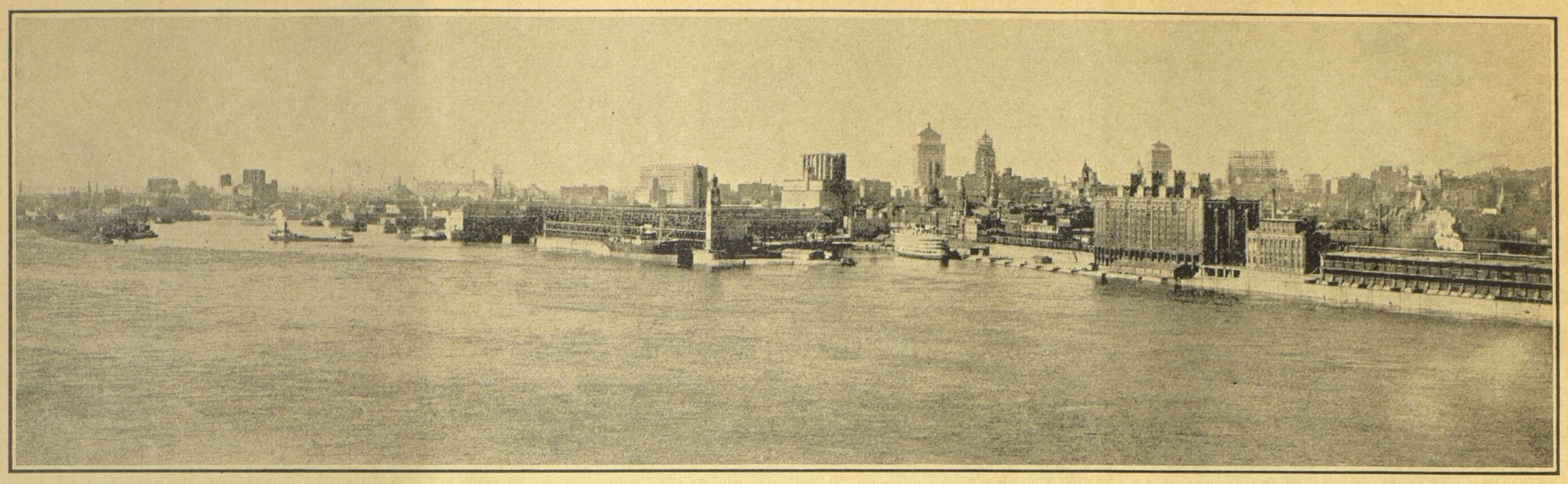


Les murs et bâtiments de béton, — élévateurs, entrepôts et hangars, — du port de Montréal ont remplacé, en bordure du fleuve, les fortifications du vieux Montréal.

LE PORT DE MONTRÉAL

Par Jules Jolicoeur

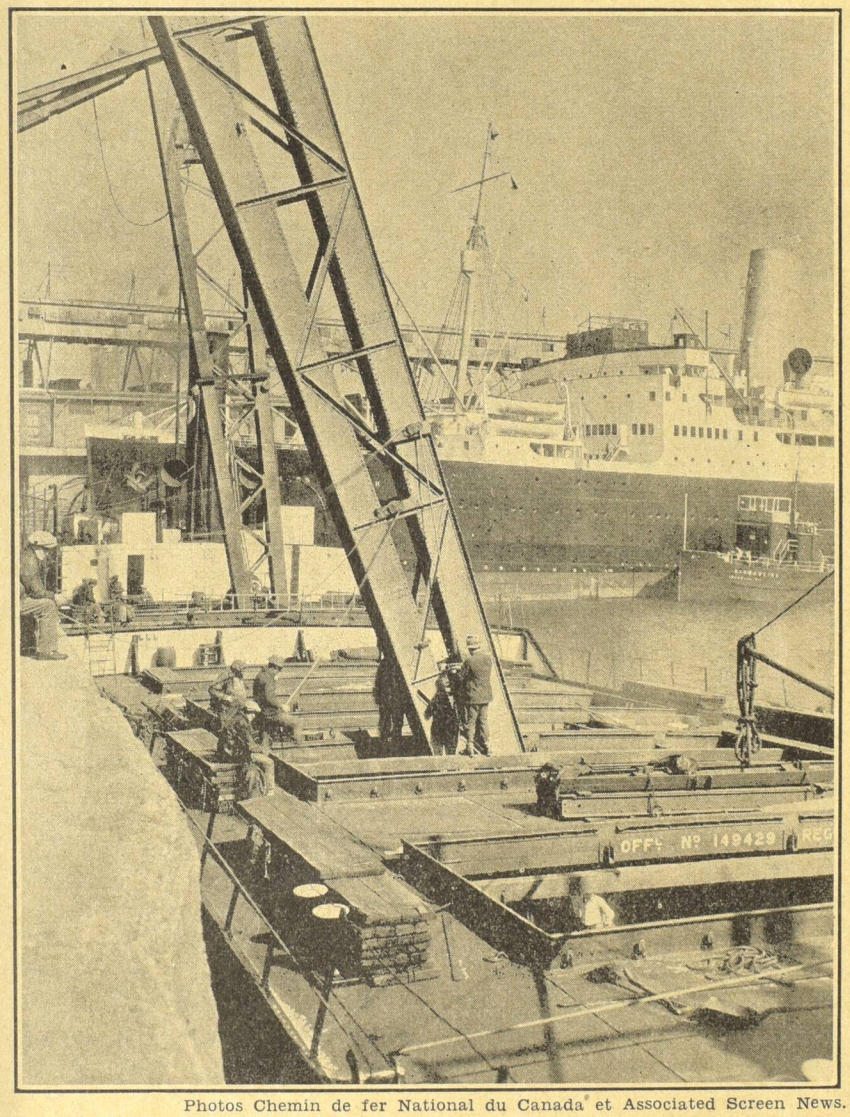
LE PORT de Montréal, le deuxième en importance de toute l'Amérique du Nord, est une des merveilles du Canada. Bien que situé à mille milles de l'océan, il a réussi à attirer au coeur même du continent les vaisseaux de haute mer de toutes les nations du monde.

Il occupe un territoire d'à peu près seize milles de longueur. L'organisme qui le dirige, la Commission du Havre, possède une autorité suprême à l'intérieur de son territoire et n'est soumise à aucune intervention. Le port est muni de quais et de jetées en béton et de tout l'équipement nécessaire aux multiples opérations qu'il est appelé à effectuer: hangars de transit à deux étages, gigantesques élévateurs à grain, immense entrepôt frigorifique, réseau ferroviare électrisé, routes et cours pavées et bien éclairées, postes d'entreposage, remorqueurs, dragues, chalands, service d'eau fraîche pour l'approvisionnement des vaisseaux, service de signaux, en un mot tous les aménagements jugés nécessaires pour faciliter et accélérer le mouvement maritime.

Dès l'époque de la fondation de Montréal, on trouve des signes du futur développement du Port de Montréal. Le roi de France, au milieu du dix-septième siècle, en faisant cession de Ville-Marie à la Compagnie de la Nouvelle-France, réserva pour toujours au public les rives du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis la ville. L'étroit chemin de halage, qui longeait alors la rivière, est devenu le Havre de Montréal, sans jamais cesser d'être la propriété du public.

Montréal, comme on sait, est situé à mi-chemin entre les Grands Lacs et l'embouchure du fleuve St-Laurent. C'est le point terminus logique pour 2,000 milles de trafic fluvial et pour tout commerce d'importation avec le monde entier. L'importance de Montréal comme port de mer est due, en bonne partie, au réseau de canaux canadiens qui ne finissent que là où commence la navigation océanique, c'est-à-dire au port de Montréal.

Ce port, qui est le plus grand port de mer intérieur du monde, offre de plus grands avantages qu'aucun autre de l'Atlantique au commerce canadien et même au commerce des états américains voisins des grands lacs parce qu'il est plus près de l'Europe que Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore.



Photos Chemin de fer National du Canada et Associated Screen News.

Le déchargement du blé dans un des bassins du port de Montréal. Le transatlantique dont on voit tout l'avant est le *Duchess of York*, l'un des plus beaux navires du Pacifique Canadien.

Les navires y viennent de partout. On en voit de Hollande, de Norvège, d'Espagne, du Japon, de la Suède, de l'Amérique du Sud et des parties les plus éloignées de l'univers habité. Le Bassin de la pointe du Moulin-à-Vent est peut-être l'endroit où l'on voit à la fois le plus de drapeaux nationaux différents.

Au cours de l'année dernière, par exemple, le port de Montréal fut visité par 819 navires anglais, 156 norvégiens, 34 italiens, 26 suédois, 25 allemands, 22 danois, 31 hollandais, 16 français, 15 navires des Etats-Unis, 10 grecs, 3 de Danzig et 1 de Belgique, d'Espagne et de Finlande.

Voici encore d'autres renseignements intéressants: Vingt-trois vaisseaux de haute mer peuvent être chargés de grain simultanément. Le Havre a dix milles de quais capables de recevoir à la fois cent vaisseaux. Les vaisseaux n'ont à payer ni droits de tonnage, ni droits de mouillage. Vingt grands hangars de transit, bien éclairés, à deux étages, et six d'un étage, sont à la disposition de ceux qui veulent profiter des facilités du port.

On peut maintenant visiter le port de Montréal sur un yacht, le «Venise» qui fait plusieurs voyages par jour. Confortablement installé dans un beau yacht de plaisance, limité à une trentaine de passagers environ, vous pouvez faire à travers tout le port un voyage à la fois agréable et instructif et qui ne coûte pratiquement rien.

Le port de Montréal se trouve vraiment ainsi à la portée du public, auquel il appartient.