-York ils trouveraient toujours un marché avantageux pour leur cargaison.

Après avoir examiné la question sous toutes ses faces, M. Trautwine conclut en conseillant aux citoyens de Montréal de ne pas s'aventurer dans l'établissement d'un système de bassins « pour le moment du moins ».

M. John Young n'approuva pas ce rapport et il en fit la critique dans une brochure intitulée « Voies fluviales de l'Ouest à l'Océan et

bassins à Montréal, d'après une lettre adressée aux Commissaires du port ».

Il est entré dans le port de Montréal, en 1861, 274 navires, contre 69 en 1855, et le tonnage s'était accru de 20,789 tonneaux à 28,717.

Cette année-là les commissaires étaient MM. H. H. Whitney, président, John Young, C. S. Rodier (le maire de Montréal), A. H. Delisle et Edwin Atwater (le président du *Board of Trade*). M. Forsyth était l'ingénieur du port.

M. Morin nous a laissé une description du port jusqu'en 1861. Avant 1825, il n'y avait que deux quais avec un développement de 1260 pieds et un mouillage de 2 pieds pendant l'étiage, entre le square de l'Hôtel des Douanes, aujourd'hui la place Royale, et le pied du canal de Lachine.

En 1825, pour répondre aux besoins du trafic de ce canal, on construisit, pour remplacer celui qu'il y avait dans la partie supérieure du port, un quai présentant un développement de 1260 pieds, avec un tirant d'eau de 5 pieds.

En 1830, l'administration du port fut confiée à une commission et c'est sous la direction de celle-ci que les quais prirent un développement régulier.

En 1830 et 1832, plusieurs quais, y compris celui de l'Île, furent construits au moyen de pieux plantés dans une profondeur d'eau variant de 5 à 20 pieds. Ils remplaçaient les anciens quais et présentaient un développement de 4,950 pieds, ou près d'un mille.

En 1840, on procéda à de nouvelles améliorations. Pendant six ans les travaux furent poussés simultanément en amont et en aval des quais construits de 1830 à 1832. Après ce prolongement, l'ensemble atteignait une longueur de 1.55 mille.

En 1866, le port pouvait recevoir des navires calant 20 pieds, et les quais présentaient un développement de 3.17 mille.

De 1868 à 1875, la vieille querelle qui divisait l'est et l'ouest s'apaisa quelque peu, sans s'éteindre cependant. De temps à autre il y eut entre les vieux combattants de légères escarmouches..... de plumes.

A cette époque le chenal avait une profondeur de 22 pieds et il se fit un mouvement pour l'augmenter à 25 pieds, et plus tard à 27½.

Avant 1875, les compagnies de navigation se plaignaient amèrement des prix de traction exigés par les propriétaires de toueurs pour la remonte depuis le Pied-du-Courant jusqu'aux quais d'accostage. Pour mettre fin à ce monopole, les commissaires décidèrent de construire un toueur qui, au moyen d'une chaîne s'enroulant sur de gros cylindres, opérerait le remorquage des navires. Devant cette concurrence, les entre-



M. L. E. Geoffrion

Commissaire du Havre de Montréal

preneurs de touage abaissèrent leurs tarifs et la commission retira du service le toueur qu'elle avait construit.

En fouillant les archives, on voit que les quais, en 1876, étaient éclairés au pétrole et que ce n'est que longtemps après qu'on adopta l'éclairage à l'électricité.

C'est au cours de la même année, le 20 septembre, que les commissaires prirent possession des bureaux qu'ils occupent actuellement.

Le 5 mai 1875, la commission, pour répondre aux besoins toujours croissants du commerce et profiter de l'élargissement du chenal entre Montréal et Québec, se prononça pour l'adoption d'un vaste système d'améliorations du port. Elle chargea des ingénieurs éminents, M. Robert Bell, de Glasgow, le major-général Newton, de New York et M. Sanford Fleming, de mettre la question à l'étude et de préparer un rapport. Dans les instructions qu'elle leur donna, la commission signalait l'accroissement rapide du commerce de l'Amérique du Nord en général et du Canada en particulier, et elle faisait remarquer que l'expédition des grains de Chicago et des ports du lac Michigan qui n'était en 1838 que de 75 millions de boisseaux, s'était élevée, en 1874, à 123 millions ; que le chiffre des importations et des exportations du port de Montréal qui n'était que de \$10,099,180, en 1846, atteignait, en 1874, \$65,808,448 et que le tonnage du port, pour les arrivages, était passé de 72,305 tonneaux, en 1854, à 423,423, en 1874.

En 1861, le tonnage de la navigation intérieure était de 532,224 tonneaux, et, en 1874, de 956,837.

Les recettes du port, qui étaient de \$64,000 en 1854, atteignaient \$280,021, en 1894. Les commissaires disaient que ce mouvement ascensionnel, loin de se ralentir, ne ferait que s'accroître proportionnellement au développement des territoires du Nord-Ouest, dont la superficie est égale à celle de tous les états de l'Union américaine situés à l'est du Mississipi.

Jusqu'en 1875, les améliorations du port avaient été poursuivies sans système. A cette époque, les commissaires demandèrent à des ingénieurs de préparer un plan d'ensemble des améliorations à réaliser, en leur recommandant d'utiliser, autant que possible, les bassins existants en face de la ville, car c'était là le centre du commerce maritime, et ils avaient coûté fort cher.

Ce plan devait être susceptible de développements successifs et rapides, par la division des travaux en diverses sections, de façon à éviter tout retard préjudiciable aux intérêts de la commission et de la navigation.

Les commissaires entraient aussi dans certains détails d'aménagement du port, de stationnement des navires, d'espace à réserver à la batellerie (grands voiliers, barges à foin et à grain, charbonniers, etc.), du chargement du bois et du réseau des voies ferrées.

Ils n'exprimaient pas d'avis sur les différents projets d'amélioration qui avaient été exposés jusqu'à cette date et ils donnaient carte blanche aux ingénieurs qu'ils avaient nommés.

Le 26 décembre 1877, les ingénieurs soumièrent leur rapport à la commission. Ils recommandaient la construction d'une jetée à partir de la butée ouest du pont Victoria, afin de mettre le port à l'abri des courants et d'empêcher la glace d'endommager les hangars, l'outillage et les bateaux qui pourraient stationner dans les bassins durant l'hiver.

Les recommandations de MM. Bell, Newton et Fleming, n'ayant pas été adoptées, il est inutile de nous étendre plus longuement sur ce rapport.

Le compte-rendu annuel des travaux de la commission démontre qu'après la construction du chemin de fer Intercolonial, le mouvement de la navigation intérieure diminua graduellement. De 1870 à 1879, le nombre des steamers entrés dans le port s'était accru de 205%, tandis que le nombre des bâtiments à voiles avait diminué de 25%.

De 1874 à 1879, l'exportation du grain resta stationnaire et il ne fut pas beaucoup question de l'amélioration du port, mais, dans le cours de 1879, cette exportation s'étant élevée, de 19 millions de dollars, à près de 23 millions, le sujet revint de nouveau sur le tapis.

C'est en 1880 que l'on substitua l'électricité au pétrole pour l'éclairage des quais ; ce qui permit aux navires d'opérer leur chargement et leur déchargement avec autant de facilité la nuit que le jour. Dans cette même année, on construisit aussi des hangars pour les bestiaux.

L'année précédente, les commissaires avaient envoyé au gouvernement un mémoire exposant l'injustice qu'il y avait d'imposer à l'administration du port le coût de l'amélioration du chenal, entre Montréal et Québec. En 1880, ils revinrent à la charge et citèrent des tableaux comparatifs des frais de navigation pour les navires fréquentant les ports du Canada et des Etats-Unis. Les dernières représentations des commissaires furent provoquées par une question que leur avait posée

le gouvernement. Celui-ci considérait que l'amélioration du chenal n'avait pas répondu à ses espérances et il demandait aux commissaires s'il ne serait pas possible de diminuer les frais de navigation de façon à empêcher les steamers de désertir la voie du St-Laurent.

Les commissaires, tout en se déclarant prêts à réaliser toutes les améliorations de nature à faire de Montréal un excellent port, prétendaient que l'approfondissement du chenal, entre cette ville et Québec, était une entreprise nationale et que le gouvernement devrait en prendre les frais à sa charge.

En 1881, le tonnage du port s'éleva à 1,672,657 tonneaux, soit 248,259 tonneaux de plus que l'année précédente.

L'année 1882 est une date mémorable dans l'histoire de la navigation du St-Laurent. C'est au cours de cette année-là que l'on acheva de donner au chenal une profondeur uniforme de 25 pieds et que l'on projeta de l'approfondir à 27½. La discussion de ce projet souleva des tempêtes de récriminations, surtout à Québec et à Hamilton. Ces deux villes ne voulaient pas que le gouvernement considérât l'approfondissement du chenal comme une entreprise nationale. La discussion dura six ans. Ces rivalités de clocher étaient malheureuses, car les commissaires avaient sous la main le matériel nécessaire et des hommes expérimentés pour exécuter ces travaux de dragage complémentaires.

Le développement du port, depuis la Pointe-du-Moulin-à-Vent jusqu'à la Longue-Pointe, avait coûté 3 millions de dollars, et ni le gouvernement provincial, ni le gouvernement fédéral n'avaient fourni un sou. Pendant 15 ans, la commission avait dû payer aussi les intérêts de sa dette et tous les frais d'entretien et d'exploitation du port — soit 2 millions — sur ses recettes et le produit des emprunts qu'elle avait contractés.

Le 14 juin 1883, le gouvernement, en dépit d'une vigoureuse opposition, autorisa, par arrêté ministériel, les commissaires à emprunter \$900,000 à 4% et à affecter cette somme à l'approfondissement du chenal à 27½ pieds. Le gouvernement adopta les mesures nécessaires pour que le coût de l'entreprise n'excédât pas le chiffre de l'emprunt, mais il refusa de prendre la nouvelle dette à sa charge.

En 1885, il y eut une inondation à Montréal et le gouvernement

nomma une commission chargée d'étudier les causes du débordement du fleuve et de recommander un remède au mal. Dans cette commission, Henry F. Perley, ingénieur civil, représentait le gouvernement, M. Thos C. Keefer, ingénieur civil, le *Board of Trade*, John Kennedy, les commissaires du port, et Percival W. St-Georges, la ville de Montréal.



M. C. C. Ballantyne

Commissaire du Havre de Montréal

En 1888, la commission fit de nouvelles tentatives pour amener le gouvernement à se charger de la dette qu'elle avait contractée pour l'approfondissement du chenal.

Le 19 janvier 1888, M. John Kennedy, l'ingénieur de la commission, recommanda l'agrandissement du port, par le prolongement de la ligne des quais de 25,000 pieds. Mais l'évènement de l'année fut l'achè-

vement des travaux de dragage entrepris pour donner au chenal, entre Montréal et Québec, une profondeur de $27\frac{1}{2}$ pieds et la décision du gouvernement de prendre à sa charge les frais de l'entreprise. L'Etat, en faisant cette dette sienne, exigeait l'abolition des droits de tonnage sur les navires entrant à Montréal.

L'approfondissement du chenal, de 20 pieds à $27\frac{1}{2}$, avait coûté environ 3 millions de dollars. Cette somme n'est pas excessive si l'on considère qu'il avait fallu faire près de 40 milles de dragage.

Le 31 décembre 1888, la commission céda au gouvernement sa flottille de bateaux dragueurs.

C'est aussi en 1888 que l'exécution du fameux projet No 8 fut commencée, et l'on peut dire, à bon droit, que cette année là fut mémorable dans l'histoire du port de Montréal.

Comme les glaces endommageaient périodiquement les quais et les propriétés riveraines, la Commission du port et la ville de Montréal, agissant de concert, cherchèrent un remède à la situation. Les ingénieurs de la commission et de la ville préparèrent un rapport accompagné de 6 projets différents. Il n'est peut-être pas sans intérêt d'en donner les grandes lignes.

Le projet No 1 comportait l'élargissement et l'exhaussement des rues des Commissaires et Commune, en leur donnant une largeur de 100 pieds et un niveau de 7 pieds au-dessus des plus hautes crues du fleuve, ainsi que l'élévation des quais au-dessus des plus hautes eaux du mois de mai. L'accès au port aurait été effectué, comme aujourd'hui, par des rampes 8 pour les véhicules et 1 pour les voies ferrées.

L'exécution de ce projet aurait coûté environ \$4,624,755.

Le projet No 2 comportait aussi l'élargissement des rues des Commissaires et Commune, mais sans en changer sensiblement le niveau, et la construction d'une forte digue en maçonnerie, assez haute pour prévenir l'inondation de la ville. Les quais devaient être élevés de trois pieds environ, et, pour en procurer l'accès, on créait des rampes munies de portes étanches pour arrêter le passage des eaux en cas d'inondation. Le mur de revêtement actuel devait être remplacé par un autre beaucoup plus fort.

On estimait que l'exécution de ce projet coûterait environ \$4,584,989.

Le projet No 3 comportait l'élargissement des rues des Commissaires et Commune, du côté de la ville, de façon à leur donner une largeur de 100 pieds. Pour cela, il fallait empiéter sur l'espace réservée au port, à l'est de la rue Saint-Pierre, et exproprier certains propriétaires de terrains sis à l'ouest de ce dernier endroit.

Pour prévenir les inondations, on proposait l'adoption des moyens — digues, rampes et portes — recommandés par le projet précédent.

Le coût, d'après l'estimation, était fixé à \$3,046,589.

Le projet No 4 recommandait le même élargissement des rues des Commissaires et Commune, lequel aurait nécessité les empiètements et expropriations mentionnés dans le projet précédent.

Les quais devraient être exhaussés au niveau des rues, de sorte que l'on se dispensait des rampes d'accès.

Ce projet comportait en outre la construction d'une digue, avec ouvertures munies de portes en fer que l'on fermerait en cas d'inondation.

Le coût approximatif de ce projet était fixé à \$3,282,196. La ville devait payer \$1,165,680 et la commission du port \$2,116,516.

Le projet No 5 consistait dans le même élargissement des rues des Commissaires et Commune. Pour prévenir les inondations, on adoptait les moyens recommandés par le projet No 4.

La dépense approximative était évaluée à \$3,913,304.

Le projet No 6 recommandait l'élargissement à 75 pieds des rues des Commissaires et Commune, à l'est de la rue Saint-Pierre, au moyen d'un empiètement sur le terrain du port et d'une expropriation de terrains situés à l'ouest de la rue McGill. Vu le peu d'étendue des quais entre les rues McGill et Saint-Pierre et vu la grande valeur des immeubles qu'il aurait fallu exproprier, de l'autre côté, on laissait les lieux dans le même état. Les quais devaient être élevés au niveau de la rue des Commissaires et on se dispensait ainsi de rampes. Pour protéger la ville contre les inondations, on établissait une digue munie de portes mobiles, comme dans les autres projets.

Le coût de ce projet était estimé à \$2,827, 894. La ville devait payer \$708,428 et la commission du port \$2,119,466.

Les ingénieurs terminaient leur rapport en recommandant l'adoption du projet No 6.

En 1889, le gouvernement prit à sa charge le maintien des bouées et balises entre Montréal et Québec.

M. Andrew Robertson, étant décédé en 1890, M. Henry Bulmer fut nommé président de la commission du port.

Dans le cours de cette année, les commissaires firent l'acquisition du réseau de voies ferrées construites sur les quais. A cette époque le besoin de nouvelles améliorations se fit vivement sentir et on recommanda au gouvernement l'adoption du projet No 6.

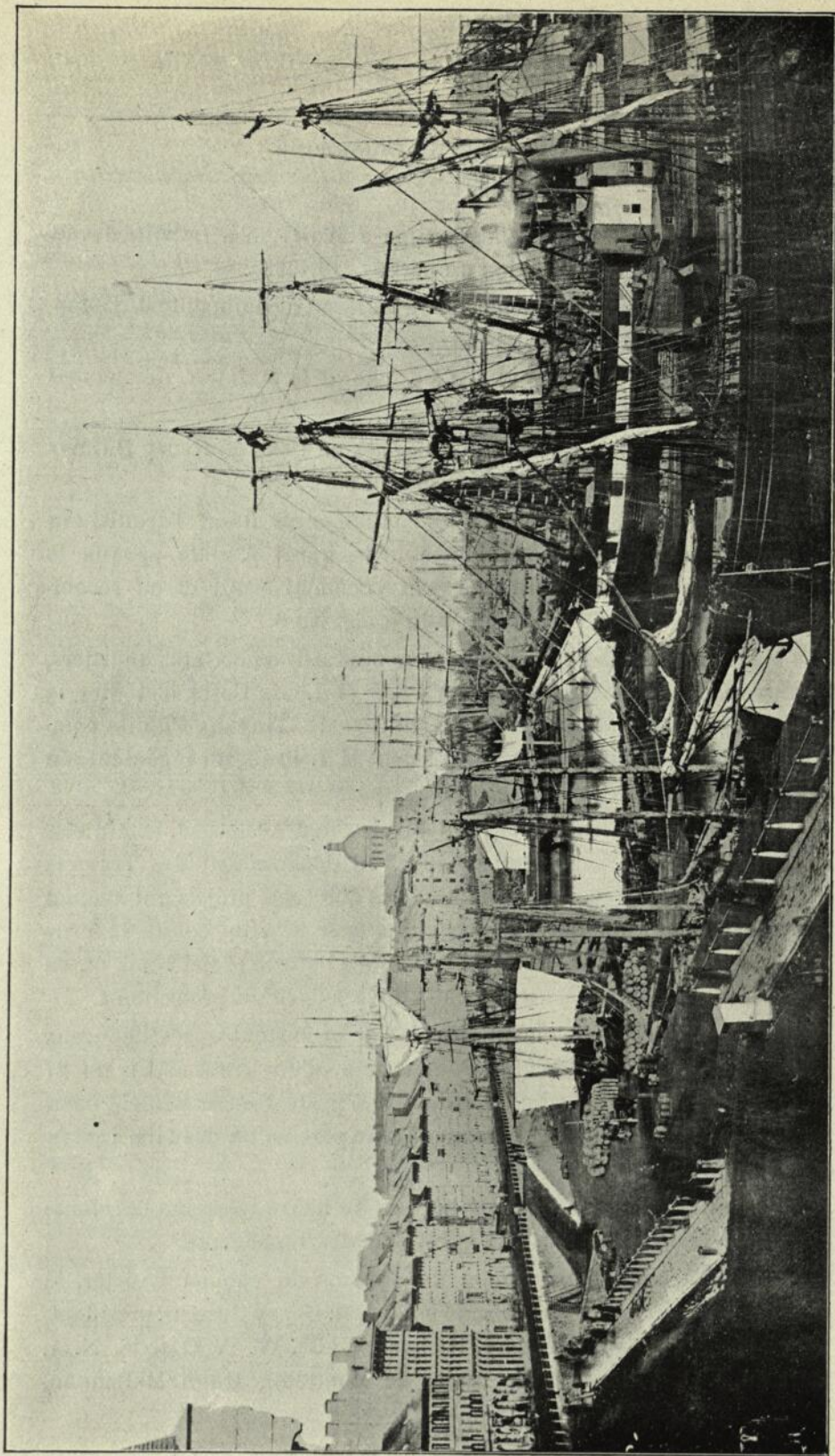
Mais en face de l'opposition qui se produisit en certains quartiers, le gouvernement chargea MM. John Page et Louis Coste d'étudier la question. Quelque temps après le Ministre des Travaux Publics communiquait à la commission un projet dont M. Lebrun, un ingénieur de Paris, était l'auteur.

La commission n'ayant pas cru devoir adopter ce projet, le ministre chargea M. Perley, ingénieur en chef du département des Travaux Publics, de faire une étude complète des différents projets qui avaient été préparés pour améliorer le port et protéger la ville contre la crue des eaux du fleuve. M. Perley se prononça pour le projet No 6, et, en juillet 1891, on commença les travaux de la « jetée de protection ».

Après l'approfondissement du chenal et surtout après l'heureux voyage que firent à Montréal le Poméranian, d'un tirant d'eau de 27 pieds 2 pouces et du Sardinian, calant 27.5 pieds, l'accroissement constant du tonnage des navires entrant dans le port est un des faits remarquables de cette époque.

En 1894, l'amélioration du port et du fleuve nécessita la refonte des statuts de la commission et la révision des règlements.

En 1895, avant l'avènement au pouvoir du cabinet Laurier, la commission était composée comme suit : MM. Henry Bulmer, président, Victor Hudon, Edward Murphy, Richard White, W. W. Ogilvie, N. A. Hurteau, J. O. Villeneuve (le maire de Montréal), Hugh McLennan,



Le Port de Montréal, en 1872

John Torrance, L. E. Morin et Andrew Allan. Au cours de l'année, MM. Hurteau et Murphy étant décédés, le gouvernement remplaça le premier par M. Hormisdas Laporte et le second par M. Frank J. Hart.

M. R. Wilson Smith, qui avait succédé à M. J. O. Villeneuve comme maire de Montréal, le remplaça au sein de la commission.

En 1895, le département des Travaux publics améliora le chenal en lui donnant une profondeur de 28 à 29 pieds et en l'élargissant à certains endroits. Les travaux du port furent poussés activement et, à la fin de la saison, la « jetée de la protection » était presque terminée.

En 1895, le mouvement maritime dans le monde entier subit une dépression extraordinaire et continue et le commerce du port de Montréal en souffrit jusqu'à un certain point. M. Henry Bulmer, qui était alors le président de la commission, augurait cependant, dans son rapport annuel, qu'un avenir prochain ramènerait la prospérité.

Les recettes totales de l'année furent de \$273,542.00 contre \$272,068.00 en 1894.

Au printemps de 1895, un nouveau tarif comportant une réduction considérable des droits imposés sur certaines catégories de marchandises avait été mis en vigueur.

En 1895, la dette consolidée du port était de \$2,711,000.00, mais elle fut réduite quelque peu par le remboursement d'anciennes obligations, remplacées par d'autres, portant un intérêt moins élevé. Par exemple, sur un prêt de de \$336,000.00 que le gouvernement avait fait à la commission, celle-ci obtint une réduction d'intérêt de 5 à 4%. Les taux de 5 et 6% sur certaines obligations furent réduits. Les prêts que le gouvernement consentit subséquemment à la commission ne portaient intérêt qu'à 3%.

D'après le rapport du capitaine du port, les arrivages de navires d'outre-mer ont été de 640, en 1895, soit 85 de moins qu'en 1904. Le tonnage a cependant atteint le chiffre de 1,069,386 tonneaux, ou 27,523 de moins qu'en 1904.

M. Bulmer remarque que cette différence dans le tonnage des navires dénote une tendance à modifier la construction navale. Le mouvement n'a fait que s'accroître depuis et la dimension des transatlantiques s'accroît d'année en année.

En 1895 la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc aménagea une barge pour transporter le bétail de la Pointe-du-Moulin à-Vent jusqu'aux navires qui devaient en opérer le chargement. Cette innovation a eu d'heureux résultats, en rendant plus facile la circulation sur les quais.

A cette époque, notre système de pilotage appela l'attention publique. Les intérêts maritimes exigent impérieusement le choix de pilotes expérimentés pour les lignes de steamers voyageant à dates fixes. C'est le système en vigueur depuis quelques années. Les pilotes, dont le choix n'est pas ainsi arrêté d'avance, forment ce qui est appelé le « tour de rôle », et ils ne conduisent que les paquebots n'appartenant pas à une ligne de navigation régulière. Leurs gains étaient faibles en comparaison de ceux des pilotes réguliers ; et les protestations qu'ils firent entendre n'ont pas lieu de nous étonner. Nous les avons entendus formuler les mêmes griefs depuis.

Pendant les commissaires de l'époque considéraient la question comme réglée. Après avoir entendu toutes les parties intéressées, on en arriva à un arrangement qui, tout en sauvegardant les intérêts des pilotes les plus âgés et les plus expérimentés, établissait une répartition plus équitable des gains du pilotage. De cette façon, on permettait aux plus jeunes de gagner leur vie, tout en s'initiant à la science de la navigation et en acquérant une connaissance spéciale du fleuve, et on les encourageait par l'espérance d'une promotion.

Mais la question du pilotage est encore d'actualité.

Le levé hydrographique du fleuve depuis Montréal jusqu'à Québec, fut terminé en 1905. Les cartes donnant la description de notre voie fluviale jusqu'à Saint-Antoine furent lithographiées comme celles que les commissaires avaient publiées auparavant. L'utilité de ces cartes est incontestable et tous les intéressés dans la navigation du Saint-Laurent en apprécient hautement la publication.

En 1895, la commission adopta les conclusions des ingénieurs du gouvernement relatives à l'amélioration et à l'agrandissement du port. Elles comportaient une modification importante du projet No 6, car on renonçait à la construction de 4 quais d'une moyenne longueur pour établir deux grandes jetées formant un angle aigu.

Dans son compte rendu annuel, M. Bulmer demanda une application plus rigoureuse des règlements, afin d'empêcher les navires mouillés dans le port d'y jeter leur lest et leurs cendres.

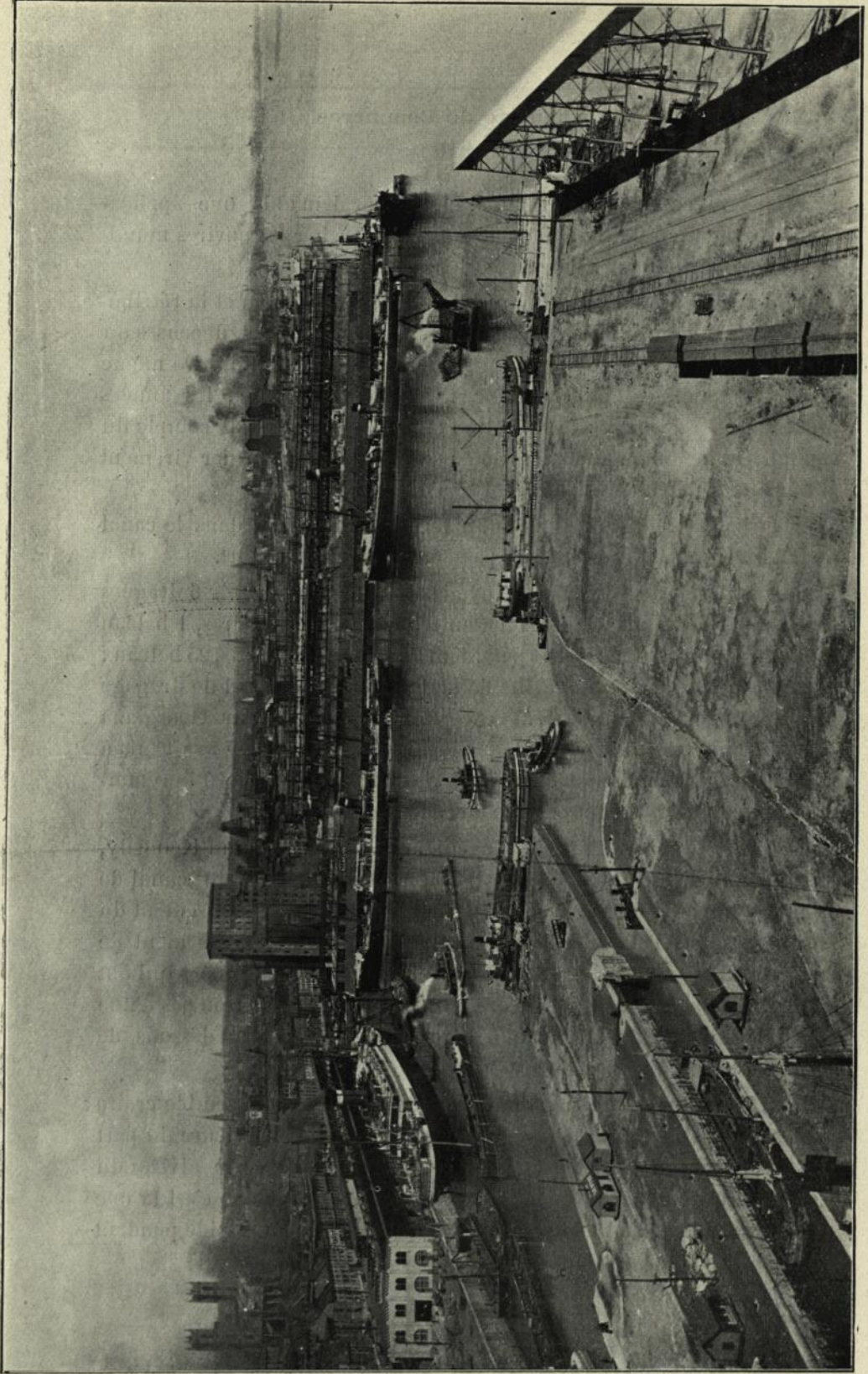
En 1905 le traitement du président de la commission et la rétribution de ses collègues, portés jusqu'alors au compte des dépenses du port, furent portés au compte du personnel d'administration. De même les frais de pilotage, dont la balance avait été transportée, les années précédentes, au compte des recettes, ont été imputés sur le compte du capital. On ne donne aucune raison pour justifier ce dernier virement et nous nous demandons pourquoi on l'a fait.

Les bateaux de la commission hivernaient autrefois dans le canal de Lachine, mais depuis 1895 ils passent l'hiver dans le port.

Le matériel de dragage employé en 1895 se composait de 6 dragues du type américain, six chèvres flottantes, 5 chèvres ordinaires, 1 bateau muni de forêts et d'outils de « pétardement », 5 remorqueurs, 25 bateaux porteurs à fond fixe et une usine flottante. Tout le matériel de dragage appartenait à la commission, à l'exception du remorqueur Georgiana que la Compagnie de remorquage Sincennes-McNaughton avait mis à la disposition des commissaires jusqu'à ce qu'elle eut achevé le remorqueur Aberdeen qui était en voie de construction.

Dans son rapport de 1895, l'ingénieur du port, M. John Kennedy, fait remarquer que le niveau de l'eau, à l'embouchure du canal de Lachine s'abaisse d'une façon sensible. D'après lui l'abaissement du plan d'eau dans cette partie du port correspond à l'abaissement de niveau des tributaires du St-Laurent. Dans les quinze années qui ont précédé 1879, l'eau a baissé encore plus rapidement, mais non pas d'une façon constante. En 1894, l'eau a baissé de 20 pouces au-dessous de l'étiage.

M. Kennedy ajoute que, dans certains quartiers, on semble croire que la « jetée de protection », en séparant la partie supérieure du port des vives eaux du fleuve, peut avoir contribué à abaisser le niveau du bassin, situé en amont du quai Victoria. Il déclare que c'est là une erreur, car le courant au-dessus de ce quai est très peu rapide pendant l'étiage et la pente est très faible.



Montréal, Port National du Canada, en 1907

Une lettre de MM. Thomas Munro, Louis Coste et W. P. Anderson contient des notes intéressantes sur le port de Montréal. Après avoir énuméré les améliorations dont le besoin s'imposait, ces ingénieurs déclarent que, pour mener à bonne fin les travaux d'agrandissement, les commissaires demandaient au gouvernement de leur procurer en sus du million de dollars qu'ils avaient été autorisés à emprunter une autre somme de trois millions à un intérêt n'exédant pas $3\frac{1}{2}\%$.

Plus tard, comme nous l'avons déjà dit, la commission a emprunté du gouvernement une certaine somme à 3%.

D'après les ingénieurs que nous venons de nommer, voici un état des sommes dont les commissaires avaient besoin :

a) \$2,000,000, pour l'exécution du projet No 6, approuvé par le gouvernement, tel que prescrit par le chapitre 72 des Statuts révisés du Canada.

b) \$1,000,000, pour la construction d'un bassin intérieur dans la partie est de la ville, à l'endroit qu'un plus ample examen désignerait comme le plus avantageux.

c) \$1,000,000, pour compléter le bassin de la Pointe-du-Moulin-à-Vent et les autres travaux du port non compris dans le projet No 6.

Les commissaires offrent pour garantir le prêt que le gouvernement leur ferait, d'émettre des obligations et d'engager les recettes du port, mais à la condition que les droits de tonnage et de quai ne seront pas modifiés.

La dette existante est d'environ \$2,750,000, portant intérêt à $4\frac{3}{4}\%$. De 1889 à 1894 inclusivement, l'excédent annuel des recettes a été de \$58,500. Cela représente l'intérêt, à $3\frac{1}{2}\%$, de \$1,675,000. L'excédent moyen ci-dessus comprend 1894, une année extraordinairement mauvaise pour la navigation, et les commissaires ajoutent qu'ils ont raison d'espérer que l'excédent moyen des cinq prochaines années atteindra \$70,000, soit l'intérêt de \$2,000,000.

Les commissaires, en recommandant la dépense de \$4,000,000, font observer que le gouvernement qui a traité les autres ports du pays avec libéralité, n'a jamais rien voté pour Montréal, le principal entre-

pôt du commerce de l'ouest. En outre ils expriment l'avis que le Canada devrait prendre à sa charge toute dépense excédant les recettes courantes du port.

Sous le ministère libéral de Sir Wilfrid Laurier, en 1896, la commission du port était composée comme suit : MM. Jonathan Hodgson, Robert Bickerdike, Alphonse Racine, Eustache Lemay, William Farrell, R. Wilson Smith, Hugh McLennan, John Torrance, L. E. Morin et Andrew Allan.

Le personnel d'administration comprenait : M. Alexander Robertson, secrétaire, John Kennedy, ingénieur en chef, Thomas Howard, capitaine du port, T. Bourassa, assistant-capitaine du port, Robert A. Eakin, gardien des quais et payeur. Celui-ci fut remplacé par M. John Ferns, et M. James McShane succéda à M. Howard.

L'histoire du port de Montréal depuis 1896 s'écrira un jour, lorsque les hommes qui y ont joué un rôle seront probablement disparus. Les faits sont de date trop récente pour que le public les ait oubliés et il nous suffira d'en donner un court résumé.

Le président de la commission, M. Robert Mackay, fit observer qu'il avait retardé la lecture du compte-rendu des opérations de l'année parce qu'il avait espéré pouvoir y inclure le résultat des négociations entamées avec le gouvernement au sujet des travaux exécutés jusqu'à ce jour et des projets d'amélioration qui étaient à l'étude. Ces négociations trainèrent en longueur. Il ne fut pas facile de trouver un terrain d'entente et la discussion fut longue.

La majorité des commissaires, les intérêts maritimes et le *Board of Trade* se prononcèrent pour l'exécution du projet No 6, comportant la construction de quatre jetées ; mais le Ministre des Travaux-Publics, M. Tarte, qui était en faveur de la création de trois jetées seulement, imposa sa volonté. On a sévèrement critiqué M. Mackay de ne pas avoir résisté jusqu'au bout, mais l'histoire impartiale dira que dans les circonstances, il le pouvait difficilement faire autrement. Mais l'opinion est loin d'être unanime à ce sujet.

Dans son compte-rendu annuel, M. Mackay passe en revue les travaux exécutés et les améliorations à faire et il écrit l'histoire des

emprunts contractés par la commission. Ses observations à ce sujet sont du plus haut intérêt.

Dans son compte-rendu annuel de 1897, M. Mackay, parlant d'une entente entre le gouvernement et la commission au sujet de l'amélioration du port, regrette que ses espérances n'aient pas été réalisées.

Le public se rappelle sans doute les discussions acerbes de cette époque, et il n'est pas besoin d'ajouter que le projet de M. Tarte ne fut accepté que comme compromis « à la condition que le gouvernement prendrait à sa charge le coût de l'entreprise et que les jetées seraient à haut niveau ».

Le gouvernement avança les fonds nécessaires à 3%.

En passant, qu'il nous soit permis de dire que cette question de niveau des quais a soulevé une des plus ardentes controverses de cette époque. La victoire est restée aux partisans des quais à haut niveau.

En 1898 les commissaires s'adressèrent de nouveau au gouvernement pour obtenir de l'aide et ils demandèrent que Montréal fût déclaré « port national ». Ils représentaient qu'ils avaient dépensé des sommes considérables pour l'amélioration du chenal entre Montréal et Québec et que le gouvernement, ayant reconnu que ces travaux étaient d'utilité nationale puisqu'il les avait pris à sa charge, il n'était que juste de les rembourser de ces dépenses et des intérêts qu'ils avaient payés. Leur réclamation s'élevait à environ 2 millions. Au bas du mémoire qu'ils envoyaient au gouvernement, nous lisons les noms de MM. Robert Mackay et Raymond Préfontaine, qui était alors le maire de Montréal.

En 1901, le maire de Montréal, M. Cochrane, succéda à M. Préfontaine, et M. Doran à M. Farrell. Plusieurs années auparavant, le secrétaire de la commission, M. Alexander Robertson avait été remplacé par M. David Seath.

Il nous suffira d'ajouter quelques mots pour compléter l'histoire du port depuis cette date.

Le projet du ministre des Travaux publics, M. Tarte, fut plus ou moins fidèlement exécuté, en ce qui concerne l'établissement de trois jetées.



La construction des hangars, le pavage des quais, d'autres améliorations et l'administration générale du port donnèrent lieu à de nombreuses discussions.

La commission composée de 11 membres, dont 6 nommés par l'exécutif, n'avait plus l'élasticité désirable. Chacun voulait y faire prévaloir son avis. Le gouvernement décida de l'abolir et d'en créer une autre composée de trois membres seulement. Il nomma MM. Stephens, Geoffrion et Ballantyne, commissaires du port de Montréal. La nouvelle commission a déjà mené à bonne fin d'importantes améliorations, et elle fait tout en son pouvoir pour gagner la confiance des intérêts maritimes et du public.



CHAMBRE DE COMMERCE
DE MONTRÉAL

BNQ



C 000 284 759