



Quai du Canal.—D. Blocs.—E. Ile Moffatt.—F. Quai St. Lambert.—G. Quai de plançons.—
 H. Abattoirs.—L. Quai de la traverse.—M. Pont de St. Lambert.—N. Bassin ou Docks.—
 O. Bassin ou Docks.—P. Bassin ou Docks.—Q. Bassin ou Docks.—R. Bassin ou Docks.—S. Pont Victoria.

"LE NÉGOCIANT CANADIEN" le 15 Mars 1872.

d'un dock à la Point St. Charles, la construction d'un nouveau pont sur le St. Laurent au pied de l'île Ste. Hélène et l'extension des quais jusque dans la Baie d'Hochelega.

Ce projet est grandiose et révèle un esprit d'élite. Cependant ceux qui examinent froidement les choses ont toujours reculé devant l'idée de creuser des docks en terre ferme, et il ne manque pas de gens intelligents qui déclarent la chose impraticable, pour le moment du moins.

Nous croyons pour notre part qu'il y a mieux à faire que de violenter la nature; c'est de profiter des avantages qu'elle nous offre et d'en tirer le meilleur parti possible. Et nous disons de suite que nous ne voyons pas pourquoi l'on s'obstine si fort à ne pas utiliser les deux côtés du fleuve, et à tout concentrer sur un point reconnu insuffisant.

Les étrangers qui visitent Montréal s'étonnent toujours de n'apercevoir de l'autre côté du fleuve qu'une plage nue et aride. Il leur semble qu'il en devrait être du Canada comme des autres pays, de Montréal comme de New-York, ces deux rivales qui luttent si vigoureusement pour le monopole du trafic de l'Ouest.

Il n'y a peut-être pas deux villes situées dans des circonstances plus analogues. Ces deux métropoles sont bâties respectivement sur une île; l'une est desservie par un bras de mer et l'autre par le plus beau fleuve du monde.

Voyez pourtant la différence. Pendant que New-York déverse sur l'autre rive le surplus de sa population, de sa richesse, et de ses entreprises, qu'elle fonde en face une ville qui promet de l'égaliser sous tous les rapports, Montréal se concentre entièrement sur l'île et ne paraît pas songer qu'il y a place à St. Lambert pour un nouveau Brooklyn.

C'est un oubli qu'il n'est que temps de réparer. Le moment ne saurait être mieux choisi, puisque tout le monde sent qu'il faut faire un effort pour parer aux nécessités de l'avenir.

Sans doute qu'il y a des difficultés à vaincre; mais elles sont loin d'être insurmontables, et nous croyons que la solution que nous allons proposer est à la fois simple et pratique, et conséquemment acceptable.

Le plan consiste à utiliser le bras gauche du fleuve St. Laurent, à perfectionner le dock naturel formé par les îles Ronde et Ste. Hélène, et à tirer de la magnifique position de St. Lambert, tout le parti qu'elle peut donner.

Il se présente sous deux aspects différents, mais inséparables. Il s'agit d'abord d'empêcher la formation des digues de glace, et les inondations qui en résultent, le printemps et l'automne. Nous n'avons pas besoin de rappeler quels ravages ces séaux entraînent à leur suite, quelles ruines ils accumulent et quels germes d'épidémie ils laissent à leur départ. Avant d'indiquer le remède, il faut se rendre compte de la manière dont le mal se produit. La glace se forme de bas en haut, c'est-à-dire entre Sorel et les îles de Boucherville, où elle acquiert une grande force en s'appuyant sur les îles nombreuses qui parsèment le fleuve. Elle remonte ensuite peu à peu, atteint Hochelega, puis l'île Ste. Hélène et la ville. Mais ce n'est pas sans rencontrer une plus vive résistance à mesure qu'elle progresse. Le courant rapide trouvant un obstacle, l'eau s'élève et finit par dépasser le niveau des quais. La glace se soulève, et son poids augmenté de la force de l'eau devient si considérable que le pont intérieur ne pouvant offrir une résistance efficace, cède enfin. Alors se produisent les refoulements