

Cependant au cours des quelques dernières années les quatre principaux ports d'exportation du Canada, Halifax, Saint-Jean, Québec et Montréal ont reçu de l'Etat une aide puissante. Il est permis de se demander, et ce n'est pas la jalousie qui nous le fait dire, si la proportion a toujours été en rapport avec l'importance de chacun d'eux.

De ces quatre ports que je viens de nommer, deux, Halifax et Saint-Jean, sont des ports d'hiver; un, Montréal, est un port d'été seulement. Le quatrième, Québec, peut être utilisé l'hiver comme l'été.

Tandis qu'à Halifax les travaux exécutés ont eu et ont encore pour destination ultime la création d'un

fécond, ont jeté dans la concurrence née de l'accroissement commercial, les capitaux sans lesquels leurs aspirations auraient été stériles.

L'Etat les a encouragés par une coopération dont les résultats sont immédiatement devenus apparents. Jamais l'entreprise locale, toute dévouée qu'elle eût pu être à l'intérêt général, n'aurait pu faire les frais des immenses travaux exécutés depuis quarante ans. En 1889, le pays prit à sa charge le creusage et l'entretien du chenal entre Montréal et Québec, et par des garanties pour de fortes sommes il permit à la Commission du Hâvre de construire quais, hangars, voies ferrées et de se procurer l'outillage nécessaire.



Photo de M. Eug. M. Finn

Le Pont de Québec, complété

terminus pour le chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, de même qu'à Montréal, l'œuvre s'est portée vers l'établissement d'un véritable port artificiel, manquant d'espace et de profondeur. L'accès depuis Québec jusqu'à Montréal par une longue navigation de rivière, peu profonde et tortueuse n'a été obtenu pour les grands tirants d'eau que par des creusages difficiles et dispendieux et ne se maintient que par un travail constant et coûteux.

Le port de Montréal est fermé à la navigation depuis la fin de novembre jusqu'au milieu d'avril.

Sa situation, jusqu'à ces derniers temps, comme centre d'un réseau multiple de chemins de fer, avantage que ne possédait pas Québec, en a fait un point de distribution dont l'importance toujours croissante l'a fait grandir et se développer de façon merveilleuse. Ses hommes d'affaires à l'esprit large et au travail

Ici, nous attendions un secours qui ne venait pas. L'outillage des quais était peu développé, les engins pour la menutention des marchandises étaient rares.

Il est vrai que des travaux assez importants furent exécutés de temps à autre mais l'incubation était longue et pénible. En 1878 furent commencés les travaux des bassins Louise. Vers la même date fut mise en œuvre la construction d'un bassin de radoub à Lévis. En 1899, le bassin qui n'avait originairement que 484 pieds de longueur fut allongé à 666 pieds.

Rien n'y faisait cependant et le trafic passait à nos portes pour se diriger sur Montréal.

Vint cependant la construction des transcontinentaux. Le mouvement commercial joint à cet essor de nos voies de communication donna au développement de nos ressources naturelles cette poussée attendues depuis si longtemps.