

perts désintéressés, ainsi que des sondages opérés sérieusement éclairera les autorités sur les faits ci-haut.

“ Actuellement, même en supposant que ces inconvénients n'existeraient pas, le port artificiel, à eau tranquille, que l'on a l'intention de créer au moyen de la levée, est déjà à peine suffisant pour le trafic maritime de Montréal, et si l'on prend en considération les développements dans le passé et les probabilités de l'avenir, il est parfaitement évident que ce port sera bientôt encombré au point de forcer le gouvernement ou la commission du havre à rechercher un espace plus grand et plus commode pour placer les navires qui visitent Montréal.

“ Un autre inconvénient qui est d'une grande gravité au point de vue de la santé publique et qui entraînera des complications très sérieuses et probablement des dépenses énormes dans un avenir rapproché, est que la plus grande partie des égouts de la partie ouest de Montréal et de la partie centre, pour le bas de la ville, se déversent dans le port à eau tranquille créé par la nouvelle digue et y corrompent l'eau qui n'a pas de circulation, au point de rendre dangereux le séjour de cette partie de Montréal, le long des quais, de la rue des Commissaires, de la rue Saint-Paul, de la rue Notre-Dame et dans une bonne mesure au parc de l'île Sainte-Hélène, durant les grandes chaleurs de l'été, alors que l'évaporation des eaux contaminées devient une source de maladies pestiférentes.

“ L'argument que l'eau du canal Lachine crée un courant suffisant pour détruire l'inconvénient ci-haut n'est nullement bon, parce que ce courant ne se produit que par intervalles et par petites quantités, parce qu'il ne s'étend qu'à une distance d'à peu près un arpent de la sortie des écluses et que, ensuite, il tourne lui-même pour se mêler à l'eau tranquille qui reste corrompue; parce que aussi, les écluses du canal Lachine étant fermées le dimanche, les eaux de ce canal ne font pas de courant pendant cet intervalle, durant lequel les égouts continuent à se déverser dans le port et à augmenter la contamination de l'eau.

“ 2o Les bassins :

“ Il a été dit plus haut que, vu les développements certains du commerce maritime de Montréal, il deviendra nécessaire de fournir plus d'espace et de commodités aux navires. Où trouver cet espace? est-ce à la Pointe du Moulin à Vent? Le

rivage de cette pointe, entre la ligne de la levée et la tête du canal, se compose d'un fond rocailleux d'une nature telle, que pour y creuser un bassin il en coûterait des sommes considérables dont la proportion ne répondrait pas au but à atteindre, parce que ce bassin n'offrirait que cinq ou six atterrages additionnels tandis qu'il en faudrait au moins une vingtaine. Or, ce bassin à lui seul, pour un aussi pauvre résultat, coûterait presque autant que le tiers du port actuel de Montréal, devant la ville (voir les estimés comparatifs entre les mains du gouvernement et à la commission du havre).

“ Considérant les développements graduels de l'ouest du Canada et la tendance de plus en plus grande de tout le nord-ouest de l'Amérique à déverser le produit de leurs fermes par la voie du Saint-Laurent, il devient important de songer à préparer non seulement un port commode, mais encore à lui fournir les accessoires absolument nécessaires sous forme de bassins de relai, de bassins de radoub, d'élévateurs à grains, etc, etc.

“ Or, pour la marine océanique, ces accessoires ne sauraient trouver de place plus convenable, à tous les points de vue, que dans cette partie du port de Montréal située vis-à-vis le quartier d'Hochelaga et la municipalité de Maisonneuve: 1o Parce que la baie d'Hochelaga, située en bas de l'île Sainte-Hélène, vis-à-vis les deux municipalités ci-haut, constitue actuellement le port naturel de Montréal capable de contenir avec quelques améliorations infiniment moins coûteuses que celles qui pourraient être faites à la Pointe du Moulin à Vent, toute la flotte océanique qui visitera le port de Montréal chaque année, d'ici à au moins une génération.

“ Parmi les accessoires de ce port, se présente naturellement un bassin d'hivernement et de radoub pour les navires océaniques. Pour des raisons d'économie, un grand nombre de navires restent sans activité durant l'hiver depuis la prise des glaces jusqu'à l'ouverture de la navigation, et l'on choisit pour la saison d'inactivité, les endroits où ils peuvent en même temps être chargés et être réparés.

“ Le creusage d'un grand bassin à proximité du port pour les objets ci-haut mentionnés peut être fait à prix comparativement faibles dans le quartier d'Hochelaga, à quelques cents pieds de la ligne du fleuve, à la même profondeur que le chenal actuel avec sortie et entrée au moyen

d'un chenal de courte longueur dans la direction du courant du fleuve, de telle manière que les navires qui y auraient hiverné pourraient, avec leur chargement, en sortir de très bonne heure immédiatement après le départ des glaces.

“ En consultant les statistiques des quantités de produits qui quittent le port de Montréal, aux premiers jours de la navigation, aux dates ordinaires, jusqu'à ce jour, et en comparant les prix des frets, on se convaincra facilement qu'il y aura un gain considérable pour les exportateurs à se trouver en mesure d'expédier par le moyen ci-haut les produits accumulés dans les élévateurs ou magasins que l'on établirait nécessairement autour de ce bassin, parce que tous ces produits atteindraient plus à bonne heure, le printemps, les ports de l'Europe, des Antilles, ou encore, ceux de l'Amérique du Sud.

“ Autre considération: si l'on compare le coût probable d'un bassin à la Pointe du Moulin à Vent (en examinant les difficultés que présente le terrain) avec le coût probable d'un bassin à Hochelaga, dans un terrain où déjà la nature a fait la moitié de l'ouvrage, sous le rapport du fond qui, géologiquement parlant, se compose de graviers, de sable et de glaise, c'est-à-dire un terrain mou, avec une sortie naturelle qui existe déjà, on trouvera que la différence entre les deux points est de au-delà de 50 p.c., sans compter qu'un pareil bassin à Hochelaga pourrait contenir, en hiver, près de deux cents vaisseaux de grandeur, tandis que celui de la Pointe du Moulin à Vent en contiendrait à peine une douzaine.

“ Autre considération: Le transport des marchandises ou le camionnage d'un point à un autre, entre les vaisseaux et les chemins de fer et vice-versa coûte déjà considérablement sous le rapport du temps et de l'argent avec les arrangements actuels, au pied de la rue McGill et dans le voisinage des premières écluses du canal, parce que les camionneurs sont sujets à tous les inconvénients qui résultent de l'ouverture et de la fermeture des ponts et des écluses du canal dans le district ci-haut. Avec un bassin à Hochelaga, ces inconvénients disparaîtraient en grande partie et le commerce ferait une économie de bien près de 25 p.c. de ce chef seulement, parce qu'il éviterait les retards et les distances dans une grande mesure.

“ Autre considération: Aujourd'hui 95 p.c. des navires océaniques