

LES TRAVAUX DU HAVRE.

Nous donnons ci-dessous le texte du rapport des ingénieurs sur les travaux du havre de Montréal, dont nous faisons mention dans un de nos derniers articles :

Ottawa, 16 avril 1895.

A l'honorable J. A. Ouimet, ministre des travaux publics.

Les soussignés ont l'honneur de vous rendre compte que, en conformité des instructions contenues dans votre lettre du 28 janvier dernier, ils ont fait une quête sur les améliorations projetées au pont de Montréal.

Ces projets sont expliqués par un plan et un rapport y annexé en date du 19 novembre 1894.

Ils ont l'honneur de vous transmettre le résultat de leurs observations :

“ Dans le but de mener à bien leur entreprise, les membres de la commission du port de Montréal demandent que le gouvernement leur accorde, en plus de la somme de un million de dollars déjà concédée, une nouvelle allocation de trois millions de dollars, portant intérêt à 3½ pour cent.

Des fonds seraient employés comme suit :

a. — \$2,000,000 seront affectés à l'achèvement du plan désigné sous le No 6, lequel a déjà reçu l'approbation du gouvernement, et ce, en autant que les prévisions du chapitre 92 des Statuts Révisés du Canada seront concernées ;

b. \$1,000,000 à la construction d'un bassin complet intérieur à tel endroit de la partie de la ville qu'il pourra être jugé convenable après un examen spécial ;

c. \$1,000,000 à compléter le bassin de la Pointe du Moulin à Vent (Windmill Point) et à terminer d'autres travaux du port, non portés au plan No 6

La commission du port offre comme garantie du prêt, qu'elle désire obtenir par l'appui du gouvernement, les débiteurs et les revenus du port de Montréal ; mais en spécifiant bien qu'il ne pourra, sous aucun prétexte, être décidé d'augmentation de taxe sur la navigation ou le trafic du port

La dette actuelle est d'environ \$2,750,000, portant intérêt à 4½ p.c.

L'augmentation des revenus annuels, de 1889 à 1894, y compris ces deux années, est de \$58,500 à peu près. Ceci représente un intérêt de 3½ p.c. sur un capital de \$1,675,000. Il importe de bien signaler que ce chiffre renferme les résultats de l'année 1894, laquelle a été exceptionnellement mauvaise.

Il y a tout lieu d'espérer que, pendant les 5 années à venir, les surplus des revenus annuels montera à 70,000 piastres, ce qui représente l'intérêt de 2,000,000 de dollars. Ceci représente en somme le maximum qui puisse être prêté avec sécurité, sur les garanties offertes.

La commission du Havre, en demandant quatre millions, fait bien remarquer qu'il n'y a pas eu à Montréal, comme en d'autres ports, de sommes prélevées sur les fonds publics pour être affectées aux améliorations du Havre, et ce, bien qu'il soit un point de transit important pour les marchandises venant des contrées de l'ouest.

Ils considèrent en outre que tout emprunt qui ne serait pas couvert par

leurs revenus serait une charge pour la Puissance.

Au point de vue financier seul, il importe de considérer que le nouvel emprunt de \$1,000,000, autorisé précédemment, n'a pas encore été négocié et doit être inclus dans les sommes à venir.

Egalement qu'il existe un accord entre la municipalité de la ville de Montréal et la commission du havre, aux termes de laquelle la première doit contribuer pour un million aux travaux actuellement en cours d'exécution ; laquelle somme est affectée, non pas aux améliorations du port, mais aux travaux de la digue destinée à protéger la ville contre les inondations.

Les efforts de la commission du havre ont tendu à mener ces travaux avec la plus grande célérité.

La moitié environ de la digue est achevée et le dragage du bassin est fort avancé. Les travaux sur les quais n'ont pas encore été commencés.

Les soussignés ont entendu un grand nombre de rapports, très compétents, sur la situation du commerce à Montréal, et, après un mur examen de la situation, ils sont unanimes à recommander ce qui suit :

1o. Le plan No 6 devrait être d'abord mis à exécution ; mais telle que la situation se présente, il ne semble pas que le surplus des revenus annuels puisse garantir les intérêts d'un emprunt de plus de \$2,000,000, et il est impossible d'exécuter, avec semblable somme, le plan tel que projeté.

Il importe avant tout de finir la digue de protection, qui est le point capital du projet. Les dispositions projetées pour les quais sont d'une importance disproportionnée avec leur situation sur un point de la ville où l'accès se trouve très encombré, et où le chemin de fer ne peut accéder qu'avec de grandes difficultés.

Pour ce motif, les soussignés recommandent à la commission du port de modifier cette partie du plan No 6 de façon à ne pas donner aux quais plus de la moitié de la longueur projetée ; en outre, de soumettre à un nouvel examen le plan des jetées surélevées, car, en raison du voisinage des entrepôts de la ville, il ne semble pas bien utile d'avoir sur les quais des hangars permanents.

Ces modifications, telles que suggérées, permettraient de terminer les améliorations commencées, y compris l'achèvement du bassin de la Pointe du Moulin à Vent, tout en restant dans la limite des sommes qui peuvent être prélevées sur les revenus du port.

Bien que l'aide accordée à la commission du havre devrait être, en somme, un prêt direct, un achat de bons ou bien une garantie d'intérêt offrent une alternative que le gouvernement devra prendre en considération.

2o Lorsque les travaux ci-dessus seront achevés, le port de Montréal sera en mesure, non seulement de continuer honorablement le trafic actuel, mais encore de faire face à n'importe quelle exigence nécessitée par une considérable augmentation du mouvement commercial.

Sa situation très centrale sera toujours un point favorable pour les têtes de lignes régulières qui font le transport des petits colis ; mais en raison de la difficulté d'accès et des frais de manutention, on ne pourra pas facilement acclimater le trafic des marchandises brutes ou encombrantes chargées en vrac.

Plus tard, lorsque le commerce aura pris l'extension que l'on espère pour l'avenir, il pourra être fait des améliorations sur une plus large échelle, sur un point où le trafic sera moins encombré, où il sera possible de se raccorder sans trop de frais avec les diverses lignes de chemin de fer et où l'on pourra établir des quais avec des entrepôts pour le gros fret, tel que les bois de charpente, le bétail, les grains, etc., etc.

Il n'y a pas le moindre doute que l'endroit le mieux approprié pour répondre à ces exigences, sera la partie du fleuve comprise entre la Longue-Pointe et Maisonnette, en dessous du courant Sainte-Marie

Si l'augmentation du commerce et du trafic en transit de la Puissance augmente comme tout semble le faire prévoir, il s'écoulera bien sept ou huit ans, avant que ces améliorations et la construction de cales sèches dans la partie Est du port deviennent d'une nécessité absolue. Cependant, pour voir les travaux terminés en temps voulu, il serait bon de leur donner, dès maintenant, un commencement d'exécution.

Les soussignés considèrent que dans le cas où ces travaux seraient exécutés, le coût devrait en être supporté par le gouvernement de la Puissance et le travail placé sous son contrôle immédiat, non pas parce que les revenus du port ne permettraient pas à la commission d'entreprendre ce travail, mais parce que l'importance du trafic national serait une des grosses garanties que posséderait le gouvernement, s'il consentait à prendre la responsabilité de ses travaux comme œuvre nationale, et avec l'intention de faire de Montréal une importante tête de ligne océanique et un point de transit pour le commerce avec l'intérieur.

Les soussignés suggèrent donc qu'une étude très complète et très sérieuse soit faite de la rive du St-Laurent, dans le but de préparer le plan qui semblerait le plus judicieux et le moins coûteux.

Les soussignés tiennent à faire parvenir leurs remerciements aux représentants des compagnies de navigation et des chemins de fer qui ont des intérêts solidaires de ceux du port de Montréal, de la façon dont ils se sont mis de suite à leur disposition et leur ont donné les plus complètes explications de nature à les instruire et à former leur opinion.

Ils remercient également les commissaires et officiers du port de la bonne volonté qu'ils leur ont témoignée au cours de leur enquête.

Comme conclusion, les soussignés ont l'honneur de dire que les travaux recommandés doivent être poussés aussi activement que possible dans le but d'assurer à Montréal une bonne part du commerce avec les contrées de l'Ouest et d'éviter ainsi la concurrence que pourraient faire des voies latérales et rivales.

Ceci ne peut être obtenu qu'en fournissant aux navires les moyens les plus économiques de chargement et déchargement, une rapide expédition du fret dans toutes les directions et une réduction aussi grande que possible des taxes qu'ils ont maintenant à payer sur le Saint-Laurent.

Respectueusement soumis.

(Signé) THOMAS MUNRO,
LOUIS COSTE,
WM. P. ANDERSON.

Ottawa, 19 mai 1895.