LE QUAI TARTE

Depuis les dernières années on a fait dans le port de Montréal des améliorations tellement considérables qu'on en a complètement changé l'aspect. Surtout les grands travaux exécutés du côté est ont donné à cette partie une physionomie nouvelle et frappante.

Cependant ce qui est visible aux regards est loin de donner une idée de l'importance et des difficultés d'exécution des travaux accomplis.

Parmi les quais construits à cet endroit, le quai Tarte mérite une mention spéciale à cause de sa grande dimension et des difficultés d'exécution qu'il a fallu vaincre pour le faire.

Ce quai se trouve exactement sur la séparation de Montréal et de Maisonneuve. Le terrain sur lequel il est construit appartient au gouvernement fédéral.

Le quai Tarte est peut-être le plus grand de ce genre en Amérique. Il a mille pieds de longueur, vers l'ouest ou en montant, à partir de l'angle qu'il fait avec le quai du bord de l'eau, huit cent cinquante pieds du côté de l'est ou en aval, il a trois cent vingt pieds de largeur, et se trouve parallèle à un quai du rivage de douze cent vingt-cinq pieds de long. Il a soixante-cinq pieds de hauteur à partir du fond de l'eau, vingt-six pieds au-dessus du niveau moyen d'été, et il est vingt pieds plus haut que les deux quais à bas niveau.

La partie difficile, autrement dit la partie technique des travaux se trouve en réalité cachée sous l'eau et on doit être homme du métier ou avoir une bonne imagination pour se rendre compte des obstacles à vaincre pour former à bonne fin une entreprise aussi considérable.

Disons à la louange de M. Poupore qu'il a parfaitement réussi.

Pour élever les gros murs, il fallait commencer par creuser une tranchée à la drague de quarante-cinq pieds au-dessous du niveau moyen de l'eau et d'une largeur de soixante-quinze pieds. Cette tranchée fut couverte d'une couche de pierres concassées de quatre pieds d'épaisseur. Le fleuve avait une profondeur si faible à cet endroit qu'il a fallu enlever la terre et les pierres jusqu'à la profondeur de quarante pieds. Pour faire cette tranchée on a déplacé trois quarts de million de verges cubes de matière solide.

Il fallait ensuite construire des caissons de 130 pieds de long, 110 pieds de large en bas et de 70 pieds de large en haut, ayant une hauteur de 42 pieds, et les poser sur la pierre concassée. On était obligé d'aller bien loin pour trouver le bois nécessaire dans la construction de ces caissons. Il fallut des pièces de chêne de douze pouces de face. On l'a fait venir de l'Arkansas, il a été transporté en chemin de fer jusqu'à Chicago et de là par eau jusqu'à Montréal.

Sur les caissons on a posé 1,200 blocs de 6 pieds par 6 1/2 et par 4. La pesanteur de chaque bloc était de quinze tonnes. Ces blocs ont été préparés au chantier de la compagnie, situé à trois quarts de mille du rivage et on a fait le transport sur une voie ferrée, posée par la compagnie.

On a placé environ quatre pieds de pierres concassées entre les blocs et c'est ainsi qu'on a atteint le niveau de l'eau.

Au-dessus de l'eau, on a posé ensuite des blocs monolithiques, dont les dimensions étaient de 30 pieds par quinze et par 20 pesant chacun deux cents tonnes. Le béton employé fut préparé sur place. La machine à concasser la pierre fut placée sur un bâtiment flottant amarré près du mur en construction, et les blocs furent mis en place à mesure qu'ils étaient prêts, au moyen d'une grue à vapeur. L'espace entre les murs fut rempli avec la matière enlevée par les dragueurs, dans qu'il présent on en a employé un million de verges cubes. Après que les travaux seront complétés, toute la structure sera aussi solide que la montagne de Montréal. Il faudra encore 170,000 pieds cubes de remplage pour terminer les travaux. On se fera une idée de la solidité des murs en songeant qu'ils ont résisté, sans aucun renfort, à la débâcle de deux printemps, malgré la force du courant et la masse de glace flottante qui était considérable. Les frais de construction de ce quai s'élèvent à un million de dollars environ.

Ces travaux ont nécessité l'usage de vingt millions de pieds bois mesure de planche, de deux millions de barils de brai, sans parler de plaques et de boulons, de deux cents mille pieds cubes de pierres concassées sous et dans les caissons, et de soixante-cinq mille barils de ciment de Portland.

Pour donner au mur une plus grande solidité, on a posé cinquante-deux blocs d'ancrage en béton pesant vingt tonnes chacun enfoncés à vingt pieds sous terre et placés à cinquante pieds des murs, auxquels ils sont reliés par des tiges d'acier.

Les deux angles extérieurs des caissons sont protégés contre la glace par des plaques d'acier de cinquante pieds de longueur, trente-deux pieds de largeur et d'un pouce d'épaisseur. Le dessus du quai est assez élevé pour ne pas se couvrir d'eau dans les crues les plus fortes, ce qui permet d'y construire des hangars permanents.

A chaque distance de cent pieds, tout autour du quai, on a posé des échelles de fer comme moyen de sauvetage pour les nageurs ou les personnes tombées dans l'eau accidentellement.

Le matériel nécessaire à l'exécution de ces travaux, construits selon les règles de la mécanique moderne, n'est pas une petite affaire. Il comprend des dragueurs, des bâtiments flottants, des remorqueurs, un petit chemin de fer, des locomotives, des wagons, des pelles à vapeur, une scierie, pour ne mentionner que le gros outillage.

W. J. POUPORE

Contracteur