

Le développement du port de Montréal au début du 20^e siècle¹

Paul-André Linteau

Volume 7, Number 1, 1972

Montréal 1972

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/030748ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/030748ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

The Canadian Historical Association/La Société historique du Canada

ISSN

0068-8878 (print)

1712-9109 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Linteau, P.-A. (1972). Le développement du port de Montréal au début du 20^e siècle¹. *Historical Papers / Communications historiques*, 7(1), 181–205.
<https://doi.org/10.7202/030748ar>

All rights reserved © The Canadian Historical Association/La Société historique du Canada, 1972

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

LE DEVELOPPEMENT DU PORT DE MONTREAL AU DEBUT DU 20^e SIECLE¹

PAUL-ANDRÉ LINTEAU

Université du Québec à Montréal

Le port de Montréal a joué un rôle important dans l'histoire économique de la métropole. Celle-ci jouit, on le sait, de certains avantages naturels: située en un endroit où doit se faire un transbordement elle est plus près des ports européens que nombre d'autres ports nord-américains. Mais pour profiter de ces avantages il faut contourner certaines difficultés; les obstacles qui existent en amont de Montréal nuisent aux relations maritimes avec les Grand-Lacs; la navigation dans le chenal du Saint-Laurent est périlleuse; la glace bloque le fleuve plusieurs mois par année; le site même du port, peu profond en plusieurs endroits, se prête mal à l'accostage des navires. Pour que Montréal tire parti de sa situation géographique et devienne un grand port il faut donc réaliser d'importants travaux tant dans le port qu'en amont et en aval. De tels travaux sont entrepris dès le 19^e siècle; ceux du port sont grandement accélérés aux cours de la quinzaine d'années qui précèdent la première guerre mondiale.

L'ère de prospérité qui s'amorce en 1896 n'est pas étrangère à cette accélération. La venue de plusieurs millions d'immigrants, la mise en valeur de l'Ouest, l'industrialisation croissante du Canada central constituent un stimulant important qui affecte le port de Montréal. Des investissements considérables sont faits alors pour équiper le Canada. A cet égard, l'historiographie a surtout mis l'accent sur la construction ferroviaire. Cependant les aménagements portuaires ont attiré une partie de ces investissements et on aurait tort de les négliger.²

I — ADMINISTRATION DU PORT

L'administration portuaire est depuis longtemps sous la responsabilité d'un organisme semi-public jouissant d'une grande liberté d'action. La première Commission du port a été créée en 1830. En 1894 le Parlement Fédéral adopte une loi³ qui refond en une seule et modifie au besoin 33 lois adoptées au cours du 19^e siècle. Les structures établies et les responsabilités définies en 1894 resteront essentiellement les mêmes pendant la période étudiée; nous signalerons plus bas les quelques modifications qui y ont été apportées en cours de route.

Le territoire du havre⁴ comprend la grève de l'île de Montréal, depuis la petite rivière Saint-Pierre jusqu'à l'église de la Longue Pointe, et une partie du fleuve le long de cette grève. En 1909 ces limites seront repoussées de la Longue Pointe jusqu'au Bout-de-l'île et on ajoutera au territoire du havre la grève faisant face à l'île et la portion du fleuve comprises entre celles-ci.⁵

Depuis 1894 le port de Montréal est administré par une commission dont les membres sont nommés de la façon suivante:

La corporation se composera de onze commissaires. Six commissaires seront nommés par le Gouverneur en conseil et occuperont leur charge durant son bon plaisir. Le maire de Montréal sera commissaire ex-officio pendant la durée de sa fonction de maire. Les quatre autres commissaires seront élus, un par chacun des corps suivants:

- a) La chambre de commerce de Montréal
- b) L'association de la halle aux blés de Montréal
- c) La chambre de commerce du district de Montréal
- d) Les intérêts maritimes, savoir: les personnes, sociétés, associations et compagnies qui ont des bureaux à Montréal et sont propriétaires, consignataires ou agents de navires de long cours voguant de la mer au havre de Montréal, et y déchargeant ou prenant charge.

Chaque commissaire ainsi élu exercera sa fonction pendant quatre ans, et un des commissaires élus sortira de charge chaque année comme il est dit ci-après.⁶

Deux aspects de ce mode de gouvernement retiennent l'attention: les relations avec l'Etat fédéral et la composition de la Commission.

Une structure aussi décentralisée permettra évidemment à l'organisme d'être particulièrement sensible aux besoins locaux. Cependant elle risque de provoquer des tiraillements avec l'autorité fédérale. C'est ce qui se produit à l'époque où Israël Tarte est ministre des Travaux Publics. A ce moment la Commission est sous la responsabilité du ministère de la Marine et des Pêcheries et le restera d'ailleurs pendant toute la période étudiée. Cependant, jusqu'en 1903, les plans des travaux doivent être approuvés par le ministre des Travaux Publics. Or, Tarte élabore des projets ambitieux concernant l'avenir du port de Montréal⁷; son intérêt pour cette question se manifeste déjà dans le rapport de son ministère pour 1897-1898.

Les améliorations du havre de Montréal ont aussi attiré l'attention sérieuse du ministère durant le dernier exercice financier, et des négociations actives ont été commencées entre les diverses sociétés incorporées de Montréal et le gouvernement dans le but de promouvoir l'accomodement des quais et de donner de plus grandes facilités au trafic qui devra se faire dans cette cité.⁸

Dans sa hâte pour réaliser les projets qui lui sont chers Tarte se heurte à la résistance des gens en place. Dans les rapports de son ministère on souligne les retards dans l'amélioration des installations portuaires; on affirme qu'"il est regrettable d'avoir à dire que les arrangements proposés à diverses époques pour l'amélioration des moyens de réception et d'expédition du trafic à Montréal n'ont pas été couronnés de succès".⁹A son tour le *Montreal Board of Trade* attribue ces retards au ministre qui s'oppose aux projets approuvés par les intérêts maritimes.¹⁰

Le différend entre le ministre Tarte et les organismes représentant les

intérêts maritimes montréalais repose sur trois points: l'urgence d'équiper le port de Montréal; les plans des travaux à accomplir, Tarte refusant d'accepter ceux qui sont présentés par les commissaires et proposant lui-même d'autres plans; enfin le développement de la partie est du port. Ce dernier aspect est important. Tarte veut qu'une part des sommes prêtées par le gouvernement fédéral soit consacrée aux travaux dans la partie est; il y voit une mesure de justice.¹¹ Le conseil du *Board of Trade* s'oppose à ce que le ministre se substitue aux commissaires quant au choix des travaux à accomplir et il estime d'autre part que le développement de l'est n'a pas un caractère d'urgence:

That harbour extension below the St. Mary's current will in the future become necessary seems to be certain but it is not at present of the pressing importance that the improvement of the central portion of the harbour is;¹²

La Chambre de commerce du district de Montréal, le pendant francophone du *Board of Trade*, a de nombreux intérêts en commun avec celui-ci mais s'en séparé sur cette question et insiste sur la nécessité de réaliser des travaux dans l'est.¹³ Ce clivage ethnique a aussi des assises économiques car une partie de la bourgeoisie francophone a investi dans la propriété foncière dans l'est. La construction d'installations portuaires dans cette partie de l'île pourra entraîner une hausse de la valeur des terres et favoriser ces spéculateurs.¹⁴ Dans le but de permettre ce développement de l'est Tarte choisira en définitive de faire construire aux frais de son ministère un quai qui d'ailleurs portera son nom. Les relations entre la Commission du havre et le ministre des travaux publics resteront tendues jusqu'au départ de Tarte en 1902.

Ces difficultés et le désir de voir le port s'équiper rapidement vont amener les organismes d'hommes d'affaires à réclamer une transformation de son mode d'administration. Le *Board of Trade* veut éviter que les droits de havre soient augmentés pour payer les nouvelles installations car une telle mesure compromettrait, selon lui, l'activité commerciale du port. Dès 1896 le représentant du *Board* à la Commission du havre suggère que le gouvernement fédéral prenne en mains le port de façon à en faire presque un port franc.¹⁵ En 1901 le conseil de la Chambre de commerce adopte la résolution suivante:

Que le gouvernement soit prié de vouloir bien modifier les conditions régissant actuellement la Commission du havre de Montréal, de manière que le gouvernement assume tout le pouvoir exécutif en ce qui regarde notre port national, pendant que la Commission du Havre serait constituée simplement en un Bureau Consultatif (ADVISORY BOARD), munie de certains pouvoirs administratifs.

Qu'une telle mesure peut seule garantir la prompte exécution des améliorations nécessaires pour assurer à la voie du St-Laurent le trafic considérable auquel elle a droit.¹⁶

De son côté le *Board of Trade* réclamera que le nombre des

commissaires soit réduit à trois tout en insistant pour que l'un d'eux soit nommé par le *Board*.¹⁷ La réforme souhaitée est réalisée en 1906. La composition de la Commission du havre de Montréal est modifiée. On passe de 11 à 3 commissaires, tous nommés par le gouvernement fédéral. Ce dernier choisit le président, fixe la rémunération des commissaires et détermine selon son bon plaisir la durée de leur mandat.¹⁸ Le *Board of Trade* n'obtient pas le droit qu'il réclamait mais il est consulté.

The Government acted upon our recommendations, and while the Minister of Marine and Fisheries absolutely declined to recognize the right of this Board to nominate any of the Commissioners; he was good enough to seek the advice and assistance of your Executive in the difficult task of selecting them.¹⁹

Les nouveaux commissaires qui entrent en fonction au début de 1907 sont George W. Stephens, président, L. Elie Geoffrion et C.C. Ballantyne. Comme leurs prédécesseurs, ce sont des hommes d'affaires représentant la bourgeoisie commerciale et financière. Il recevront d'ailleurs l'appui des milieux d'affaires. En 1912 le président de la Chambre de Commerce du district de Montréal exprime sa satisfaction en ces termes:

Encore une fois nous pouvons être fiers du travail accompli par les commissaires du port et je ne saurais laisser passer une si belle occasion, sans leur exprimer en votre nom à tous, toute notre admiration et sans formuler pour eux, ou pour leurs successeurs, les vœux les plus sincères de succès.²⁰

Ce gouvernement par commission entraine dans les vues des groupes de réforme urbaine existant à Montréal, comme ailleurs en Amérique du Nord. Ces groupes avaient généralement une conception élitiste de l'administration publique²¹ et ils ont d'ailleurs réussi à faire adopter le système de gouvernement par commission pour l'administration municipale de Montréal (bureau des commissaires de 1910 et commission de contrôle de 1918). Pour George Caverhill, président du Board of Trade en 1908, l'administration du port prend valeur de modèle.

To the fact that the Government has given the new Commissioners an entirely free hand is largely due the success that has been accomplished during the past year, and augurs well for the future development of Canada's national port, and proves the success that can be attained by placing such works under the control of a small number of competent men, and I look forward to the day when a President of the Board of Trade will be able to stand in this place, and speak as highly of the work done in the City Council by a similar Board of Control.²²

Dans un tel contexte on n'est guère surpris de voir le parti ouvrier s'opposer à ce système anti-démocratique. Le parti regroupe les éléments les plus militants du syndicalisme montréalais. Il a souvent appuyé des objectifs réformistes mais sur la question du port il se sépare des autres groupes et réclame l'abolition pure et simple de la Commission du havre sans toutefois proposer de solution de rechange.²³ L'absence d'études sur le

parti ouvrier ne permet pas de préciser quels étaient ses objectifs quant à l'administration portuaire mais la demande d'abolition de la Commission peut s'expliquer quand on examine la situation socio-économique des membres de cet organisme et qu'on constate l'appui chaleureux qu'ils reçoivent des hommes d'affaires.

Le contrôle de la Commission semble avoir une portée politique et économique importante, opposant francophones et anglophones, bourgeoisie et classe ouvrière. Cette question s'inscrit dans le contexte des conflits qui marquent la société montréalaise du début du siècle.

La réforme de 1906 change le nombre et le mode de nomination des commissaires, elle ne modifie aucunement leurs responsabilités. Celles-ci sont assez étendues, en vertu de la loi de 1894. La Commission peut posséder des immeubles, des navires et de l'outillage et en disposer comme bon lui semble; plaider en justice; construire et acquérir des voies et des lignes du havre; conclure des ententes avec des compagnies de chemin de fer. Elle peut aussi faire ses propres règlements concernant l'administration du havre et la navigation dans le territoire sous sa juridiction. Jusqu'en 1909, la Commission constituera "l'administration de pilotage de la circonscription de Montréal". Elle peut également percevoir des droits de havre, faire les expropriations nécessaires à l'agrandissement du port. Elle possède en outre des pouvoirs judiciaires spéciaux pour les affaires touchant le pilotage, les rives fluviales, la loi de 1894 et les règlements qui en découlent. Ces pouvoirs judiciaires seront modifiés en 1909: ils s'appliqueront alors à toute affaire contrevenant à la loi de 1894 ou aux règlements qui en découlent, et à "toute affaire se rapportant à une grève".

Les revenus ordinaires de la Commission viennent principalement des droits de havre qui sont des droits *ad valorem* perçus sur toutes les marchandises chargées ou déchargées dans le port et les bassins inférieurs du canal Lachine. L'expansion des installations portuaires au début du 20^e siècle est financée par le gouvernement fédéral qui prévoit à cette fin une formule assez souple de prêts à la Commission. Celle-ci doit faire approuver les plans des nouveaux travaux par le ministre des Travaux publics (jusqu'en 1903), puis par le gouverneur en Conseil (à compter de 1906). Entre 1896 et 1914, le parlement fédéral a autorisé le prêt de \$32.250.000.00 à la Commission. Le remboursement de ces emprunts se fait grâce au revenu provenant des droits de havre de des amendes. Le budget de l'organisme portuaire qui était d'environ un million de dollars au début du siècle, se situe entre 3.5 et 4.5 millions de 1911 à 1914.

Pour réaliser sa tâche, la Commission du port fait appel à plusieurs employés. Leur nombre atteint un maximum de 2393 en 1912 mais en moyenne à la fin de la période il varie entre 1300 et 1600. La plupart d'entre

eux sont occupés aux travaux de construction et de dragage.²⁴ Le port a même son propre corps de police à compter du début de 1913.

La Commission n'est pas le seul employeur dans le port: il y a les agents maritimes, les entreprises de transport, etc... Le groupe d'employés qu'on associe le plus spontanément au port est évidemment celui des débardeurs. Ceux-ci ils fondent un syndicat en 1902 et déclenchent des grèves en 1903, 1907 et 1911.²⁵ Cependant les conditions de travail des débardeurs et des autres travailleurs du port sont assez mal connues et n'ont pas fait l'objet d'une étude systématique pour la période 1896-1914. Quant aux organismes patronaux, les compagnies de navigation et leurs agents, leur rôle est lui aussi mal connu.

II — LE TRAFFIC DU PORT

Le succès du port de Montréal est lié aux travaux d'aménagements du fleuve, en amont et en aval. C'est là une condition essentielle pour en faire un grand port, pour que ses activités dépassent le niveau du simple cabotage. Ces grands travaux sont réalisés au 19^e siècle et permettent à Montréal de supplanter Québec comme principal port d'entrée.²⁶ En amont de Montréal un système de canaux relie les Grands-Lacs à la métropole. Ces canaux sont approfondis à la fin du 19^e siècle et permettent maintenant la venue de barges de dimensions plus considérables. De plus, un projet grandiose mais qui ne sera jamais réalisé, le canal de la Baie Georgienne est abondamment discuté au début du 20^e siècle et les commissaires du port en tiennent compte dans leurs plans.²⁷ En aval de Montréal il faut creuser, entretenir et baliser un chenal permettant aux transatlantiques d'atteindre la métropole. Là encore ces travaux ont été réalisés au 19^e siècle. C'est la Commission du port elle-même qui a entrepris de faire creuser le chenal à partir de 1850; en 1887 le gouvernement fédéral la relaie dans ce travail. A la fin du 19^e siècle le chenal a une profondeur de 27½ pieds et une largeur de 450 pieds.²⁸ Au début du 20^e siècle on fait porter l'effort sur le creusage à 30 pieds afin d'accroître le tonnage des navires pouvant se rendre jusqu'à Montréal.

Pendant la période qui nous intéresse la saison de navigation est allongée d'une ou deux semaines. Parmi les facteurs qui y contribuent signalons l'utilisation des brises-glaces sur le fleuve à compter de 1908²⁹ et l'utilisation de la T.S.F. qui procure de meilleures informations sur le mouvement des glaces dans le golfe.³⁰

Un chenal et des canaux agrandis, une saison allongée, cela se reflète dans l'augmentation du nombre et du tonnage des navires arrivés dans le port (Tableau 1). Le tonnage moyen par navire passe de 400 en 1896 à 688 en 1914; celui des transatlantiques passe de 2108 à 3700. L'augmentation la

TABLEAU I

Nombre et tonnage des navires arrivés dans le port de Montréal 1896-1914

Année	Transatlantiques		Provinces Maritimes		Navigation intérieure		Total Général	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
1896	437	921,487	272	294,981	4,832	1,004,117	5,541	2,220,585
1897	485	1,812,639	311	366,363	6,384	1,134,346	7,180	2,513,348
1898	527	1,210,401	341	373,671	6,941	1,807,892	7,809	3,391,964
1899	458	1,101,140	343	416,471	8,877	1,899,097	9,678	3,416,708
1900	431	1,039,151	295	354,735	8,347	1,699,494	9,073	3,063,380
1901	449	1,016,918	293	436,130	8,450	1,683,186	9,192	3,136,234
1902	436	1,072,538	322	468,734	9,395	1,885,250	10,153	3,426,522
1903	484	1,418,156	318	472,748	15,338	2,415,781	16,140	4,306,695
1904	417	1,270,640	379	586,057	10,063	2,354,975	10,859	4,211,672
1905	442	1,354,829	391	585,227	11,113	2,788,551	11,945	4,725,607
1906	439	1,380,835	381	592,388	12,557	3,095,174	13,377	5,068,395
1907	381	1,339,014	361	586,972	14,420	3,620,950	15,161	5,546,936
1908	364	1,315,688	375	642,916	12,434	3,589,124	13,173	5,548,028
1909	371	1,436,963	299	474,450	10,991	3,146,494	11,661	5,057,907
1910	411	1,658,414	336	574,808	13,636	4,327,799	14,383	6,561,021
1911	401	1,695,613	361	642,639	11,670	4,275,019	12,432	6,613,271
1912	409	1,775,487	327	628,437	12,586	4,649,767	13,322	7,053,691
1913	477	2,020,333	343	670,202	13,426	5,703,467	14,246	8,394,002
1914	551	2,039,133	365	716,385	12,225	6,288,939	13,141	9,044,457

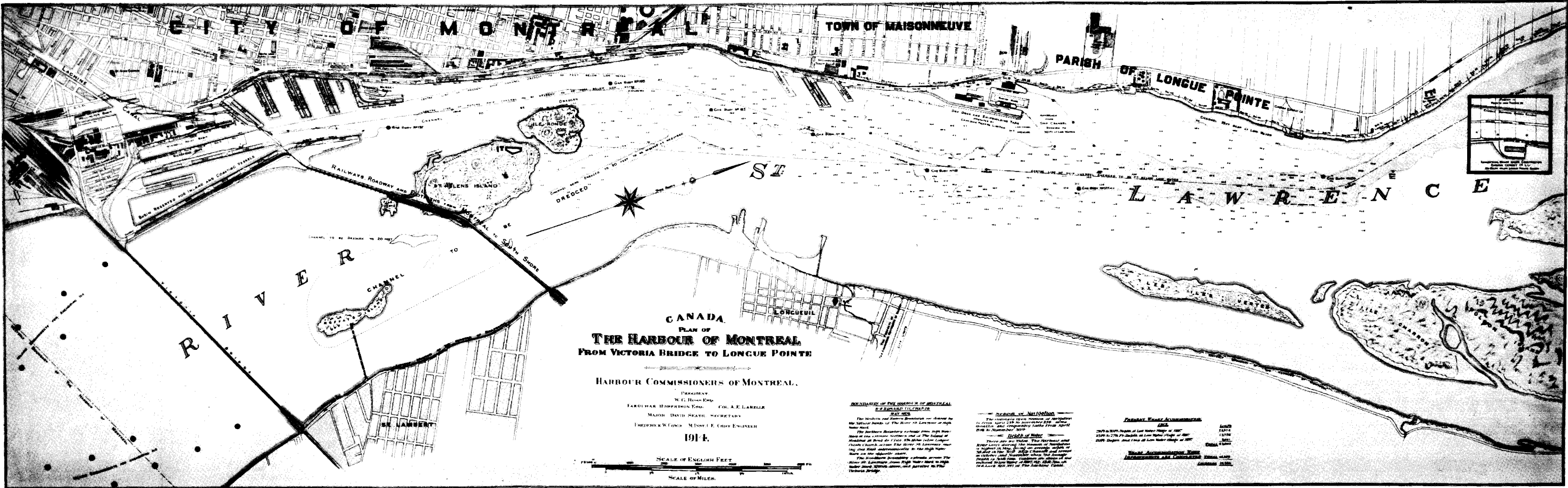
Source: *Rapports*, 1898 et 1914

plus sensible se fait sentir au niveau de la navigation intérieure où le nombre de navires se multiplie presque par 3, le tonnage global par 6 et le tonnage moyen par 2.5; dans ce cas il faut relier l'augmentation au fait qu'une quantité croissante de blé de l'Ouest est dirigée sur Montréal. A noter aussi la quasi disparition des voiliers. Déjà en 1890 la majorité des navires étaient des vapeurs; de 1908 à 1914 il ne viendra à Montréal qu'un seul voilier transatlantique; dès lors le port ne reçoit plus d'autres voiliers que quelques goélottes destinées au cabotage.³¹

Une navigation plus facile contribue certes à l'augmentation de la circulation maritime. Le facteur déterminant reste toutefois la nécessité de satisfaire les besoins du commerce, tant intérieur qu'international. L'urbanisation et l'industrialisation de Montréal suscitent une demande accrue de produits divers venant par bateau; matières premières, équipement industriel, biens de consommation. Le marché de la métropole, en expansion rapide, justifie une partie de l'augmentation du trafic. D'autre part les années 1896-1914 sont témoins de l'essor phénoménal des Prairies, de ce vaste hinterland dont Montréal est l'un des ports d'entrée et de sortie.

C'est ici qu'entre en ligne de compte le commerce des grains. Les étapes du développement de l'Ouest canadien sont bien connues; la situation y est particulièrement favorable après 1896.³² La colonisation rapide amène l'extention du territoire en culture. Des prix à la hausse sur le marché mondial et des taux de transport à la baisse incitent les agriculteurs à produire de grandes quantités de blé. Ce blé peut emprunter plusieurs routes pour se rendre à destination. La plus fréquentée était la suivante: le chemin de fer jusqu'aux ports du Lac Supérieur; de là, le bateau jusqu'à Montréal d'où le blé est expédié par voie maritime jusqu'en Europe ou par chemin de fer jusqu'aux ports de l'Atlantique. Sur la partie du trajet entre le lac Supérieur et la métropole il y a de nombreuses diversions en faveur des ports américains, en particulier celui de Buffalo d'où on utilise le canal Erié vers New York. En revanche une certaine quantité de blé américain passe par Montréal. C'est là le vieux problème de Montréal en concurrence avec les ports américains de l'Atlantique pour le contrôle du commerce du centre et de l'ouest du continent. Au début du 20^e siècle on rêve encore de redonner à Montréal sa suprématie et de nouveaux efforts sont faits pour attirer une plus grande proportion de blé canadien vers la métropole. Les dirigeants du port partagent cet idéal.³³ Une nouvelle route, favorisant Montréal, est d'ailleurs utilisée au début du 20^e siècle: des ports du Lac Supérieur des bateaux transportent le blé jusqu'à la baie Georgienne où il est chargé sur des trains jusqu'à Montréal.³⁴

Pour réussir à attirer une plus grande portion de ce commerce le port de la métropole devra s'équiper convenablement, comme nous le verrons



THE HARBOUR OF MONTREAL
 1914

plus loin. Voilà donc mis en place les éléments qui soustendent cette explosion du commerce du blé dans les années précédant la première guerre mondiale: des installations portuaires, des facilités de transport accrues, des taux favorables, une production largement excédentaire. Le tableau 2 nous donne les résultats pour le port de Montréal. De 1897 à 1906 les exportations de blé se situent entre 9 et 17 millions de boisseaux (sauf en 1904); elles atteignent le palier des 20 millions en 1907, celui des 30 millions en 1912 et finalement le chiffre record de 61 millions en 1914. Au blé s'ajoutent d'autres grains dont le niveau d'exportation est très variable. Le blé prend de plus en plus d'importance dans l'ensemble du commerce des grains: dans les dernières années du 19^e siècle il représente moins de la moitié et parfois moins du tiers des exportations de grain; à compter de 1901 il en devient l'élément majeur. A la fin de la période les grains représentent environ le cinquième du fret manipulé dans le port.³⁵ Quant aux envois de farine ils sont aussi en hausse mais à un rythme très modéré.

Les tableaux 3 et 4 présentent un relevé des exportations autres que les grains et la farine. Les produits alimentaires y tiennent une place importante. Dans la plupart des cas on constate une hausse dans les toutes premières années du 20^e siècle suivie d'une baisse notable. Ces fluctuations sont reliées au niveau de la production, à la consommation intérieure et à la demande étrangère. Les exportations de bêtes à corne, de chevaux et de moutons connaissent une semblable baisse. De nouveaux produits font sentir leur présence dans le tableau: la pâte à papier, les minéraux, résultat tangible des nouvelles orientations à l'économie du Canada central, du développement de nouvelles industries basées sur les richesses naturelles. A l'inverse, le bois, un vieux produit d'exportation, est en perte de vitesse: à la fin de la période il représente moins du tiers des envois du début.

Quant à la valeur annuelle de l'ensemble des exportations elle est nettement en hausse (tableau 5) et atteint à la fin de la période le double du niveau de 1896. L'augmentation du trafic dans le port est donc manifeste non seulement en volume mais aussi en valeur.

C'est également le cas pour les importations. Leur valeur triple pendant la période et dès 1899 elle dépasse celle des exportations. Alors que le gros des marchandises exportées se concentrent dans le secteur des céréales, les marchandises importées sont très diverses. L'expansion du marché intérieur canadien et surtout de celui de la métropole entraîne une demande accrue pour des produits de toute sorte. On y trouve des matières premières (comme le sucre, le fer, la laine, la soie) nécessaires aux industries locales, de la machinerie et de l'outillage ainsi qu'une foule de produits manufacturés surtout dans les secteurs de l'alimentation et du vêtement. Les rapports du Board of Trade rendent bien compte de cette diversité des importations.

TABLEAU 2
PORT DE MONTREAL

Exportations de Grain, 1896-1914 d'après le rapport du gardien du port.

<i>Année</i>	<i>Blé (boisseaux)</i>	<i>Sarrasin (boisseaux)</i>	<i>Pois (boisseaux)</i>	<i>Orge (boisseaux)</i>	<i>Seigle (boisseaux)</i>	<i>Avoine (boisseaux)</i>	<i>Mais (boisseaux)</i>	<i>Graine de lin (boisseaux)</i>	<i>Total des grains (boisseaux)</i>	<i>Farine et fleur (Barils)</i>
1896	7,425,742		1,897,136		630,688	2,653,176	6,752,277		19,359,019	952,184
1897	10,556,630		2,002,403		1,085,221	5,142,011	9,172,016		27,958,281	710,044
1898	9,151,996		1,721,914		1,368,633	6,858,031	19,612,637	776,887	39,490,098	1,006,381
1899	10,103,232		1,341,336		1,469,954	3,971,337	13,214,668	868,450	30,968,977	1,299,202
1900	10,376,683	301,996	1,690,999	1,021,790	528,839	4,893,237	11,361,333	167,765	30,342,642	486,200
1901	13,588,098	89,883	740,749	656,962	768,697	2,459,234	4,078,215	669,871	23,051,709	633,331
1902	17,119,006	126,360	409,456	246,336	860,925	1,782,785	237,329	313,671	21,095,868	761,495
1903	16,320,211	65,250	308,632	320,287	594,419	1,126,472	6,646,867	115,569	25,497,707	1,231,148
1904	7,637,540	115,259	221,754	816,864	4,641	1,209,384	3,592,535		13,597,941	941,282
1905	10,320,211	66,965	69,563	2,318,584	121,021	2,706,194	5,893,185	269,453	21,765,176	684,255
1906	14,530,617	108,583	144,547	913,634	134,314	3,112,624	4,465,268	2,939,442	26,349,029	830,220
1907	21,267,639	48,528	172,878	817,790	128,403	3,854,599	4,748,967	1,391,785	32,430,589	1,002,868
1908	27,888,906	85,695	277,001	1,264,928	283,912	207,731	249,016	691,193	30,948,382	875,460
1909	25,277,128	156,467	57,910	493,846	59,454	450,074	424,481	157,905	27,077,265	1,214,668
1910	20,423,775	110,908	38,006	486,929		3,271,124	2,708,307	135	27,039,184	1,238,790
1911	18,017,235	29,099	37,097	81,864		5,726,780	5,705,864	17,230	29,615,169	1,836,732
1912	30,652,674		19,813	1,217,548	126,313	6,565,138		69,066	38,650,550	1,761,727
1913	33,707,331	5,208	22,732	5,188,228	210,804	7,325,713	50,820	7,929,115	54,439,951	1,915,587
1914	61,435,112		10,628	4,553,544	366,462	8,532,864		183,186	75,099,796	1,773,215

TABLEAU 3

Exportations Diverses, I, 1896-1914 d'après le rapport du gardien du port

Année	Cendre (barils)	Pommes (barils)	Fromage (boîtes)	Beurre (caisses)	Oeufs (caisses)	Viande en consERVE (caisses)	Saindoux (caisses)	Viande en carcasse (quartiers)	Pulpe (tonnes)	Papier (tonnes)
1896	1.753	707.201	1.734.398	154.011	139.649	219.671	297.832	15.837	1.431	
1897	1.401	160.223	2.100.922	221.464	167.166	157.378	137.686	3.179	9.770	
1898	1.014	395.255	1.878.793	273.923	201.644	160.884	101.221	12.279	15.920	19
1899	1.449	287.502	1.858.573	460.598	192.251	123.708	175.083	62.893	594	6.065
1900	1.068	253.418	2.031.739	244.787	234.306	147.580	271.633	18.213	23.643	4.975
1901	1.131	121.186	1.793.893	401.606	204.094	162.567	253.018	1.174	12.249	7.137
1902	863	467.303	2.010.006	532.320	158.308	133.316	213.070	211	12.609	6.361
1903	460	702.280	2.389.898	339.118	153.707	261.607	264.207		1.141	4.104
1904	765	356.444	2.103.267	489.830	81.316	303.924	331.763	382	3.833	7.271
1905	827	595.420	2.113.832	554.178	78.564	425.298	589.616		11.297	18.052
1906	536	380.472	2.223.944	356.065	66.439	297.563	475.128		9.175	14.443
1907	430	593.317	1.961.069	66.873	28.173	274.074	436.283		3.814	14.317
1908	557	330.709	1.791.589	93.238	10.626	287.513	423.206	1.761	14.990	21.597
1909	536	549.739	1.874.237	39.626	398	229.855	412.860		12.296	14.709
1910	669	157.283	1.888.679	29.540		181.302	411.621		6.023	16.192
1911	591	259.095	1.797.611	132.847	4.791	225.605	559.643		6.102	18.867
1912	415	328.788	1.722.950	70		190.601	700.645		6.645	22.637
1913	336	222.814	1.577.013	1.728		162.278	702.276		6.521	13.367
1914	319	176.720	1.483.151	7.228	113.536	215.613	514.114		4.490	20.553

TABLEAU 4

Exportations Diverses, II, 1896-1914 d'après le rapport du gardien du port

<i>Année</i>	<i>Divers (tonnes)</i>	<i>Foin (tonnes)</i>	<i>Tourteaux oléagineux (tonnes)</i>	<i>Phosphates (tonnes)</i>	<i>Minéraux (tonnes)</i>	<i>Bois de service (pds. m.p.)</i>	<i>Bétail (têtes)</i>	<i>Chevaux et mules (têtes)</i>	<i>Moutons (têtes)</i>	<i>Grains séchés (tonnes)</i>
1896	29,004	761	4,452	21	2,867	221,334,580	96,405	10,524	76,842	
1897	34,086	3,900	4,110	160	4,874	315,312,166	177,339	9,975	59,983	
1898	43,503	7,124	7,242	627	4,127	330,840,915	98,184	5,918	34,844	1,849
1899	45,031	8,890	7,558	190	3,967	232,449,185	81,806	4,734	57,875	3,149
1900	44,876	9,752	8,760	18	5,308	220,663,712	91,110	6,375	31,625	
1901	34,667	25,343	12,127		9,837	235,984,496	71,488	6,462	48,073	471
1902	32,183	45,624	14,396		4,299	225,468,695	77,141	529	45,786	57
1903	47,352	31,975	20,436		5,911	146,272,952	147,574	326	60,900	
1904	52,749	39,388	18,739		12,451	148,649,976	109,604	312	47,036	55
1905	72,536	37,152	13,498		22,376	141,673,081	118,167	678	20,092	112
1906	55,850	35,457	18,803		10,815	111,819,895	128,233	642	11,096	
1907	49,903	7,255	17,950		14,937	102,156,777	96,759	188	11,384	
1908	54,642	16,194	18,879		8,663	110,008,619	95,324	117	10,110	
1909	61,463	33,459	23,324		12,863	109,076,306	94,268	332	1,616	
1910	86,929	52,630	26,716		14,341	95,871,940	72,686	472	552	
1911	104,260	58,903	19,327		14,127	101,400,889	45,283	458	3,454	232
1912	121,723	39,698	25,609		16,099	97,890,047	6,473	481	178	732
1913	138,455	18,067	19,546		24,644	66,423,321	514	231	269	873
1914	122,398	25,571	8,700		17,512		1	12,005	147	

TABLEAU 5
PORT DE MONTREAL

Valeur des exportations et des importations

<i>Année</i>	<i>Valeur des marchandises exportées</i>	<i>Valeur des marchandises importées</i>
1896	\$49,160,364.	\$45,900,270.
1897	55,156,956	47,036,196.
1898	62,729,180.	61,117,703.
1899	64,040,982.	65,018,544.
1900	62,496,431.	64,071,590.
1901	56,220,759.	65,632,086.
1902	59,775,673.	70,737,832.
1903	70,939,510.	78,527,078.
1904	57,947,045.	76,056,830.
1905	73,786,548.	80,345,420.
1906	89,616,459.	89,376,259.
1907	85,495,534.	106,391,891.
1908	80,583,171.	79,851,814.
1909	76,474,485.	96,787,938.
1910	71,642,648.	114,473,845.
1911	71,254,446.	129,811,810.
1912	87,679,422.	148,977,605.
1913	99,398,102.	154,485,087.
1914	119,478,589.	140,591,068.

Source: Montreal Board of Trade, *Council Reports*

Globalement on constate donc une augmentation importante du trafic du port. Cet essor doit beaucoup à l'amélioration des installations portuaires. Entre 1896 et 1914 la physionomie du port est sensiblement modifiée par les grands travaux entrepris sous l'égide des commissaires du havre.

III — AMELIORATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Les installations portuaires se concentrent d'abord dans la partie ouest du port, près de l'entrée du canal Lachine (sections 4 à 21). Cependant, l'occupation physique de cette partie du territoire atteint son maximum au début du siècle et dès lors la tendance à long terme implique une extension vers l'est qui se fera de pair avec le développement des banlieues de ce côté. Elle signifie également que les installations s'étireront sur plusieurs milles puisque l'impétuosité du courant Sainte-Marie et

l'étroitesse du fleuve ne permettent de construire que des quais parallèles à la rive dans les sections 23 à 42.

Entre 1896 et 1914, on peut distinguer deux phases dans les travaux de construction. Au cours de la première, qui se termine en 1909 on accélère la réalisation des vieux plans datant de 1877 mais acceptés seulement en 1891³⁶ et qui avaient été modifiés en cours de route, surtout en 1898. Les principaux travaux exécutés sont: "Les ouvrages de protection, le mur contre les inondations, le dragage à 30 pieds, les quais à haut niveau, les hangars d'acier, l'élévateur, le système des transbordeurs de grain"³⁷ auxquels s'ajoute la mise en place d'outillage complémentaire. Mais à la fin de la première décennie du 20^e siècle, les installations s'avèrent déjà insuffisantes, au moins à certaines périodes de la saison de navigation, et il faut aussi prévoir des aménagements afin de faire face à l'augmentation future du trafic. La Commission prépare alors des plans permettant de doubler les installations existantes en l'espace de 12 ans. Elle tente également de réduire le déséquilibre entre les diverses parties du port. La partie centrale est très achalandée alors que les quais situés plus à l'est ne sont pas utilisés à pleine capacité;³⁸ on pourra régler ce problème en améliorant les communications et en réduisant l'impétuosité du courant Sainte-Marie. Ce plan de 1909-1910 prévoit l'addition de 16,800 pieds de quais à haut niveau, de 5,800 pieds de quais à bas niveau, la construction de nouveaux hangars, de deux élévateurs à grain avec système de transbordeur, de 22 milles de voie ferrée.⁴⁰ A cela viendra s'ajouter la cale sèche inaugurée en 1912.

Ainsi, en une vingtaine d'année, la physionomie du port sera considérablement modifiée. Grâce à des travaux de construction et de dragage, l'espace de quaiage sera étendu et un grand nombre d'installations portuaires seront mises en place.

Le mur contre les inondations. Au 19^e siècle, les vieux quartiers de Montréal étaient périodiquement inondés à la suite de crues ou d'une trop forte accumulation de glace sur le fleuve. Les quartiers les plus durement touchés étaient des quartiers ouvriers, en particulier Griffintown. La plus grave de ces inondations s'était produite en 1886 et avait causé des dommages considérables.⁴¹ De nombreux ennuis en résultent: perte de travail et de revenu, destruction, menace à l'hygiène publique. Pour remédier à la situation, les Commissaires font approuver par le gouvernement fédéral, en 1898, le projet de construire un mur contre les inondations. Le 12 septembre 1899, ils passent un contrat avec la ville de Montréal pour la réalisation de ce projet et les travaux débutent la même année. Ce mur, d'une épaisseur de 3 à 6 pieds, a une longueur totale de 5,123 pieds. Il s'étend du pont Black à la rue Berri. Il dépasse de 22 pouces le niveau le plus élevé atteint par une inondation (en 1886).⁴²

La construction de ce mur de protection éliminera définitivement la menace d'inondation et améliorera les conditions d'existence des habitants des parties basses de la ville.

Les quais. A la fin du 19^e siècle, la plupart des quais sont à bas niveau. Au cours de la période étudiée, les autorités du port mettent l'accent sur la construction de quais à haut niveau répondant mieux aux besoins des gros navires et qui sont à l'abri des inondations. Les travaux les plus importants ont d'abord lieu dans la partie centrale du port qui prend dès lors sa forme définitive. On construit successivement les quais Jacques-Cartier (1898-1899) Alexandra (1899-1901) et King Edward (1901-1902). Tout près se poursuit l'aménagement du bassin de la Pointe du Moulin-à-vent qui se fera par étapes: dragage du bassin, exhaussement des quais existants, construction de la jetée Bickerdike. Ce réaménagement de la partie la plus active du port sera complété par la reconstruction du quai Victoria, en 1910; entre celui-ci et la rive s'étend le bassin du marché, destiné au trafic local.⁴³

Ce qui est peut-être plus significatif dans le développement du port, c'est l'expansion vers l'est. Il y a une limite physique au développement des installations portuaires dans la partie centrale et cette limite est atteinte avant la première guerre mondiale. Au contraire, la partie est présente un rivage d'une longueur considérable et qui n'est guère aménagé au début du 20^e siècle. L'utilisation de ce potentiel se heurte toutefois au désavantage de l'éloignement du centre de la ville et de l'étalement des opérations sur de grandes distances. La construction des quais dans cette partie du port sera liée de près à l'industrialisation graduelle de l'est de Montréal: d'abord à Hochelaga, puis à Maisonneuve et à Longue-Pointe et plus tard à Montréal-Est et à Pointe-aux-Trembles.

Dans les sections 23 à 42 il y a des quais à bas niveau construits au 19^e siècle. Les commissaires du havre font porter leurs efforts sur l'amélioration de ces installations et leur remplacement, dans certains cas, par des quais à haut niveau. Mais le coeur de la partie est du port, se trouve du côté des quais en dents de scie (sections 43 à 46) situés face à Hochelaga et à la ville de Maisonneuve: le quai Sutherland construit entre 1889 et 1891, le quai Laurier (1894-1896) et le quai Tarte, mis en chantier en 1900 et qui sera construit par le ministère fédéral des travaux publics.⁴⁴ Cette dernière initiative résulte du désir du ministre Tarte de favoriser l'est montréalais en y développant les installations portuaires. Il faudra huit ans pour terminer cette jetée dont le coût total dépassera un million de dollars.⁴⁵ La présence de ces trois quais près de Maisonneuve va contribuer à faire de cette petite ville de la banlieue montréalaise l'une des plus industrialisées du Canada.

A l'est de Maisonneuve les installations deviennent plus clairsemées.

Les nouveaux aménagements seront surtout des quais industriels: le quai Racine (1904), celui de la *Vulcan Portland Cement Company* (1909). Un peu plus loin la Commission possède le quai Doran (section 75); et le quai Lemay, (section 74).⁴⁶ Pendant longtemps, l'église de la Longue Pointe marque la limite du havre; là s'arrêtent donc les installations de la Commission. Mais les limites sont repoussées au Bout-de-l'île en 1909. Il faut toutefois attendre 1913 pour voir la Commission s'aventurer à faire des aménagements de ce côté: cette année-là elle entreprend de construire un quai industriel à Pointe-aux-Trembles, à plus de deux milles de ses plus proches installations; ce quai est destiné à la *Canada Cement Company*.⁴⁷ C'est là un présage de l'essor industriel que connaîtra dans les années subséquentes cette partie de l'île et la première étape du développement du port dans ce secteur.

En 1897, le représentant du Board of Trade à la Commission du Havre écrivait: "At the end of 1896 there was 24,689 linear feet (27½ feet and over); 6,083 linear feet shallow water (10 feet); total wharfage, end of 1896, 30,772 or 5.8 English miles".⁴⁸ A la fin de la saison de navigation de 1914 le port de Montréal dispose de quais d'une longueur de 39,052 pieds qui sont presque tous accessibles aux navires de fort tirant d'eau.

Hangars permanents. Au début du 20^e siècle le port est encore très mal équipé pour l'entreposage des marchandises. Les armateurs installent à chaque printemps sur les quais des hangars temporaires en bois qui doivent être démontés l'automne venu. La construction des quais à haut niveau permet d'envisager une autre solution et la Commission décide d'ériger des hangars permanents, en acier et en béton. Entre 1904 et 1908 14 hangars sont terminés; ils ont une superficie de 1.25 million de pieds carrés et offrent une capacité d'entreposage hebdomadaire de 150,000 tonnes.⁴⁹ De 1911 à 1914 on en ajoutera 7 autres. Ces hangars vont rendre de précieux services et améliorer la manutention et l'entreposage des marchandises dans le port. Ils auront aussi une autre conséquence: le port qui jusque là était un endroit désert pendant l'hiver va maintenant connaître une certaine activité au cours de la saison morte; la capacité d'entreposage sera utilisée pendant toute l'année et l'activité commerciale du port s'en trouvera accrue.

Élévateurs à grain. Le blé venant de l'ouest par bateau est transbordé à Montréal sur des transatlantiques. Jusqu'au début du siècle cette opération se fait directement du navire fluvial au transatlantique en utilisant des élévateurs flottants. Un tel système est lent et s'avère insuffisant pour répondre à l'augmentation du commerce des grains qui fait suite au développement rapide de l'ouest.⁵⁰ La solution réside dans l'érection d'élévateurs fixes et permanents pouvant manipuler des quantités considérables de grain. En 1903-1904 la Commission fait construire dans la section 15 un élévateur d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux. Pour en

faciliter l'utilisation on y ajoute un système de transbordeurs formé de galeries suspendues reliant l'élévateur à différents points d'amarrage sur les quais et dans lesquelles circulent des courroies sans fin. Une partie est terminée en 1908 et rejoint les quais Alexandra et King Edward; dans les années suivantes on étendra le réseau à d'autres quais.⁵⁶

Les résultats ne se font pas attendre (tableau 6) et les installations des commissaires s'avèrent bientôt insuffisantes pour faire face à la production

TABLEAU 6

Quantités totales des grains reçus ou ayant passé par les élévateurs de la Commission du Havre (en boisseaux)

Année	Élévateur No 1	Élévateur No 2	Élévateurs flottants	Total
1906	944,321			944,321
1907	1,078,289			1,078,289
1908	8,661,350			8,661,350
1909	11,691,071			11,691,071
1910	14,906,569		6,620,158	21,526,727
1911	13,849,475		7,157,689	21,007,164
1912	16,179,503	2,346,930	7,035,217	25,561,655
1913	15,554,282	20,819,055	7,459,933	43,349,291
1914	28,477,151	29,400,308	4,441,355	62,318,814

Source: *Rapports* 1914, doc. 21, annexe 13, *DP LI*, 17 (1916): 322-323.

accrue venant de l'ouest. En 1910 il y a un véritable engorgement et les commissaires doivent mettre en service des élévateurs flottants pour accélérer les opérations de transbordement. Un deuxième élévateur est mis en chantier en 1910 et terminé en 1912. Le plan initial prévoyait une capacité de 1,000,000 de boisseaux; il doit être modifié deux fois tant le rythme d'accroissement de la production céréalière est grand et la capacité totale sera de 2,600,000 boisseaux.⁵²

Ainsi complété le réseau permet de livrer, à partir des deux élévateurs, 150,000 boisseaux à l'heure et de charger jusqu'à dix navires en même temps.⁵³ Mais le trafic du grain est tellement considérable que ces installations se révèlent encore une fois insuffisantes. En 1913 on agrandit l'élévateur n° 1 afin de porter sa capacité de 1,000,000 à 2,500,000 boisseaux et dès 1914, véritable année record pour la manutention du grain à Montréal, les commissaires font préparer les plans d'un nouvel agrandissement augmentant encore sa capacité de 1,500,000 boisseaux.

Aux élévateurs qui sont la propriété de la Commission il faut ajouter celui du Grand-Tronc inauguré au printemps de 1906. Construit dans la partie ouest du port il a une capacité de 1,000,000 de boisseaux.⁵⁴

Ainsi en 1914 le port de Montréal est doté d'importantes installations pour la manutention des grains. Celles-ci ont dû être construites à un rythme trépidant à cause de la demande pressante résultant de l'augmentation de la production dans l'ouest. L'optimisme quant à l'avenir du port de Montréal est alors à son comble et on y voit une manifestation de cette euphorie qui a caractérisé l'expansion économique à l'époque de Laurier.

Voies ferrées. L'existence d'un bon réseau de voies ferrées est essentielle à l'essor d'un port comme celui de Montréal. Jusqu'en 1907, la Commission permet aux compagnies de chemins de fer de se servir des voies du port contre le paiement d'un loyer annuel; chacune d'elles utilise ses propres employés et son matériel; il n'y a pas de direction efficace des opérations. Ceci donne lieu à des conflits d'intérêts; les voies ne sont pas bien entretenues et l'espace est loin d'être occupé de façon rationnelle. En 1907 les Commissaires prennent les choses en mains et créent un département du transport qui sera le seul responsable de la circulation ferroviaire dans les limites du port.⁵⁵ Cette initiative a d'heureux résultats et permet un accroissement sensible du trafic ferroviaire dans le port. Dès 1908 la Commission acquiert ses propres locomotives. En 1910 on décide de construire des voies surélevées du quai Victoria au quai Racine, afin de permettre la circulation ferroviaire pendant toute l'année. Le port sort ainsi de la léthargie qui auparavant le caractérisait pendant les mois d'hiver. Ceci amène les compagnies de chemin de fer à utiliser, pendant la saison morte, les hangars du port pour l'entreposage de leurs produits.⁵⁶ A la fin de 1914 la longueur totale des voies ferrées du havre atteint 39.8 milles.⁵⁷

Cale-sèche. Les installations du port ne sauraient être complètes sans un bassin de radoub pour la réparation et l'entretien des navires. Il faudra attendre plusieurs années avant que ce besoin soit comblé mais en 1907 la société britannique Vickers, Sons & Maxim s'intéresse au projet qui se concrétisera à partir de 1910. Une société canadienne est formée, la *Canadian Vickers Limited*. La Commission lui fournit un emplacement situé près de l'embouchure du ruisseau Molson, dans les sections 50 à 56; elle se charge en outre de l'aménagement d'un bassin dans lequel sera installé un dock flottant. Celui-ci a 600 pieds en longueur et 135 en largeur, ce qui en fait l'un des plus grands du monde à cette époque. Il est formé de trois sections pouvant être détachées et utilisées de façon indépendante. Ce dock flottant est inauguré le 18 novembre 1912 on lui donne le nom "Duc de Connaught".⁵⁸ L'installation de la *Canadian Vickers* fera de Montréal l'un des principaux centres de construction navale au Canada.

Autres améliorations. Plusieurs autres installations viennent compléter l'équipement du port pendant cette période d'activité intense. Signalons le prolongement d'un ouvrage de protection, la jetée Mackay, à la fin du 19^e siècle; la construction de tours à charbon en 1904 et 1905; l'adoption de mesures pour combattre les incendies en 1907; la construction d'une scierie (1907); l'achat d'une grue flottante de 75 tonnes, mise en service en 1909; l'acquisition de nouveaux remorqueurs; etc.⁵⁹ Il ne faudrait pas passer sous silence les importants travaux de dragage qui sont faits à chaque année soit pour creuser le chenal à 30 pieds soit pour approfondir de nouveaux bassins.

De 1896 à 1914 le port de Montréal prend physiquement l'aspect qu'il a encore aujourd'hui. A la fin du 19^e siècle les installations portuaires étaient en certains cas désuètes et de façon générale elles étaient insuffisantes pour répondre aux besoins d'un trafic croissant et aux exigences d'un matériel flottant aux dimensions transformées par les progrès de la technologie. La situation est toute autre au moment où s'amorce la première guerre mondiale. L'équipement physique du port a été complètement transformé.

IV — AU-DELA DU PORT

L'augmentation du trafic et le développement des installations portuaires ne prennent tout leur sens que si on les replace dans le contexte général qui, ici, a un double aspect. D'une part il faut rattacher cet essor à la période d'expansion économique que connaît le Canada à partir de 1896. D'autre part il faut le relier à la croissance urbaine de la région montréalaise, particulièrement rapide en ce début du 20^e siècle.

Les historiens de l'économie canadienne reconnaissent le caractère particulier de la période 1896-1914. Celle-ci est apparue d'autant plus brillante qu'on décrivait sous un jour assez sombre la période précédente.⁶⁰ Une historiographie révisionniste, en revalorisant la période 1873-1896 a réduit l'aspect spectaculaire de l'expansion des années 1896-1914.⁶¹ Que cette dernière époque en soit une de démarrage, comme le prétend Rostow,⁶² où d'accentuation du rythme d'un processus d'industrialisation déjà en marche comme le montre Bertram,⁶³ tous s'accordent cependant pour dire qu'elle a été marquée par une expansion rapide, supérieure à la moyenne.

Deux facteurs-clés de cette expansion sont le peuplement des Prairies et la construction ferroviaire. Le blé devient alors le grand produit d'exportation du Canada. Dans ce système les installations portuaires jouent un rôle aussi important que les chemins de fer. Si elles sont inadéquates elles forment un verrou qui retarde l'expédition du blé et compromet l'activité commerciale. Au contraire, si elles sont suffi-

santes elles permettent une expansion rapide du commerce et peuvent traiter les arrivages massifs, à certains moments de la saison. Dans cette optique il était urgent que le port de Montréal améliore et accroisse ses installations afin que son rythme d'expansion puisse suivre celui des chemins de fer.

On connaît bien l'optimisme débordant qui caractérise la période de Laurier. "Le vingtième siècle sera le siècle du Canada" a dit ce dernier. La même euphorie se manifeste dans les rapports de la Commission du havre. Elle envisage avec optimisme l'avenir du port⁶⁴ et manifeste même de l'inquiétude quant à la possibilité de maintenir un rythme de croissance suffisant pour répondre à la demande. "Néanmoins les commissaires se rendent compte que le développement du Canada se poursuit encore plus vite qu'on ne peut créer des facilités de transport et de manutention des marchandises dans ses ports".⁶⁵ L'enthousiasme de l'époque a conduit à des erreurs coûteuses au niveau de la politique ferroviaire. Est-ce le cas pour le port de Montréal? ? On pourrait discuter de l'utilité de telle installation, de la sagesse, de telle décision mais il semble que globalement les travaux entrepris, qui ont coûté 22 millions de dollars, se justifiaient amplement face aux autres dépenses d'infrastructure réalisées au Canada. On peut toutefois se demander si celles-ci étaient le résultat d'une juste allocation des ressources. Il est certain que tous n'ont pas partagé les bénéfices de la prospérité économique. La classe ouvrière, en particulier, a vu au contraire son sort s'aggraver par suite de la baisse de son revenu réel et de la détérioration de ses conditions de vie.⁶⁶

Les besoins des Prairies et du commerce des grains, tout en étant déterminants, n'expliquent pas à eux seuls l'essor du port. La demande sur le marché montréalais lui-même est croissante. On constate en effet une urbanisation rapide de la métropole au début du 20^e siècle.⁶⁷ La population de la ville passe de 216,650 habitants en 1891 à 467,986 en 1911 et à 618,506 en 1921. Certes le territoire s'est agrandi à la suite d'annexions de municipalités de banlieue mais la croissance démographique n'en reste pas moins impressionnante. Cette évolution est due à une foule de facteurs au nombre desquels on peut placer l'existence du port. Celui-ci joue encore— en cette période d'avant-guerre où l'automobile n'est qu'un article de sport— un rôle essentiel dans l'approvisionnement du marché montréalais. Même si une partie du trafic est l'objet d'un simple transbordement à Montréal, sans s'y arrêter vraiment, les importations à destination du marché de la métropole sont en hausse.

Montréal connaît un accroissement numérique. Elle est aussi témoin d'une expansion physique, d'un débordement de population du côté des nouvelles banlieues. Au 19^e siècle ce phénomène s'était surtout manifesté dans le sud-ouest. L'industrie qui s'était établie sur les bords du canal Lachine avait favorisé l'essor de villes comme Saint-Gabriel, Sainte-

Cunégonde, Saint-Henri, Lachine. Au début du 20^e siècle ce développement vers l'ouest se poursuit mais la croissance de l'est me semble plus remarquable. L'expansion de ce côté avait commencé à Hochelaga qui comptait 8540 habitants en 1891, environ 4000 de plus en 1901 et 26.986 dix ans plus tard. Plus à l'est, Maisonneuve n'est qu'un gros village en 1891; elle compte 3958 habitants en 1901 et, selon des sources municipales, elle en a 34.000 au début de la guerre. La Longue-Pointe se développe aussi et, avec Tetraultville, elle rassemble plus de 6,500 personnes en 1911. Un peu plus tard viendra le développement de Montréal-Est. Les travaux du port précèdent en certains cas cet essor démographique, le suivent pour s'y ajuster en d'autres cas. Il y a un lien entre le développement du port de l'est et l'urbanisation de cette partie de l'île. On constate d'ailleurs que les régions en bordure du fleuve se développent plus rapidement que celles qui sont à l'intérieur: on n'a qu'à comparer Hochelaga et Maisonneuve avec leur voisine au nord, Rosemont. L'explication en est fort simple: le port est depuis plusieurs décennies et encore nettement au début du 20^e siècle l'un des principaux facteurs de localisation industrielle sur l'île de Montréal.

La Commission du port est consciente de son rôle en ce domaine. L'ingénieur-en-chef rappelle avec à-propos que l'un des objectifs du nouveau plan mis en chantier en 1910 était de favoriser l'implantation d'industries en facilitant l'accès aux grandes propriétés éloignées du centre-ville.⁶⁸ Les nouveaux quais construits à l'est de Maisonneuve sont d'ailleurs essentiellement des quais industriels et les compagnies concernées garantissent à la Commission un revenu suffisant pour payer l'intérêt sur la dette encourue pour la construction de ces installations.

Le cas de Maisonneuve est particulièrement révélateur. Cette ville a un territoire en longueur qui s'enfonce jusqu'au coeur de l'île. Sa façade maritime n'est pas considérable mais elle profite d'un espace de quaiage assez grand grâce aux quais en dents de scie: deux d'entre eux (Tarte et Sutherland) touchent son territoire. Elle est également bien pourvue en chemins de fer. La municipalité ne manque pas d'exploiter cette situation avantageuse pour attirer des industries chez elle. Ainsi, une de ses annonces porte le titre suivant: "UNE MANUFACTURE Avec des Quais en Avant et un Chemin de Fer en Arrière A MAISONNEUVE".⁶⁹ En quelques années Maisonneuve devient un grand centre industriel. Une entreprise comme la raffinerie de sucre Saint-Laurent s'est établie à proximité du port car ses matières premières arrivent par bateau; l'installation du chantier de la *Canadian Vickers* contribue à l'essor de Maisonneuve et on pourrait multiplier ainsi les exemples. De façon générale il est évident que l'île de Montréal n'aurait pas pu s'industrialiser au même degré et avec la même diversité sans la présence d'un port aussi important et aussi bien équipé.

Le port contribue de façon éclatante à la fonction de communication de la métropole. Montréal est déjà le coeur du réseau ferroviaire canadien.

L'amélioration de ses installations portuaires en fait le principal centre des transports du Canada, en concurrence avec les grands ports américains de l'Atlantique. Une ombre au tableau: les mauvaises communications entre les réseaux ferroviaires et maritimes. En quelques années d'efforts la Commission solutionne ce problème: son territoire se parsème de voies ferrées utilisables toute l'année, elle prend en main les opérations et assure une meilleure complémentarité entre le bateau et le train.

En 1914 la Commission du havre est devenue un organisme important et bien organisé. Elle a un personnel nombreux et sa propre police. Elle possède une flotte, des voies ferrées, des trains, des ateliers et un équipement diversifié. Elle est devenue un modèle d'administration qui suscite l'admiration des hommes d'affaires et à ce titre elle est un exemple pour les réformistes montréalais insatisfaits de la gestion des affaires municipales à Montréal. Le port acquiert ainsi une nouvelle dimension et s'insère encore d'une autre façon dans l'évolution de Montréal.

A ceci se greffe le problème de la composition sociale et ethnique de la direction. Les commissaires sont des représentants de la grande bourgeoisie et ils se sont plutôt illustrés dans le commerce que dans l'industrie. Dans quelle mesure cela a-t-il influencé l'orientation de la Commission? Comment a-t-on résolu les inévitables conflits d'intérêt? La Commission est aussi l'apanage exclusif des *Montrealers*. La présence des Canadiens français est restreinte: avant 1907, trois commissaires francophones sur onze si le maire est de langue anglaise, quatre dans le cas contraire; de 1907 à 1914 un des trois commissaires est francophone. Le même clivage ethnique existe au niveau des principaux fonctionnaires et chefs de service. En cela la Commission ne diffère pas des autres organismes qui sont sous juridiction fédérale à l'époque. Mais cette situation surprend d'autant plus que son action se limite à la région de Montréal.

Les progrès du port paraissent positifs en termes de rentabilité économique mais si on les considère sous un autre angle, celui de la qualité de l'environnement, le bilan est plutôt négatif. Les Montréalais perdent peu à peu l'accès au fleuve dont ils voient des pans de grève emprisonnés successivement dans des coffrages de béton. Les nouvelles constructions et en particulier les hangars et les longues galeries pour le transport du grain n'ont rien d'esthétique et le visage de Montréal devient plus rebutant pour celui qui accoste. Ce qui n'empêche pas *La Presse* de proclamer que "ces hangars à fret, une fois terminés, seront un ornement en même temps qu'une grande amélioration pour le port de Montréal".⁷⁰ En outre l'expansion du port et son industrialisation sont des sources de pollution importantes. Il faut, bien sûr, éviter de projeter rétrospectivement des préoccupations actuelles. On sait pourtant que le début du 20e siècle a vu

naître des mouvements de conservation et des campagnes d'embellissement des villes qui ont eu leurs adeptes à Montréal et en banlieue. On constate avec un certain étonnement que le port de Montréal ait été imperméable à ces courants et que personne ne s'en soit formalisé.

Voilà donc, esquissée rapidement, l'évolution du port de Montréal au début du 20^e siècle. Cette étude permet de jeter un peu de lumière sur les transformations qui y surviennent. Certains aspects, cependant, n'ont pu être qu'effleurés et mériteraient un traitement plus approfondi. Malgré tout certaines conclusions provisoires s'en dégagent. On constate en effet que la transformation du port a joué un rôle important dans le succès de la "politique nationale" de développement au début du 20^e siècle. On remarque aussi que cette évolution est liée de près aux intérêts de la grande bourgeoisie anglo-saxonne. Les bénéfices de cet essor rapide ne seront pas partagés également entre tous les Montréalais.

NOTES

¹ Je remercie mon collègue René Durocher qui a accepté de lire une première version de cette communication et qui m'a fait d'utiles commentaires. Je remercie également de leur collaboration M. Viateur Gendron, responsable des relations publiques du port de Montréal; le personnel de la bibliothèque du Board of Trade; mon collègue Fernand Harvey.

² Aucun historien ne s'est aventuré à écrire l'histoire du port. Il y a plusieurs études sur le sujet mais la partie historique y est toujours présentée de façon fragmentaire. Le géographe Benoît Brouillette a publié plusieurs articles sur le port de Montréal et en particulier, "Le port et les transports". E. Minville, dir., *Montréal économique* (Montréal, Fides et Ecole des H.E.C., 1943): 115-182 (A l'avenir: "Le port"). Voir aussi W.H. Atherton, *History of the harbour front of Montreal since its discovery by Jacques Cartier in 1935* (Montréal, Ligue du Progrès civique, 1935) 16 p.; L.C. Tombs, *National problems of Canada: The port of Montreal*, "McGill University economic studies" no 6, (Toronto, MacMillan, 1926), 178 p. (A l'avenir: *The port*). Les ouvrages sur l'histoire de Montréal traitent plus ou moins longuement de l'évolution du port: voir John Culliton, éd., *Leacock's Montreal* (Toronto, McClelland and Stewart, 1963), 332 p.; également Robert Rumilly, *Histoire de la province de Québec*, 41 vols. passim. (A l'avenir: *Histoire*). En outre on ne saurait passer sous silence les passages sur le port dans Raoul Blanchard, *L'ouest du Canada français. Montréal et sa région* (Montréal, Beauchemin, 1953), 399 p. Dans la préparation de ce travail, je n'ai pas pu avoir accès aux archives du port de Montréal. Il existe toutefois d'importantes sources imprimées notamment les *Rapports annuels* publiés en français et en anglais par la Commission et repris en partie dans les *Documents de la session fédéraux*. (A l'avenir *Rapports* ou *Reports*). La Commission du havre a aussi publié des brochures d'information et des rapports sur les plans d'aménagement du port. Les *Documents de la session* contiennent en outre les rapports des gardiens du port. Une autre source fort intéressante est le rapport annuel du conseil du Montreal Board of Trade où il est abondamment question des affaires du port (A l'avenir: M.B.T. *Council Report*). Le *Bulletin de la Chambre de commerce du district de Montréal* est lui aussi digne de mention.

³ "Acte portant modification et refonte des Actes relatifs aux Commissaires du havre de Montréal". *Statuts du Canada*, 57-58 Victoria (1894) chap. 48, 337-359.

⁴ La loi distingue le havre (traduction de *harbour*) du port. Ce dernier représente un vaste territoire de juridiction maritime alors que le mot havre désigne les installations portuaires proprement dites. Cette distinction étant plutôt douteuse au plan sémantique, nous utiliserons indifféremment les mots port et havre pour désigner les installations portuaires. Quant au territoire de juridiction maritime, il ne fait pas l'objet de la présente étude.

⁵ "Loi concernant les commissaires du havre de Montréal", 8-9 Edouard VII (1909), chap. 24, 195-198.

⁶ 57-58 Vict., (1894), chap. 48, 339.

- ⁷ R. Rumilly, *Histoire*, X: 39-52.
- ⁸ *Rapport du ministère des Travaux publics, 1897-98*, doc. 9, DS XXXIII, 8 (1899): 9.
- ⁹ *Ibid.*, 1900-1901, doc. 19, DS XXXVI, 7 (1902): 6.
- ¹⁰ M.B.T., *Council Report*, 1897: 17. Les rapports du conseil du Board of Trade exposent avec force détails les démêlés de cet organisme avec Israel Tarte.
- ¹¹ J. Israel Tarte à George Hadrill, secrétaire du Board of Trade, lettre citée dans M.B.T., *Council Report*, 1898: 7-9.
- ¹² Geo. Hadrill à J. Israel Tarte, lettre citée dans M.B.T., *Council Report*, 1898: 9-11.
- ¹³ *Bulletin de la Chambre de commerce du district de Montréal*, I (1er déc. 1899): 95.
- ¹⁴ Voir par exemple le rôle d'évaluation de la ville de Maisonneuve, 1884 et ss.
- ¹⁵ M.B.T., *Council Report*, 1896: 6.
- ¹⁶ *Bulletin de la Chambre de commerce du district de Montréal*, (1er janv. 1902): 114.
- ¹⁷ M.B.T., *Council Report*, 1905: 5-6; 1906: 8-9.
- ¹⁸ "Acte concernant les Commissaires du havre de Montréal", 6 Ed VII (1906), chap. 33, 165.
- ¹⁹ *Address delivered by the President F.H. Mathewson, Esq., at the sixty-fourth Annual Meeting of the Board, held 30th January, 1907*: 3.
- ²⁰ *Le Devoir*, 17 octobre 1912, p. 2.
- ²¹ C.N. Glaab et A.T. Brown, *A History of Urban America* (New York, MacMillan 1967): 219-220; P. Rutherford, "Tomorrow's Metropolis: the urban reform movement in Canada, 1880-1920", Communications à la SHC, juin 1972, 16, 22.
- ²² *Address delivered by the President, George Caverhill, Esq., at the sixty-fifth Annual Meeting of the Board, held 28th January, 1908*: 4.
- ²³ Arthur Saint-Pierre, *L'organisation ouvrière dans la province de Québec* (Montréal, Ecole sociale populaire, 1913): 28.
- ²⁴ *Rapports*, passim.
- ²⁵ B. Brouillette, "Le Port", 163; R. Rumilly, *Histoire*, X: 211-217 et XIII: 41; *Rapport 1911*, doc. 21, appendice 19, DS XLVII, 15 (1913): 236.
- ²⁶ On trouvera une excellente analyse de la nécessité de ces travaux dans Raoul Blanchard, *L'ouest du Canada français. Montréal et sa région*, 233-252. Voir aussi Jean Hamelin et Yves Roby, *Histoire économique du Québec, 1851-1896* (Montréal, Fides, 1971): 101-119 et G.P. de T. Glazebrook, *A history of transportation in Canada*, (2 vols., Toronto, McClelland and Stewart, 1964).
- ²⁷ *Rapports 1911*, doc. 21, appendice 19, DS XLVII, 15 (1913): 263; G.P. de T. Glazebrook, *op. cit.*, II: 224-225: *Une grande route maritime canadienne en territoire canadien ou le canal de la baie Georgienne* (Montréal, 1914).
- ²⁸ Jean Hamelin et Yves Roby, *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, 106.
- ²⁹ Tombs, *The port*, 11.
- ³⁰ *Rapport du gardien du port de Montréal*, 1908, doc. 23, annexe 18, DS XLIII, 13 (1909): 106.
- ³¹ *Rapports*, passim.
- ³² W.A. Mackintosh, *Le fondement économique des relations entre le Dominion et les provinces* (Ottawa, 1939): 25-40; W.T. Easterbrook et H.G.T. Aitken, *Canadian economic history*, (Toronto, MacMillan, 1967): 476-514.
- ³³ F.W. Cowie, *Transportation problem in Canada and Montreal Harbour* (London, The Institution of Civil Engineers, 1915): 29. (A l'avenir: *Transportation*).
- ³⁴ *Ibid.* 6: l'auteur présente un tableau expliquant clairement les routes qu'emprunte le commerce du blé.
- ³⁵ *Ibid.* 29.
- ³⁶ B. Brouillette, "Le port", 121.
- ³⁷ *Rapports 1909*, doc. 23, annexe 1, DS XLIV, 14 (1910): 13.

- ³⁸ F.W. Cowie, *Transportation*, 17.
- ⁴⁰ *Rapports* 1909, doc. 23, annexe 1, DS XI.IV, 14 (1910): 25.
- ⁴¹ Kathleen Jenkins, *Montreal Island City of the St-Lawrence* (Garden City, Doubleday & Co., 1966): 419-421; Raoul Blanchard, *L'ouest du Canada français. Montréal et sa région*, 244-245.
- ⁴² *Rapports* 1901, doc. 23, annexe 2, DS XXXVII, 9 (1903): 17.
- ⁴³ *Rapports*, *passim*.
- ⁴⁴ *Ibid.*
- ⁴⁵ *Rapports du ministère des Travaux publics*, 1900 à 1908, *passim*.
- ⁴⁶ *Rapports*, *passim*.
- ⁴⁷ *Rapports* 1913, doc. 21, annexe 13, DP I., 16 (1915): 251-252.
- ⁴⁸ M.B.T., *Council Report*, 1897: 13.
- ⁴⁹ *Rapports* 1908, doc. 23, annexe 1, DS XI.III, 13 (1909): 7-8.
- ⁵⁰ Tombs, *The Port*, 35; *Rapports* 1911, doc. 21, appendice 19, DP XLVII, 15 (1913): 256.
- ⁵¹ F.W. Cowie, *Transportation*, 29-30; *Rapports*, *passim*.
- ⁵² *Rapports* 1911, doc. 21, appendice 19, DP XI.VII, 15 (1915): 262.
- ⁵³ F.W. Cowie, *Transportation*, 34.
- ⁵⁴ *Rapports* 1911, doc. 21, appendice 19, DP XI.VII, 15 (1913): 262.
- ⁵⁵ *Rapports* 1907, doc. 23, annexe 1, DS XI.II, 11 (1907-8): 3.
- ⁵⁶ *Rapports* 1911, doc. 21, appendice 19, DP XI.VII, 15 (1913): 264-265.
- ⁵⁷ *Rapports* 1914, doc. 21, annexe 13, DP I.I, 17 (1916): 336.
- ⁵⁸ *Rapports* 1912, doc. 21, appendice 16, DP XI.VIII, 16 (1914): 295-296; F.W. Cowie *Transportation*, 26-29.
- ⁵⁹ *Rapports*, *passim*.
- ⁶⁰ Voir, par exemple, W.A. Mackintosh, *Le fondement économique des relations entre le Dominion et les provinces* (Ottawa, 1939): 14-40 ainsi que le *Rapport de la Commission royale des relations entre le Dominion et les Provinces* (Ottawa, 1939), I: 49-93.
- ⁶¹ Pour un état de question, voir Peter J. George et Ernest H. Oksanen, "Recent developments in the quantification of Canadian economic history", *Histoire sociale/Social history*, 4 (nov. 1969): 76-85.
- ⁶² W.W. Rostow, *Les étapes de la croissance économique* (Paris, Seuil, 1963): 55, 60-61.
- ⁶³ G.W. Bertram, "Economic Growth in Canadian industry, 1870-1915: The staple model"; W.T. Easterbrook et M.H. Watkins, ed., *Approaches to Canadian economic history* (Toronto, McClelland and Stewart, 1967): 82-83.
- ⁶⁴ *Rapports* 1908, doc. 23, annexe 1, DS XLIII, 13 (1909): 9-10.
- ⁶⁵ *Rapports* 1911, doc. 21, appendice 19, DP XI.VII, 15 (1913): 231.
- ⁶⁶ J.T. Copp., *The Condition of the Working Class in Montreal, 1897-1925*. Communication présentée à la Société historique du Canada, 1972, 32 p. (Miméo).
- ⁶⁷ Sur Montréal au tournant du siècle, voir J.I. Cooper, *Montreal. A brief history* (Montréal, McGill -- Queen's University Press, 1969): 85-135.
- ⁶⁸ F.W. Cowie, *Transportation*, 8.
- ⁶⁹ *Le Devoir*, 22 juillet 1911, p. 5.
- ⁷⁰ *La Presse*, 4 janvier 1906, p. 1.