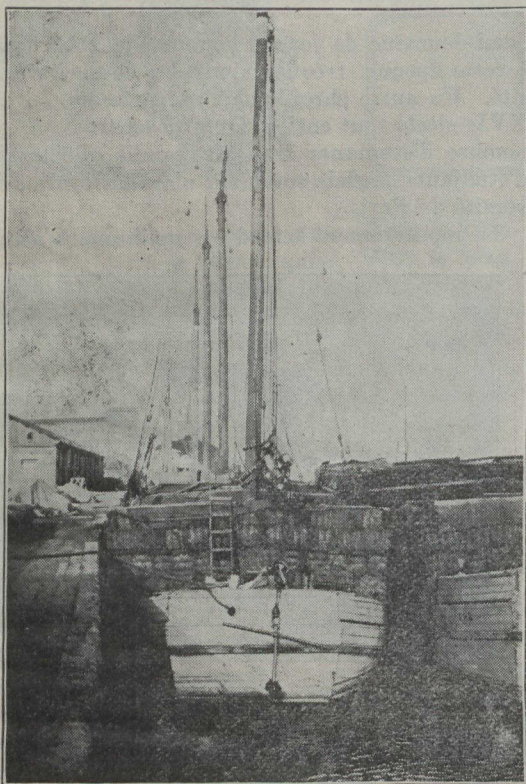


La morte-saison du trafic maritime à Montréal



Une barge canadienne, à quai.

QUEL bel automne! Jusque tout récemment, les journées qui précèdent l'hiver ont exceptionnellement, cette année, conservé une douce température; cependant, malgré cette clémence céleste, notre espérance a dû en rabattre et ne point considérer comme indéfinies les faveurs que le soleil d'automne nous a prodiguées. Car l'hiver approche, l'hiver est là; aussi, quoi qu'un peu hâtivement, peut-être, mais certainement d'une façon très sage, le monde officiel des services maritimes a-t-il déclaré close la saison de navigation à la date réglementaire. C'est que les compagnies d'assurance, toujours prudentes, et pour cause, refusent de partager les risques que courraient nos gros navires, si, trop tardivement, ils osaient remonter le fleuve jusqu'à Montréal après le 25 novembre. Passé cette date, aucun navire ne peut faire assurer sa cargaison.

Plusieurs grandes compagnies, entre autres la Cie Richelieu et Ontario, n'attendent point cette époque pour clore la navigation. A Sorel, nombre des navires de la dite Compagnie ont été dégrésés le 18 novembre. Depuis cette date, le vapeur "Préfontaine" ne fend plus les eaux de notre majestueux fleuve. Les dragues du gouvernement, "Tarte" et "St Louis", qui creusaient le lit du Saint-Laurent, ont également cessé leurs opérations. Tout cela est le prélude de la léthargie du fleuve géant, qui, bientôt, sera emprisonné sous une carapace de glace.

Et, précisément, à la fin de chaque année, l'on profite de la relâche du travail maritime pour dresser des statistiques. On mesure le chemin fait, la route parcourue, l'on s'assure que l'on n'est pas resté stationnaire. Voilà, sans doute, pourquoi le trafic par la voie du Saint-Laurent augmente sans cesse.

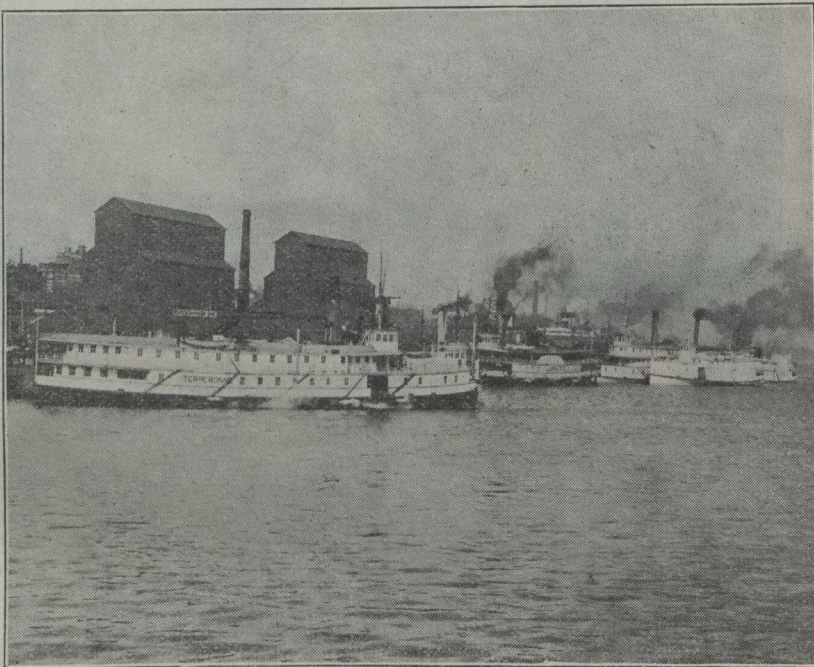
L'année maritime qui achève a été beaucoup plus féconde que les années précédentes. Les rapports officiels en font foi. Le tonnage océanique s'est accru considérablement. En 1904, le nombre des navires entrés dans notre port s'élevait à 796. Cette année, ce chiffre est dépassé et atteint 806. Soit une augmentation de 10 navires pour la saison 1905.

Le tonnage, déjà considérable l'année dernière, — 1,853,853 tonnes, — se trouve encore plus grand à la fin de cette saison. Certaines personnes ne se doutent guère que la populeuse cité de Montréal a reçu, en 1904, la visite de 38,722 marins de différentes nationalités.

À titre documentaire, nous donnons ici les dates de la fermeture effective de la navigation pendant les dernières années :

En 1900	le 19 décembre
En 1901	le 10 novembre
En 1902	le 8 décembre
En 1903	le 9 novembre
En 1904	le 27 novembre

Maintenant, veut-on avoir une liste du départ des derniers steamers des grandes compagnies? Consultons les affiches de ces derniers jours. Le "Tunisian" a quitté notre port le 17 novembre; le "Kensington", le 19 novembre; le "Lake Manitoba", l'"Hurona", l'"Indian", ont levé l'ancre vers le 23 novembre. Le "Lake Michigan", le dernier arrivé de nos transatlantiques, a retardé son séjour parmi nous jusqu'au 26 novembre. Puis le calme s'est fait dans l'un des plus grands ports du monde. Mais de ce repos de quelques mois sortira une vie nouvelle, plus active, plus intense que la précédente, nous l'espérons. Le réveil de notre port sera entouré de nouveaux soins. En effet, partout des commissions se réunissent dans le but de prôner chaleureusement les avantages de notre route fluviale, la première du globe. La Commission du Port, réunie dernièrement, a lu le rapport concernant les travaux de nos immenses élévateurs permanents, tellement gigantesques qu'un étranger venant de l'Ancien Continent est frappé de stupeur à leur vue; mais bientôt cet étonnement disparaît lorsqu'il songe qu'il est en Amérique, le pays du grand, du fabuleux. Il ressort de la lecture faite à la Commission du Port, que les travaux exécutés jusqu'à ce jour pour ces élévateurs, représentent la somme considérable de \$695,-



L'animation du port de Montréal, à la veille de la congélation du St-Laurent.

\$16.45. Chiffre assez éloquent par lui-même et qui prouve d'une façon péremptoire que le développement de notre port accapare maintes sollicitudes. Or, si l'on prend tant de soin, si l'on drague le lit du fleuve, si l'on construit sur ses rives, ce n'est pas une raison pour qu'on néglige quelques détails qui nuisent non seulement à la bonne renommée de notre port, mais aussi à son trafic. Il s'agit ici de l'état impraticable des chemins sur les quais, ainsi qu'il appert des plaintes portées devant la Commis-



Le Steamboat à aubes "Quebec."

sion du Port par la "Shipping Federation". Ces plaintes sont certes fondées, et c'est regrettable à dire, surtout lorsque l'on pense aux étrangers, dont la perspective de notre magnifique port avait d'abord ébloui les regards, et qui, rendus sur les lieux, voient des monticules de boue, des fondrières, des flaques d'eau, si détestées des piétons. Espérons qu'avant longtemps on rémédiera à cet état de choses.

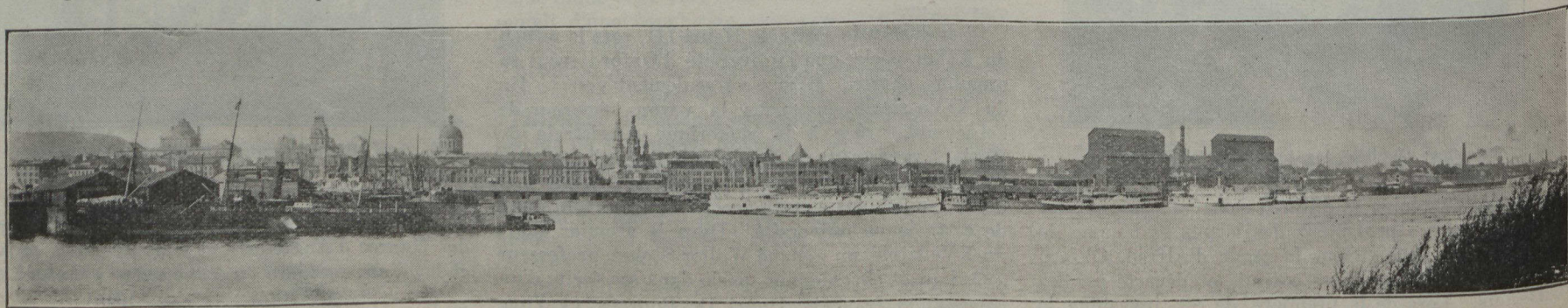
Dans un autre ordre d'idées, disons que quelques changements importants ont été apportés dans la disposition et la récente mise en place des bouées d'hivernage. Ces bouées trancheront désormais par leur couleur noire ou rouge sur la blancheur immaculée de la neige, guideront les voyageurs et les préviendront du danger.

D'après ces quelques aperçus, on peut facilement se rendre compte de tous les efforts considérables faits chaque jour pour améliorer notre magnifique port; efforts qui ne se démentiront jamais, nous en avons la conviction.

Nous n'avons jusqu'ici considéré que le côté matériel, que l'embellissement de notre port; à la veille de la morte-saison, il nous faut songer aux centaines d'ouvriers, de débardeurs venus des campagnes, qui, l'hiver, se trouvent sans occupation, à la merci du hasard; ou plutôt attendent, pour la plupart, que cette même neige et que cette même glace qui les forcent à désertir le port, leur fournissent un labeur quotidien, fournit par le déblayement des rues. Aussi, en face de cette détresse due aux rigueurs de notre climat, nous sentons-nous émus et portés à la pitié envers la main-d'œuvre du port. N'est-il pas de notre devoir, à nous, pour qui le sort veut se montrer un peu plus clément, d'espérer que l'on aidera, durant la saison d'hiver, les collaborateurs des travailleurs de la mer?

Car, demain, dans quelques jours, le port hier encore si mouvementé, sillonné de tant de navires, que sera-t-il? Ces clameurs, ce torrent tumultueux, cette multitude de voix, que seront-ils devenus?

Les quais noirs et poussiéreux, auront disparu sous un manteau de neige.



Vue panoramique du port de Montréal, prise en été, de l'Île-aux-Millions.