

# VIGUEUR DU FLEUVE / STRENGTH OF THE RIVER



Scaphandrier au port de Montréal, vers 1940 / Underwater worker in the Port of Montréal © SVPM/Collection Ernest et Jean Hébert

« **Partout dans l'Port de Montréal, y a ben du courant... Des fois, fallait descendre au fond avec une échelle pis se tenir après, sinon...** »

- Jean Hébert, fils d'Ernest Hébert, tous deux scaphandriers au Port de Montréal (1938-années 1950).

**“There's a lot of current everywhere in the Port of Montréal... Sometimes, you had to take a ladder to go down and hold on, or else...”**

- Jean Hébert, son of Ernest Hébert, underwater workers in the Port of Montréal (1938-1950s).

Le fleuve est peu propice à la libre circulation des marchandises au 19<sup>e</sup> siècle. En aval, près du pont Jacques-Cartier, le courant Sainte-Marie est si puissant que certains bateaux doivent se faire haler pour le surmonter. En amont, vers l'ouest, ce sont les rapides de Lachine, résultat de la dénivellation de 14 mètres entre le lac Saint-Louis et le bassin Laprairie, qui font obstacle à l'expansion du port.

In the 19<sup>th</sup> century, transporting goods along the river was no simple task. Downstream, near the Jacques Cartier Bridge, the Sainte-Marie current was so powerful that some boats had to be hauled through. Upstream in the western part of the river, the Lachine Rapids — the result of a 14-metre drop between Lake Saint-Louis and Laprairie Basin — thwarted the expansion of the port.



Embâcle dans le port, Montréal, vers 1880 / Ice Shove in Harbour, Montreal, about 1880, J.G. Parks, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Direction du Centre d'archives de Montréal, Fonds Famille Bourassa, P266, S3, SS5, P1

Jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle, les dégels soudains de la mi-hiver et la débâcle inévitable du printemps freinent considérablement le développement du port. Les amas de glaces atteignent jusqu'à 15 mètres de hauteur, causant des inondations dévastatrices, dont celle de 1886, la plus mémorable. La récurrence de ces inondations empêche la construction d'infrastructures permanentes.

Until the turn of the 20<sup>th</sup> century, the sudden mid-winter thaws and inevitable spring ice jams considerably hindered the development of the port. Masses of ice measuring up to 15 metres high caused devastating floods, including the most memorable flood of 1886. The repeated flooding prevented the construction of permanent infrastructures.

## EMBÂCLES ET INONDATIONS / ICE JAMS AND FLOODING

## JETÉE MACKAY / MACKAY PIER



Vue aérienne des installations portuaires, vers 1932 / Aerial view of the port facilities, about 1932, Port de Montréal, Archives, APM-2229



La jetée Mackay (maintenant Pointe de la Cité-du-Havre) est construite entre 1891 et 1898 pour garder les glaces dans le courant Sainte-Marie et les empêcher d'atteindre la rive. Un mur de crue en pierre de taille est érigé le long de la rue de la Commune en 1899. Ainsi protégé, le port se développe. Ce n'est qu'en 1964 que la navigation devient possible à l'année, grâce aux brise-glaces qui dégagent le chenal de navigation.

Mackay Pier (now known as Cité-du-Havre Point) was built between 1891 and 1898 to keep the ice flow in the St. Mary's current and away from the shore. A cut stone flood wall was built along de la Commune Street in 1899. Finally protected, the port could expand. Year-round navigation only became possible in 1964, when icebreakers were used to clear the channel.

