

# Emily Carr

*Les prémices du surréalisme  
dans un Canada encore victorien*

*Big Raven (vers 1928)*



Emily Carr est peu connue en Europe. Au Canada, elle a toute une légende. L'exposition qui s'est tenue au Centre culturel canadien de Paris au printemps dernier (une centaine d'œuvres) aura sans doute révélé au public ce qu'il a pu y avoir de précurseur dans cette peinture qui se situe à la fin d'une tradition. Emily Carr est née à Victoria (Colombie-Britannique) en 1871. Liée au groupe des Sept, qui canadianisa la tradition du paysage romantique, utilisant son vocabulaire des formes, de l'ombre et de la lumière, des masses modelées et des espaces profonds, et aussi les techniques du post-impressionnisme et du fauvisme qu'un séjour en France lui avait révélées, ne respirant pleinement qu'au sein des forêts immenses et touffues de son pays natal, exprimant un canadianisme qui com-

*suite de la page 9*

fer, le gypse, le sucre brut, le ciment, la farine, les véhicules automobiles, les produits chimiques, la houille, le phosphate, le sel, le fer et l'acier, le nickel, le verre, les machines, le soufre. Au cours de l'année 1970, la répartition du trafic s'est établie ainsi : plus de 9 millions de tonnes de pétrole et produits pétroliers, 250.000 tonnes de liquides en vrac, 7 millions de tonnes de céréales, plus de 4 millions de tonnes d'autres produits secs en vrac, 5 millions de tonnes de marchandises diverses.

Le port possède des installations très modernes qui lui permettent de traiter n'importe quel type de fret. Ainsi, le chargement des céréales sur un océanique peut se faire à treize postes différents grâce à 6.400 mètres de galeries à tapis roulant qui acheminent le grain des silos jusqu'aux postes. L'un des silos, qui a coûté avec son quai la coquette somme de 17 millions de dollars, est considéré comme l'un des plus modernes du monde.

## *La conteneurisation*

Le trafic par conteneurs n'a cessé de s'accroître au cours des cinq dernières années : il est passé de 11.374 unités en 1967 à 86.750 unités (1,2 millions de tonnes) en 1971. Montréal a été le premier des ports canadiens à s'adapter à la conteneurisation qui, en supprimant toute coupure entre l'expéditeur et le destinataire, a révolutionné le transport des marchandises au cours des dernières années. Le premier terminal spécialisé a été ouvert en novembre 1968. Aujourd'hui, le port compte trois terminaux à conteneurs parfaitement équipés. Pour fixer les idées, disons que des grues géantes peuvent charger ou décharger un conteneur de 20 tonnes à bord d'un navire en moins de deux minutes.

## *Deux gares maritimes*

Bien que l'activité du port en matière de passages ne soit pas à mettre en

balance avec son activité en matière de fret, elle est loin d'être négligeable. En 1970, le port a reçu 46.677 voyageurs et 49.320 en 1971. Cette tendance à l'accroissement devrait d'ailleurs se renforcer au cours de cette année : un nouveau paquebot de ligne et un navire supplémentaire de croisière doivent en effet être mis en service.

Deux gares maritimes accueillent les passagers et trois compagnies de navigation exploitent des lignes régulières entre l'Europe et Montréal du début d'avril à la fin de novembre. De plus, deux à quatre navires de croisière transportant chacun de quatre cents à huit cents passagers touchent le port chaque semaine pendant l'été.

En raison de l'importance des tonnages de marchandises exportées ou importées, le trafic du port exige un travail considérable d'organisation et de planification : dans les périodes de pointe, un bateau arrive à Montréal ou en part toutes les dix-neuf minutes. ■