

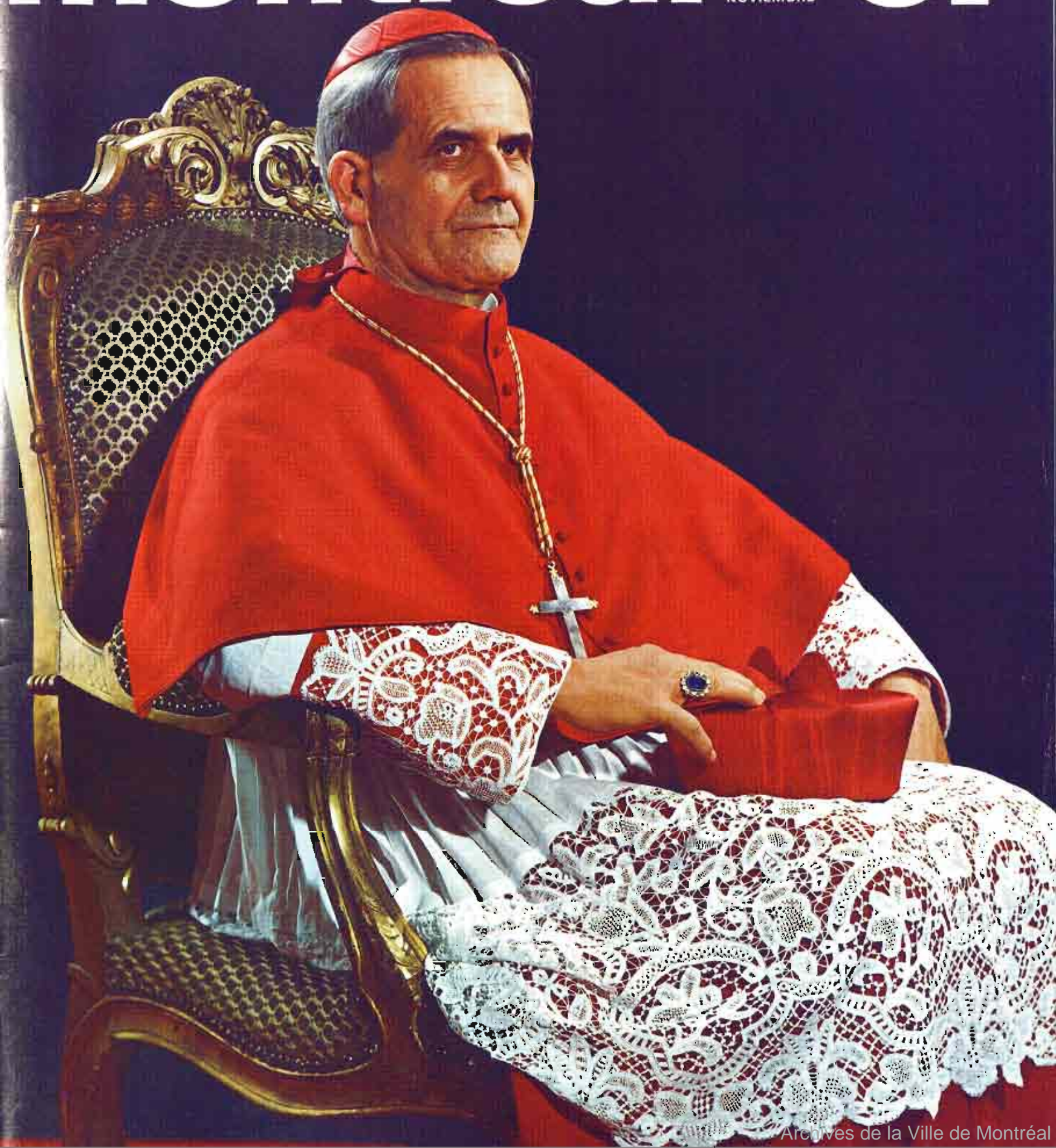
# montréal

NOVEMBRE

NOVEMBER

NOVIEMBRE

# '67



# montreal '67



VOL. 4

No 11

Publiée chaque mois par la Ville de Montréal  
Published monthly by the City of Montreal  
Hôtel de Ville — City Hall  
Montréal, Canada

## sommaire contents

'a prince among lepers' . . . . .	4
un prince de l'église au service des lépreux . . . . .	4
les sports d'hiver au québec . . . . .	6
winter sports in quebec . . . . .	10
the city beneath montreal . . . . .	13
montreal à ciel 'fermé' . . . . .	16
le grand administrateur de mcgill . . . . .	19
the surgeon who runs mcgill . . . . .	21
viva montreal ! . . . . .	22
une petite italie . . . . .	24
going up . . . . .	28
importance sans cesse croissante du fret aérien . . . . .	30

Directeur général — Managing Editor  
**Paul Cholette**

Comité de rédaction — Editorial Board  
**Renaude Lapointe — Bill Bantey**

Directeur artistique — Art Director  
**Gaston Parent**

Tirage — Circulation  
**Raymond Roth**

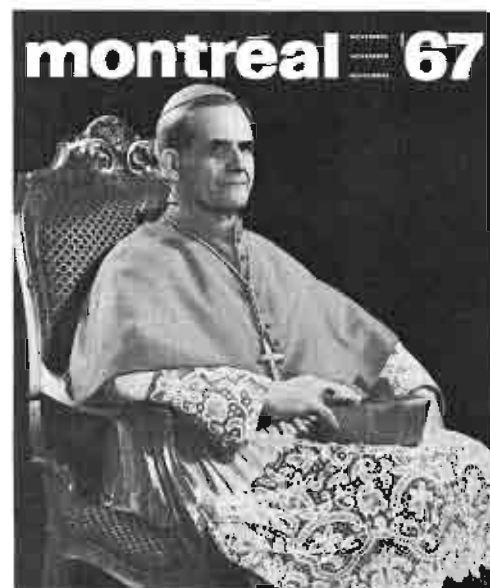
Lithographiée aux ateliers de Ronalds-Federated Ltd.  
Lithographed by Ronalds-Federated Ltd., Montreal.

Reproduction autorisée des textes et illustrations.  
Texts and illustrations may be reproduced without permission.

Le Ministère des Postes, à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en numé-  
raire et l'envoi comme objet de deuxième classe de la présente publication.  
Port payé à Montréal.

Authorized as second class mail by the Post Office Department, Ottawa, and  
for payment of postage in cash. Postage paid at Montreal.

PHOTOS: La section de photographie de la Ville de Montréal, dirigée par  
Yvon Bellemare — Photography Place Inc. — Gaby — Dwight Dolan  
Armour Landry — B. F. Wheeler — Ed. Birmingham Inc.  
Napoli Studio — Office du film du Québec



Couverture: Son Éminence le cardinal Paul-Émile Léger a renoncé à son titre d'archevêque de Montréal pour se consacrer aux lépreux d'Afrique • Cover: Paul-Émile Cardinal Léger has resigned as Archbishop of Montreal to minister to the lepers of Africa • Portada: Su Eminencia el Cardenal Paul-Émile Léger renunció a su título de Arzobispo de Montreal para consagrarse a los leprosos de Africa • Copertina: Sua Eminenza il cardinale Paul-Émile Léger ha rinunciato al suo titolo di arcivescovo di Montréal per dedicarsi ai lebbrosi in Africa • Titelbild: Kardinal Paul-Émile Léger ist von seinem Amt als Erzbischof von Montreal zurückgetreten, um sein weiteres Leben der Lepa-  
krankenfürsorge in Afrika zu weihen.

## recommencement

Expo 67 n'est plus, vive *TERRE DES HOMMES*!

C'est par ces mots que je terminais mon article du mois dernier. Ce sont les mêmes mots qui terminaient l'allocation que je prononçais à la cérémonie de clôture d'Expo 67, le 29 octobre. Ils sont devenus des mots-clefs, des mots-espoirs, des mots-programme.

L'accord de 1928 entre les 32 pays qui forment le Bureau International des Expositions est formel : la durée d'une exposition est limitée à une seule période de six mois. Impossible de surseoir à cette règle. D'ailleurs elle exprime la sagesse, fruit de l'expérience générale. L'effort financier déjà considérable de chacun des participants deviendrait prohibitif si les pays étaient exposés à de nouveaux déboursés pour une deuxième année consécutive. Voilà pour 1967.

Quant à l'avenir, une nouvelle ère s'ouvre. Conscients du rôle hautement civilisateur d'Expo 67, nous, de la Ville de Montréal, avons cru de notre devoir de tenter d'abord de conserver le plus possible de cette exposition, puis devant la réponse favorable des divers pays, nous envisageons maintenant de rendre permanente la presque totalité de l'exposition dont le thème, on le sait, était *TERRE DES HOMMES*.

Voilà donc le nouveau défi que nous relevons : faire en sorte que l'Expo 67 se survive à elle-même et que *TERRE DES HOMMES* devienne une série de monuments multiples à la gloire des pays et autres participants qui ont, cet été, présenté l'inventaire le mieux réussi de la civilisation universelle.

*TERRE DES HOMMES* ne sera pas, ne pourra jamais être Expo 67. Mais tant d'éléments s'y retrouveront que des millions de personnes prendront le chemin qui y mène.

Les îles continueront d'enchanter les visiteurs. Les canaux et les nombreux ponts qui les enjambent, les arbres, les plantes, les fleurs, tout le charme, tout le romantisme y seront.

Puis tous les bâtiments, à quelques rares exceptions près, s'élèveront encore en bordure du fleuve et des canaux : témoignages de l'architecture et du génie de notre époque, nous leur garderons tout l'éclat de leur première année.

Il est trop tôt pour parler des éléments qu'on offrira dans les pavillons. Il faut nous faire confiance. Déjà de nombreux pays nous ont promis leur concours et présenteront dans leur bâtiment respectif des éléments d'un très grand intérêt. Et puis il faut garder des surprises pour demain et après-demain.

*TERRE DES HOMMES*, dès 1968, constituera la plus grande attraction au monde. D'année en année, elle se complétera, se perfectionnera, deviendra encore plus prestigieuse.

C'est la Ville de Montréal seule qui relève ce défi. Les innombrables messages que je reçois sont unanimes. Ils viennent de tous les pays. Tous ceux qui ont vu, qu'ils soient du Canada ou d'ailleurs, m'écrivent des lettres si émouvantes que nous nous sentirions coupables si nous ne tentions pas l'impossible.

Tant de défis brillamment relevés jonchent la route du progrès de Montréal, particulièrement depuis une dizaine d'années, que nous ne pouvons voir en *TERRE DES HOMMES* de demain qu'une autre des exaltantes tâches que l'Histoire réserve aux villes dynamiques et aux peuples audacieux.

Je vous tiendrai au courant de la marche du projet de mois en mois, car notre revue a été fondée pour durer bien au-delà de l'Exposition, et je sais que de tout votre cœur vous nous souhaitez pleine réussite. Merci.

## a new beginning

Expo 67 is no more; Long live *MAN AND HIS WORLD*.

It was with these words that I ended my article in this magazine last month. They are the same words with which I ended the address I delivered at the closing ceremony of *Expo 67* on October 29. They have become key words — words of promise, words of a program.

The 1928 agreement, of the 32 countries which form the International Bureau of Exhibitions, is explicit on this point: the duration of an exhibition is limited to one period of six months. It is impossible to disobey this rule, which contains the wisdom of wide experience. The financial effort, already considerable on the part of each participant, would become prohibitive if the countries had to make new expenditures for a second consecutive year. So much for 1967...

As to the future, a new era is dawning. Conscious of the great accomplishments of *Expo 67*, we of the City of Montreal believed it our duty to attempt to conserve as much as possible of this exhibition. With the favorable response of many countries, we now envisage permanent status for almost the entire exhibition whose theme, as everyone knows, was *MAN AND HIS WORLD*.

That is, then, the new challenge that we are facing: To ensure that the spirit of *Expo 67* will continue and that *MAN AND HIS WORLD* will become a series of many monuments to the countries and other participants which presented, this past summer, the most successful possible portrait of universal civilization.

*MAN AND HIS WORLD* will not be, could never be. *Expo 67*. But so many of the attractions of *Expo* will be retained that millions of people will travel the road that leads to them.

The islands will continue to enchant visitors. The canals and the many bridges which span them, the trees, the shrubs, the flowers and all of the charm and all of the atmosphere will be there.

And all of the buildings, with a few rare exceptions, will continue to rise alongside the river and the canals. They are evidence of the architecture and of the genius of our epoch and we shall keep them in all of the glory of their first year.

It is too soon to speak in detail of the exhibits to be offered within the pavilions, and we also should keep some surprises for tomorrow and after. You must have faith in us. Already, numerous countries have promised co-operation and will present exhibits of wide interest in their respective buildings.

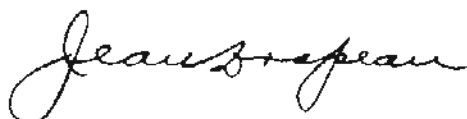
*MAN AND HIS WORLD*, as early as 1968, will be the greatest attraction on earth. From year to year it will be expanded and perfected, to become even more prestigious.

The City of Montreal alone has accepted this challenge. The innumerable messages we have received are unanimous. They come from all countries. All of those who have seen the exhibition, whether from Canada or elsewhere, have written letters so moving that we would feel guilty if we did not attempt the impossible.

So many brilliantly met challenges have marked the route of progress in Montreal, particularly during the last 10 years, that we cannot see tomorrow's *MAN AND HIS WORLD* as anything but another of those exalting tasks which history reserves for dynamic cities and audacious people.

I shall keep you in touch with the progress of this project from month to month, since this magazine was founded to continue well beyond the exhibition. I know that in your hearts you wish us full success and I thank you.

LE MAIRE DE MONTRÉAL



MAYOR OF MONTREAL

# 'a prince among lepers'

The heading in the June, 1964, issue of this magazine read, "His Brothers' Keeper". It could not have been more accurate.

For, in deciding to abandon the spiritual leadership of Canada's largest Roman Catholic archdiocese to minister to the lepers of Africa, Paul-Émile Cardinal Léger of Montreal not only brings his vocation full circle but demonstrates in unequivocal terms his concern for his fellow-man.

"Even if nature rebels at the thought of leaving so many friends and so many memories, I have experienced a great peace," said the 63-year-old Cardinal in explaining his resignation as Archbishop of Montreal. A "deep religious crisis" had led him to give up a position of command to become "a simple missionary priest."

He contrasted world problems of hunger, under-development, illiteracy and "the silent suffering of thousands of lepers" to a "technocratic, efficient, automated and sophisticated civilization.

"The time has come to go from words to actions," he said.

Calling him "a prince among lepers,"

the Vatican daily *L'Osservatore Romano* said Cardinal Léger's decision was "an expression of a message of authenticity for all believers. No one could have known or imagined the secret interior of the wakeful priest, the secret of the vocation within a vocation."

He was born in Valleyfield, 33 miles up the St. Lawrence River from Montreal, and spent his boyhood in nearby St. Anicet where his father had a general store. He studied in Montreal, joined the Sulpicians, studied in Paris. He founded a seminary in Japan, returned to become vicar-general of the Valleyfield diocese, then went to Rome as rector of the Canadian College, a position which often made him the spokesman in Rome for the bishops of Canada.

Pope Pius XII named him Archbishop of Montreal in 1950 and a cardinal three years later. He wrote a friend, "How can one help but praise the power of God Who made of a boy from St. Anicet a prince of the Church?"

As spiritual father of some 1,500,000 Roman Catholics, he became a great modern

leader of Catholicism, hailed universally as one of the most progressive cardinals.

The world came to know Cardinal Léger as a member of the Central Preparatory Commission for the Second Vatican Council and as a member of the commission entrusted with the reform of canon law. His work in the field of ecumenism has been especially significant and among those most moved by his decision to resign were his counterparts in the various Christian denominations.

It was in December, 1963, immediately after the Ecumenical Council, that Cardinal Léger fulfilled a life-long ambition and visited leper colonies in Africa.

"My trip to Africa was the result of long meditation and preparation for three years," he said some time ago, expressing the wish that he could end his days as a chaplain among the lepers.

He became convinced of his duty during the World Synod of Bishops in Rome during the discussion of faith and atheism: "It became clear that Our Lord was asking me for deeds as for words."

## un prince de l'église au service des lépreux

En abandonnant son poste de chef spirituel du plus grand archidiocèse catholique du Canada, non seulement le cardinal Paul-Émile Léger assume-t-il la plénitude de sa vocation mais il fait la preuve incontestable de son souci à l'endroit de ses frères. Dans notre livraison de juin 1964, on disait de lui: "Il participe aux angoisses de ses frères." Rien n'est plus vrai.

Une "grave crise religieuse" l'a incité à quitter un poste de commande pour redevenir "un simple prêtre missionnaire." En fournissant les raisons de sa démission comme archevêque de Montréal, ce prélat de 63 ans a ajouté: "Même si la nature gémit à la pensée de quitter tant d'amis et tant de souvenirs, je ressens une grande paix."

Il a voulu souligner le contraste entre "la souffrance silencieuse de milliers de lépreux," les problèmes de la faim, du sous-développement, de l'analphabétisme et notre "civilisation technocratique, automatisée et sophistiquée."

Après l'avoir qualifié de "prince parmi les lépreux", le journal du Vatican, *L'Osservatore Romano*, écrit que la déci-

sion du cardinal Léger représente "l'expression d'un message authentique à tous les croyants." Personne, laisse-t-il entendre, n'a pu connaître ou imaginer le secret de cette vocation précise au sein d'une vocation plus grande.

Né à Valleyfield, à 33 milles (53 kms) de Montréal, il a passé son enfance à Saint-Anicet, près de Montréal, où son père tenait un magasin général. Il a étudié à Montréal puis il est entré chez les Sulpiciens qui l'envoyèrent compléter sa formation à Paris. De retour du Japon, où il était chargé d'établir un séminaire, il fut vicaire général du diocèse de Valleyfield et devint ensuite recteur du Collège canadien à Rome, où il a souvent agi comme porte-parole de l'épiscopat canadien.

Le pape Pie XII le nomma archevêque de Montréal en 1950 et cardinal trois ans plus tard.

Comme chef spirituel de quelque 1,500,000 fidèles, il s'est révélé l'un des grands leaders modernes du catholicisme et il a été loué universellement comme un des cardinaux les plus progressifs.

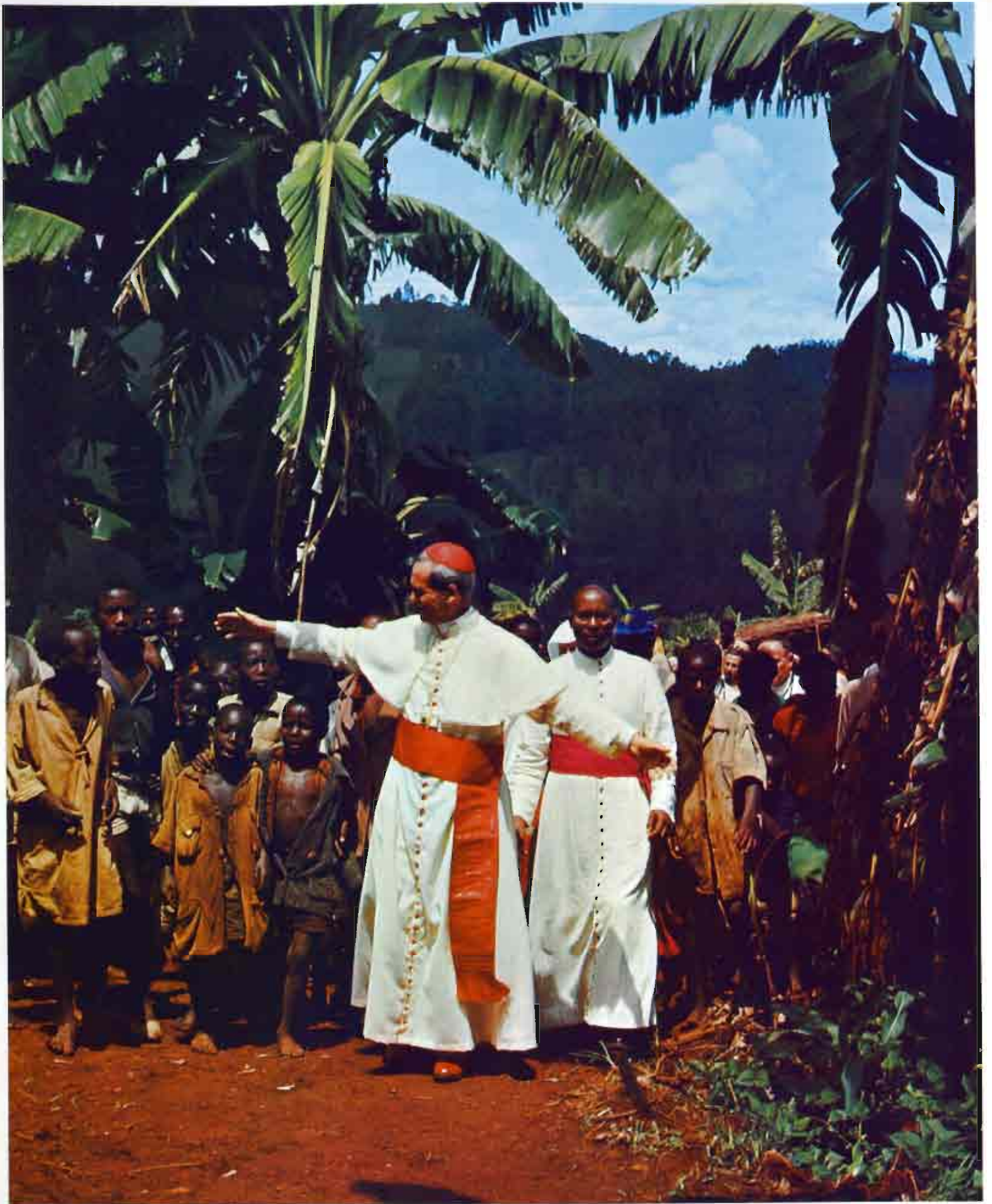
Il s'est fait connaître au monde entier

en tant que membre de la Commission centrale préparatoire du Concile Vatican II et comme membre de la commission chargée de la réforme du droit canonique. Son œuvre dans le domaine œcuménique a été particulièrement significative et les chefs des diverses dénominations non catholiques ont été parmi les plus émus de sa décision de démissionner.

C'est en décembre 1963, immédiatement après la clôture de la deuxième session du concile Vatican II, que le cardinal Léger a satisfait à une ambition qui l'habita toute sa vie en allant visiter des colonies de lépreux de l'Afrique.

"Mon voyage là-bas a été le résultat d'une longue méditation et d'une préparation de trois ans," révélait-il il y a quelque temps pour ensuite exprimer le vœu de finir ses jours comme aumônier chez les lépreux.

C'est au cours du récent synode des évêques à Rome, lors de la discussion sur la foi et l'athéisme, qu'il a pris clairement conscience de son devoir. "J'ai compris tout à coup, a-t-il avoué, que le Seigneur exigeait de moi des actes, en plus des paroles."





*L'hiver, l'un des plaisirs les plus grisants est la descente sur les pentes du Mont Sainte-Anne, tout près de la ville de Québec • Winter in Quebec means the best of skiing, other cold-weather sports • Uno de los mayores placeres invernales de la ciudad de Québec es la práctica del esquí en las laderas del Mont Sainte-Anne • Durante l'inverno, uno dei piaceri più inebrianti è la discesa lungo i pendii del Mont Sainte-Anne, vicino alla città di Québec • Über die Abhänge von Mont Sainte-Anne in der Nähe der Stadt Québec hinabzusausen, bedeutet für Skifahrer ein besonderes Vergnügen.*

## ***les sports d'hiver au québec***

L'hiver demeure l'une des grandes richesses naturelles du Québec et ses paysages de soleil et de neige sont propices à mille jeux, à mille sports.

Le grand favori, c'est le ski. Du début de décembre à la mi-avril, la belle province offre aux Québécois comme aux vacanciers 106 stations, 595 pentes et, tout près,

des hôtels et auberges renommés pour leur cuisine et leur atmosphère.

Au cœur de la chaîne des Laurentides, à moins de deux heures d'autoroute, une vingtaine de grandes stations. À égale distance, mais dans la région des Cantons de l'Est qui touche la frontière des États-Unis,

sept autres centres d'hiver importants présentent dans un rayon de 30 milles (environ 48 kms) des pentes abruptes qui défient les sportifs chevronnés. Partout, le ski familial est à l'honneur. Pouponnières, garderies, cliniques médicales et boutiques, instructeurs diplômés employant obligatoirement même méthode et même technique,

école de ski pour les jeunes, patrouilles et ambulanciers, tout concourt vraiment au bien-être, à la sécurité, à la détente de la famille.

C'est vers la fin des années '30 que Joe Ryan, financier de Philadelphie, ouvrit la station de Mont Tremblant, devenue la capitale laurentienne du ski en même temps qu'elle a contribué dans une large mesure à populariser ce sport. Sa longue saison, ses 60 milles (96 kms) de pentes bien entre-

tenues, son bataillon d'instructeurs, son outillage très moderne et sa couronne d'hôtels huppés justifient son titre. Toute la région est semée d'autres centres réputés et de coquets chalets où chacun fait sa popote, tandis que les jeunes se pressent dans les pensions dont la cuisine, typiquement canadienne-française, les maintient en excellente forme.

Dans les Cantons de l'Est, une particularité: les sept centres d'hiver les plus im-

portants — chacun possédant son caractère propre — sont groupés en coopérative. L'Association du ski de l'Est y a investi pas moins de \$11 millions et chaque weekend y voit défiler 20,000 sportifs. Presque toutes les cimes atteignant 3,000 pieds (900 m.) ou plus, la saison du dégel est tardive et certaines années, on y enregistre une chute de 200 pouces (5 m.) de neige.

Mais les environs de Québec et d'Ottawa, entre autres, sont aussi dotés de sta-

*Les sauts les plus spectaculaires sont salués par des bravos • Thousands enjoy the thrills of ski-jumping, as spectators or participants • Los espectadores saludan con gritos y bravos los saltos más espectaculares • I salti più spettacolari sono salutati dagli applausi degli spettatori • Die kühnsten Sprünge werden mit Beifall bedacht.*





Les jeunes s'entraînent au hockey • Training of future hockey champions • Muchachos entrenándose para los futuros campeonatos • I giovani si allenano all'hockey • Früh übt sich, was ein Meister werden will!



À Québec, la promenade en "carriole" est de rigueur! • Quebec's visitors love a sleigh ride • En Quebec, el paseo en calesa es obligatorio para los turistas • A Québec la passeggiata in "carriole" è di rigore! • Es gibt nichts Schöneres als eine Schlittenfahrt im winterlichen Québec.

Le meilleur hockey au monde, c'est au Forum de Montréal qu'il est présenté • The world's best hockey on view at the Montreal Forum • Es en el Forum de Montreal que se presenta el mejor hockey del mundo • Il migliore hockey del mondo si svolge al Forum di Montréal • Im "Forum", der Montrealer Sportarena, tragen die besten Eishockeyteams der Welt ihre Spiele aus.

Le curling compte des milliers d'adeptes • Curling is another popular pastime • El "curling", otro pasatiempo popular • Il curling conta migliaia di adepti • Curling, ein beliebter Wintersport.





tions de premier ordre. Pour Québec, la plus nouvelle et la plus dynamique est celle du Mont Sainte-Anne, non loin du fameux sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beaupré. De conception révolutionnaire, son télésiège en forme de gondole transporte 71 personnes qu'il mène au sommet en 14 minutes. Pour les 10,000 membres du Ottawa Ski Club, le plus important du genre au Canada, la région de la Gatineau, plus précisément Camp Fortune, constitue l'endroit rêvé servant de cadre à leurs activités. Du haut du Mont Sainte-Marie, la vue donne sur le parc Gatineau et sur les nombreux lacs auxquels il sert d'écrin. Spectacle admirable de paix, de beauté, de silence.

\* \* \*

Tout n'est pas dit cependant quand on a évoqué les plaisirs du ski. Car le Québécois ou son hôte ne vient que d'ouvrir l'éventail des multiples joies de l'hiver.

Est-il avide d'air froid, de vent et de vitesse? Il louera, ou il achètera, un traîneau mécanique communément appelé auto-neige et il s'élancera à la conquête des grands espaces blancs. Est-il romantique? Il optera alors pour la promenade à deux en *carriole*, au pas d'un vieux cheval, dans le calme d'une nuit nordique rompu seulement par le bruit argentin des grelots. Aime-t-il le patin? Il pourra virevolter sur les innombrables patinoires intérieures ou extérieures, municipales ou privées, au son d'une musique entraînante. Est-il patient ou bien gourmand? Bien assis dans une

cabane chauffée installée au milieu d'une rivière gelée, il attendra que de frétillants petits poissons viennent tirer sa ligne, à travers un trou pratiqué dans la glace.

Cette pêche sous la glace est en effet très populaire au Québec. À la journée ou à la semaine, on loue des cabanes pourvues de tout l'équipement nécessaire... et superflu! Certains y installent même des appareils TV portatifs, histoire de se distraire en attendant que ça morde!

Les amateurs d'émotions violentes préfèrent une descente en toboggan. À Saint-Donat, dans les Laurentides, on inaugure cet hiver une glissade à la suite d'une entente entre l'Association amateur de bobsleigh et de luge du Canada et la station *La Réserve*. La piste a été dessinée selon les critères internationaux et l'équipe olympique canadienne s'y entraîne en vue de sa participation aux Jeux d'hiver à Grenoble. Après ces Olympiques, les principaux concurrents seront invités par l'Association à subir à Saint-Donat une épreuve de championnat international.

Ceux qui goûtent la bonne compagnie s'adonnent avec une passion grandissante au curling, jeu écossais qui consiste à faire glisser sur la glace à l'aide de balais un lourd palet de pierre. Le tournoi annuel appelé *bonspiel* groupe des équipes de toutes les provinces et de nombreux états américains qui se disputent chaudement et bruyamment les trophées. La ville de Québec est l'un de leurs endroits de prédilection.

Peut-on passer sous silence les milliers de joutes de hockey disputées chaque weekend à travers la province et même, à certains endroits, tous les soirs de la semaine? Le haut-lieu de ce sport demeure le Forum de Montréal. C'est là que les Canadiens, de la Ligue Nationale, attirent régulièrement leurs milliers de partisans, dont les émotions sont partagées par tous les téléspectateurs des deux chaînes nationales.

Afin qu'un hiver parfois très long leur paraisse trop bref, les Québécois ne sont jamais à court d'invention. Par exemple, la Fédération canadienne du sport automobile, qui régit tout le secteur au Canada, a institué un concours de championnat de course automobile sur les lacs gelés du Québec et de l'Ontario. Les *rallies* les plus difficiles se courent également dans la neige et sur la glace, en particulier ce fameux *Rallye des neiges* qui attire des concurrents de tout l'est du Canada et du nord-est des États-Unis.

Le croiriez-vous? Il se trouve même des *yachtmen* enragés qui ne peuvent résister à la tentation d'aller faire de la voile en plein mois de janvier et de février sur la glace qui recouvre le lac Saint-Louis, tout près de Montréal!

L'hiver au Québec est vraiment une saison bénie pour tous les fervents des sports, petits et grands. Et pour les nouveaux Québécois, venus d'Europe, des Antilles ou d'ailleurs, qui redoutaient ses rigueurs, c'est toujours une heureuse révélation.

*Les patinoires à ciel ouvert, celle-ci sur le Mont-Royal, sont fort populaires • Montreuliers skate outdoors on Mount Royal • Muy concurridos son los patinaderos al aire libre, como el del Mont-Royal • Le piste di pattinaggio all'aperto come questa sul Mont-Royal, sono molto popolari • Eislaufplatz unter freiem Himmel, auf dem Mount Royal, Montreals Hausberg.*

*Les courses de chiens • Dogsled races • Carreras de perros • Le corse di cani • Hundeschlittenrennen.*



# winter sports in quebec

by Chris Allan

Quebec is justly proud of its incredible wealth of natural resources — and one of the most enjoyable and most profitable of them all is the winter weather. Sun and snow combine to provide the perfect setting for the whole wide range of winter sports and activities — a variety of pastimes unmatched anywhere else in North America and in precious few places around the world.

The choice in *la belle province* for the wintertime vacationer is as wide as Quebec is large.

He can ski on 595 different downhill runs at 106 resorts. He can eat and drink in the finest lodges and inns this side of the Alps.

He can hurtle down an icy chute on a one-man bobsled at the international luge run in the Laurentians.

He can go skating in the mountains or at any of the myriad of city parks. He can whisper through the northern night aboard a jingling sleigh.

He can roam through the virgin woodlands on a rented snowmobile. He can sit in a heated hut and fish through a hole in the ice. And in the spring he can weld his jaws together on sweet maple syrup toffee at a Quebec "sugaring-off" session.

Skiing remains the big attraction, particularly in the area around Montreal where two vast ranges of ski territory snake out within a two-hour drive to the east and to the north.

North are the ice-age Laurentian Mountains, steeped in a tradition of superb inns and gracious, friendly innkeepers.

East is the bustling Eastern Townships region with towering, challenging mountains and a choice of seven major areas within a 30-mile radius.

In both regions, the season lasts some 4½ months — from early December to mid-April — and gets longer each year with the help of artificial snow-making machinery. Most surfaces will be packed



*Une nouveauté: le "ski-doo" ou auto-neige • Motorized sleds, a newer kind of wintertime fun • El "ski-doo" u auto-nieve es una novedad • Una novità: lo "ski-doo" o auto-neve • Im "ski-doo" über das verschneite Gelände zu fahren macht viel Spass.*

snow but on the bigger hills an expert can find himself a couple of feet of powder snow on top of a base as deep as seven feet.

All areas of note are patrolled by either the Canadian Ski Patrol System or the St. John Ambulance Brigade and ski instructors are all graduates of the Canadian Ski Instructors' Alliance program. The CSIA course ensures that the technique and method of instruction are uniform at every resort across the country, allowing the student to pick up where he left off at whatever area he may move to.

The Laurentian Autoroute and its continuation, Route 11, runs like an artery

from Montreal up through the foothills and into the heart of the Laurentians. Some of the most famous ski areas on the continent lie tucked away on either side of the road and at the top sits Mont Tremblant.

When the late Philadelphia financier Joe Ryan opened up Mont Tremblant in the late 1930's, it was the realization of a personal dream and the introduction of big-time skiing to North America. Tremblant still remains one of the truly luxurious resorts with ski facilities to match.

Under new ownership since the fall of 1965, millions of dollars are being poured into the huge resort in a long-term modern-

ization program. New lifts have been installed, new slopes cut — including the *Expo*, rated as one of the finest slalom hills — and in the near future, a complete new face of the Mountain will be opened up.

Existing facilities include two double chairlifts, two single chairlifts and four T-Bars serving over 60 miles of well-groomed trails from the summit at 3,000 feet. Snow stays late here at this altitude, giving excellent spring skiing and the complete village at the base of the mountain contains everything from an X-ray clinic to a beauty salon.

Some of the most sophisticated lodges lie in the Tremblant area. In addition to the famous Mont Tremblant Lodge itself, they include the intimate Tremblant Club, Manoir Pinoteau overlooking Lac Tremblant and Chalet des Chutes, tucked away in the nearby village.

Gray Rocks Inn, a few miles down the road toward St. Jovite, is the home of one of the best-known ski schools in the country, the Snow Eagle run by Réal Charette, a senior examiner of the Alliance. Charette employs more than 30 graduate instructors to handle the avalanche when the season gets under way, and extensive snow-making equipment gives Gray Rocks one of the longest seasons.

Sliding down towards Montreal, well-known resorts crowd the ski map with names like Far Hills Inn, La Réserve, Cardy Alpine Inn, Chalet Cochand, Chantecler and Mont Gabriel — all with superior reputations for outstanding service and facilities. All resorts offer ski week packages including expert instruction and often free entertainment, and the choice runs the gamut from private cottages and superb cuisine to friendly, inexpensive pensions with wholesome French-Canadian country cooking.

In addition to the six-lane Autoroute, frequent train and daily bus services feed the Laurentians and private air taxis are also available.

In the face of the 20-odd major ski communities in the Laurentian Mountains, the Eastern Townships muster fewer than 10 but promote them dynamically. Like their northern rivals, the eastern areas are suitable for entire families and skiers of every ability, but they also contain more challenging terrain for the expert skier.

The major areas to the east — also served by a fast, modern Autoroute cutting through the heart of the ski country — are grouped together in a co-operative association. The member areas share interchangeable ski lift tickets and guaranteed learn-to-ski weeks allowing the skiing fam-



*Au printemps, on organise des parties de sucre • Sugaring-off parties in spring • Durante la primavera, los Canadienses organizan fiestas típicas para recoger la savia dulce de los arces • In primavera vengono organizzate delle sagre dello zucchero • Lustig geht es im Frühjahr im Zuckerahornwald zu.*

*Que c'est bon, la "tire" ou sirop refroidi sur la neige! • The proof is in the eating • ¡Qué rico es el jarabe enfriado sobre la nieve! • Quanto è buono lo zucchero filato, raffreddato sulla neve! • Gut schmeckt der "schneegekühlte" Sirup!*

*Une goutte d'eau d'érable, s'il vous plaît! • A youngster's do-it-yourself program • ¡Un sorbo de "agua de arce", por favor! • Una goccia di sciroppo d'acero, per favore! • Selbst ist der Mann!*



ily to roam from one to the other with a minimum of fuss.

Working outwards from Montreal, the member areas are Bromont (44 miles from the city); Mont Sutton (62); Mont Echo (65); Mont Orford (68) and North Hatley and Owl's Head, both 80 miles away. The seventh member is Jay Peak, located just south of the border in North Troy, Vt.

The association, known as Ski East, handles some 20,000 skiers each weekend and represents an investment of more than \$11,000,000. Most are equipped with nursery and baby-sitting service for skiing families, with medical clinics and complete ski shops.

Features of other member areas include Jay's aerial tramway or cable car which carries 61 persons each time up the mountainside; the internationally sanctioned Three Creeks racing trail at Orford; Owl's Head's base chalet tucked away among unspoiled fir trees; Sutton's four double chairlifts which spread skier traffic across a wide ridge; and North Hatley's noted junior program.

With most of the peaks above, or just slightly below the 3,000-foot level, snow stays late in the region and recorded falls of more than 200 inches during the winter mean a long season.

Several other sizeable skiing communities are dotted throughout Quebec, notably in the Quebec City region and the Gatineau region above Ottawa.

Around Quebec, the larger centres include Lac Beauport which brings together three neighbouring ski hills, and Stoneham, a few miles north along Route 54. However, the biggest and newest is Mont Ste-Anne, 25 miles east of Quebec City near the famous shrine of Sainte-Anne-de-Beaupré.

Mont Ste-Anne was the first to install a gondola lift which carries 71 people to the summit in 14 minutes. The mountain allows skiing over a vertical drop in excess of 2,000 feet, with runs close to four miles long.

In the Gatineau region, Camp Fortune is the home of the 10,000-strong Ottawa Ski Club, the largest such organization in the country. The highest peak in the region is Mont Ste-Marie which gives a breathtaking view of the lake-studded Gatineau Park from the summit.

The visitor is far from restricted to skiing. Several of the major ski resorts maintain skating rinks and three, Cardy Alpine Inn, Chantecler and Mont Gabriel, also keep private sheets for curling.

La Réserve's luge run is new this winter and a combined project between the Lau-

rentian resort and the Canadian Amateur Bobsled and Luge Association. The run is designed to international standards and the Canadian Olympic team will work out there before the games at Grenoble, France.

Ice fishing is a highly popular pastime in Quebec and throughout the St. Lawrence Valley and on lakes close to the U.S. border, clusters of fishermen's huts spring up on the ice. At most locations, the huts can be rented with complete equipment by the day or week and serious ice-fishermen even install portable television sets while waiting for the walleye or pike.

Impromptu hockey games take place every weekend and in some places every week night under lights at rinks dotted throughout the city of Montreal and in the country. Regular games also are scheduled in a variety of amateur and semi-professional leagues as well as at the Forum, the home of *Les Canadiens* of the National Hockey League.

Not content to be left out of season, hardy yachtsmen can also be seen ice-yachting over the expanse of Lake St. Louis to the west of the Island of Montreal.

(Chris Allan is a sports writer with *The Gazette*.)

*Un village sous la neige, c'est encore plus beau vu d'en haut • The beauty of winter — a scene repeated throughout Quebec • Una aldea bajo la nieve, más linda aún vista desde lo alto • Un villaggio sotto la neve, è più bello visto dall'alto • Ein verschneites Dorf, die Schönheit der Natur im Winter, — ein Bild, wie man es überall in der Provinz Quebec untrifft.*



# the city beneath montreal

by Evva Yellowley

Two structures on the *Expo 67* site suggest possible shapes of things to come in urban development. The United States' *skybreak bubble* and Germany's tent-like pavilion are exciting examples of what man may one day do to provide buildings or even entire cities with transparent weatherproof coverings in the finest science fiction tradition. But downtown Montreal itself even now plays a variation on this futuristic theme—land in the city's core is used not only for surface transportation and high-rise buildings but underground as well.

Growing below many of the skyscrapers in the Montreal skyline is a stratified network of promenades, streets and tunnels, for pedestrians, cars, trucks and subway and railway trains, all moving their separate ways yet interconnected so that the

most important element of the city, its people, can move about with ease and convenience in the comfort of year-round room temperature.

About half the proposed network already exists. When current projects are completed and others already announced are added in the next decade, some 100 acres of the 185 which make up Montreal's core will be linked in it. That core is unalterably defined by the St. Lawrence River and Mount Royal; its fascinating development downwards is possible because of a gradual rise of some 150 feet from the water to the foot of the Mountain.

It already is possible to spend an entire day moving through downtown Montreal without once having to wait for a red light or encounter a car. Indeed, anyone who comes here by train can walk through

the network to major hotels, restaurants, stores of all kinds, a dozen office buildings, cinemas, theatres and subway stations without once stepping out of doors. When the system is completed it will contain 16 miles of pedestrian passages. Add that to the existing 16 miles of subway lines and underground travel in Montreal becomes a matter of expeditionary proportions.

It all began exactly 50 years ago, with a railway tunnel cut through Mount Royal, its downtown mouth beneath the intersection of Cathcart Street and McGill College Avenue. In the 1920s men already were talking of a master plan to utilize the air space over the great jumble of tracks which lay in a gully that deepened as it approached the tunnel. But it was not until the mid-1950s that the right combination

*Une ville à ciel "fermé": les boutiques de la Place Victoria • A city beneath a city: The boutiques of Place Victoria • Una ciudad debajo de otra: las tiendas de la Plaza Victoria • Una città dentro la città: le boutiques della Place Victoria • Eine unterirdische Stadt: Die Boutiquen im Place Victoria-Einkaufszentrum.*



of men and circumstances came about and plans become reality.

Donald Gordon had become president of Canadian National Railways in 1950 and brought Conrad Hilton to build a hotel, William Zeckendorf to develop the railway's mid-town holdings and I. M. Pei and Associates to design the buildings. As the visions of these men surged toward realization, Jean Drapeau, as mayor of

Montreal, launched construction of the *Métro*, and persuaded the International Bureau of Exhibitions to award Montreal the privilege of holding a world exposition in Canada's centennial year. No one who has lived here during the past decade ever will forget the fantastic activity generated by these men.

The underground city, according to present plans, will form an anchor-like

pattern extending from Sherbrooke Street at the foot of Mount Royal to St. James Street half a mile from the river — a straight-line distance of nine city blocks with the anchor's crossbar and flukes extending about six blocks. Today the network lacks the upper stock and bar and one of the flukes.

The first buildings to be joined underground were the CN's Central Station, the

*Le Métro amène ses passagers à destination. Ici, les Galeries Bonaventure • Montreal's Métro serves the underground city, as at the Place Bonaventure complex • El Metro lleva a sus pasajeros a destinación. Aquí, las Galerias Bonaventure • La metropolitana porta i passeggeri a destinazione: qui, Les Galeries Bonaventure • Die Métro, Montreals Untergrundbahn, entlädt ihre Passagiere im Place Bonaventure-Gebäudekomplex, beim Einkaufszentrum "Les Galeries".*





*La ville souterraine est toujours habitée • There always are people passing through the underground city • La ciudad subterránea, siempre muy concurrida • La città sotterranea è sempre abitata • In der unterirdischen Stadt herrscht stets Leben und Treiben.*

Queen Elizabeth Hotel, the International Aviation Building on Dorchester Boulevard and CN's headquarters tower just south of the hotel. Across Dorchester, Zeckendorf's Webb and Knapp created *Place Ville-Marie* with the 45-storey cruciform Royal Bank Building and three smaller structures also named for their major tenants, Esso, Greenshields and IBM. *Place Ville-Marie* overnight became Canada's most famous address and a U-shaped promenade lined with 60 stores under its plaza gave downtown a resounding answer to suburban shopping centres. Indeed, the planners' only error was their prediction that 30,000 people would pass through the promenade each day. It turned out to be 80,000 from opening day, passing through, shopping and window-shopping, and enjoying the air-conditioned car-less experience so much that the turnover of commercial rentals is nil. Beneath the promenade are parking garages and service roads for delivery trucks and, lower still, the tracks to the Mount Royal tunnel.

*Place Ville-Marie* provided the cue for commercial development throughout the underground network. Tunnels which originally merely led from one building to another are being widened to make room for shops and new ones are designed this way if at all possible. The network right now is being enlarged to include the

Terminal Tower Building beside The Queen Elizabeth and to link the recently-opened six-acre *Place Bonaventure*, a 17-storey trade mart-convention centre, with CN headquarters. This tunnel enters *Place Bonaventure* at the upper of two 50-store shopping concourses; from the lower concourse another tunnel leads west to the *Métro's* Bonaventure station whose mezzanine, like those of several other stations, is framed by stores. Other tunnels lead from it to Canadian Pacific's *Place du Canada* with its 36-storey *Château Champlain* hotel and an office tower, and to the same company's Windsor Station.

East of *Place Bonaventure*, *Métro's* Victoria station is connected underground with office buildings on Beaver Hall Hill and with *Place Victoria*, where the 47-storey Stock Exchange Tower stands. This giant, built by *Società Generale Immobiliare* of Rome, has two underground shopping levels with 70 stores and below them garages and a direct tunnel link to the Trans-Canada Highway which sweeps under Craig Street. When a twin tower is built east of the present one, and Concordia Estates, developers of *Place Bonaventure*, realize a project south of their building, pedestrian tunnels will complete the eastern fluke of the anchor.

The only disadvantage of living in Montreal these days is that one takes for granted what are truly momentous events.

In this city a handful of daring men, a few great companies and a most fortunate topography have combined to produce one of the wonders of the 20th century. New York's Rockefeller Centre inspired an underground network which links about 17 acres of buildings. Vienna's Operaplatz gives access to only four. Here, today, is a system which connects some 50 acres of major hotels, office towers and railway terminals and it will be doubled in a few years. Among its most significant factors is the system of service roads for delivery trucks which roll through six entrances to loading docks throughout the 50 acres, never disturbing surface traffic.

Perhaps one of the most enviable men in the world is Vincent Ponte, who came to Montreal as a town planner with I. M. Pei and Associates and stayed on to coordinate a master plan much bigger than anyone imagined even ten years ago, working in conjunction with Montreal Planning Director Aimé Désautels and members of his department. He is probably the only person who knows every detail of the fantastic network, yet he himself speaks of it with awe as he looks from his office high up in *Place Ville-Marie* at Montreal's towers and plazas and streets, each of them hiding a part of the underground city.

*(Evva Yellowley is a freelance writer.)*



Les larges corridors de la Place Ville-Marie sont bordés de vitrines captivantes et les sorties à l'air libre y sont nombreuses • Show windows of shops front on broad corridors beneath Place Ville-Marie • Bodeados de atractivas vitrinas los amplios pasajes de la Plaza Ville-Marie poseen numerosas salidas al aire libre • I vasti corridoi della Place Ville-Marie sono costituiti di vetrine attraenti e le uscite all'aperto sono numerose • Sehr einladend wirken die Schaufenster der Geschäfte zu beiden Seiten der Promenadenwege im Place Ville-Marie-Einkaufszentrum.

## montréal à ciel 'fermé'

Parmi toutes les merveilles architecturales qu'on a pu admirer sur les terrains de l'Expo, il en est deux qui préfigurent plus particulièrement ce que sera l'immeuble urbain de demain: l'énorme sphère du pavillon des États-Unis et cette immense tente qui servait de carapace extérieure au pavillon de la République fédérale allemande. L'homme songera probablement un jour, en effet, à recouvrir ses édifices, et peut-être même ses villes, d'une matière translucide qui les protégera des intempéries.

La métropole canadienne n'a cependant pas attendu l'an 2,000 pour s'axer sur de telles conceptions futuristes. Elle a d'ores et déjà opté pour les formules nouvelles dans le domaine de l'aménagement de

l'espace urbain, et c'est ainsi qu'après avoir recouvert de béton et de gratte-ciel chaque pouce carré du territoire occupé par son quartier des affaires, elle a amorcé ces dernières années un vaste programme de construction souterraine qui, une fois terminé, aura mené à la création d'une ville sous la ville.

Les plans en passe de réalisation prévoient, en plus du prolongement du métro, la construction d'un vaste réseau souterrain de promenades, de rues et de tunnels à l'usage des piétons, des automobiles, des camions et des trains. Toutes ces voies de communication seront reliées entre elles en de multiples points de jonction. Les passages pour piétons, cependant, seront isolés des artères réservées

aux véhicules, de façon à ce que la population pédestre puisse se déplacer à son rythme, en toute quiétude et en tout confort, dans des couloirs où l'on maintiendra constamment une température agréable de 70° F. (soit 21.1° C.).

La moitié du réseau est déjà complétée. Lorsqu'on aura terminé la réalisation des plans présentement tracés, — soit d'ici une dizaine d'années — plus des 5/9 des 185 acres (748,695 m.<sup>2</sup>) sur lesquels s'étend le centre-ville entre le fleuve Saint-Laurent et le Mont-Royal seront reliés entre eux au-dessous de la surface du sol. La base de la montagne étant située à 150 pieds (45.72 m.) au-dessus du niveau du fleuve, les possibilités sont immenses.

Dans l'état actuel des travaux, il est dé-





une utilisation rationnelle pour les propriétés de la Société au cœur de la ville. La préparation des plans des édifices fut confiée à la firme I. M. Pei and Associates. On n'avait pas encore achevé la réalisation de ces premiers projets que le maître Jean Drapeau inaugura la construction du métro et obtenait du Bureau international des expositions le privilège de l'Exposition universelle de 1967.

Montréal devait connaître au cours des quelques années suivantes la période la plus mouvementée de son histoire.

Selon les plans actuels, la ville sous la ville aura la forme générale d'une ancre qui, partant de la rue Sherbrooke, au pied du Mont-Royal, s'étendrait jusqu'à la rue Saint-Jacques, à un demi-mille du fleuve. Le manche de l'ancre courrait en droite ligne sur une distance équivalente à neuf pâtés de maisons, alors que la barre transversale et les pattes relieraient des points situés à six rues de distance l'un de l'autre. Il reste encore à terminer la barre supérieure et l'une des pattes pour que l'ancre soit complète.

Du côté nord du boulevard Dorchester, on érigea la Place Ville-Marie, avec l'édifice cruciforme de 45 étages de la Banque Royale et trois immeubles moins importants portant le nom de leurs principaux locataires: Fisso, Greenshields et I.B.M. Du jour au lendemain, la Place Ville-Marie devint l'immeuble le plus achalandé au Canada. Ses quelque 60 boutiques disposées sous une terrasse le long d'une promenade en forme de fer à cheval jouent depuis au cœur de la ville un rôle analogue à celui des centres commerciaux des ban-

lieux. À l'étage inférieur, sous la promenade, des terrains de stationnement et des voies de service à l'usage des camions de livraison. Plus bas encore, les voies ferrées qui convergent vers le tunnel du Mont-Royal. Les concepteurs de l'ensemble ne commentent qu'une seule erreur: ils ont prévu un achalandage quotidien de 10,000 personnes, alors que pas moins de 80,000 personnes passent chaque jour les portes de l'édifice pour y faire des courses ou du lèche-vitrine, pour vaquer à quelque occupation ou tout simplement pour se rendre plus rapidement d'un lieu à un autre.

La construction de la Place Ville-Marie devait donner le signal d'une utilisation plus poussée du réseau souterrain à des fins commerciales. Des corridors dont la seule fonction à l'origine était de permettre le passage d'un édifice à l'autre furent élargis afin de pouvoir accueillir des magasins et des boutiques, et les plans de ceux dont la construction n'est pas encore terminée sont modifiés en conséquence partout où cela est possible.

On procède actuellement à des travaux destinés à étendre le réseau souterrain jus- qu'à l'édifice Terminal Tower, qui jouxte le *Reine-Elizabeth*, et à rebâtir le siège social du C.N. à la Place Bonaventure, cet extraordinaire édifice commercial — le deuxième en importance au monde quant à sa superficie utilisable, soit 3,2 millions de pieds carrés (297,280 m.<sup>2</sup>) comparative- ment à 1,74 million (161,646) pour l'Empire State Building de New York. Terminée il y a moins d'un an, la Place Bonaventure est elle-même construite au-dessus de voies ferrées et d'une station de métro. Le pas-

chargé William Zeckendorf de trouver *Reine-Elizabeth*. C'est lui également qui l'imposant hôtel qui devait devenir le effet qui amena Conrad Hilton à bâtir Chemins de fer nationaux. C'est lui en de M. Donald Gordon à la présidence des forme peu après 1950 avec la nomination Le vieux rêve commença de prendre attendre encore de nombreuses années.

geaient vers l'entrée du tunnel, mais il fallut quelle gisaient les voies ferrées qui conver- au-dessus de la dépression au fond de la- reusement à utiliser l'espace libre situé

Au cours des années '20, on songea sc- or McGill.

ville, sous l'intersection des rues Cathcart- passage ferroviaire aboutissant au centre- premier tunnel sous le Mont-Royal. Ce y a cinquante ans, ils avaient creusé leur songeaient à s'enfouir sous terre. Déjà, il

Il y a longtemps que les Montréalais à les rames du métro.

s'ajouter aux 16 miles que parcourent dé- de 16 miles (près de 26 kms), qui viendront s'ajouter à lui seul, si on incl les

Il sera terminé, le réseau réservé aux pié- mètre le nez dehors une seule fois. Quand des stations de métro sans avoir à se reaux, à des cinémas, à des théâtres et à grands magasins, à des dizaines de bou- paux hôtels, à d'excellents restaurants, aux exemple, pourrait se rendre aux princi- qui arriverait à Montréal par train, par ter une seule automobile. Un voyageur sans voir un seul feu rouge et sans rencon- souterrains pendant une journée entière

possible de se promener à travers les

sage qui y mène depuis le siège du C.N. aboutit à la plus élevée de ses deux galeries de boutiques (50 boutiques sur chaque étage); la galerie inférieure donne sur la station de métro Bonaventure, dont la mezzanine, comme celle de plusieurs autres stations, est elle-même bordée de boutiques. D'autres tunnels convergent vers la Place Bonaventure depuis plusieurs établissements du Pacifique Canadien: la gare Windsor et le complexe connu sous le nom de Place du Canada, complexe qui comprend un luxueux hôtel de 36 étages, le *Château Champlain*, et un édifice à bureaux.

À l'est de la Place Bonaventure, la station de métro Victoria communique sous terre avec des édifices à bureaux situés Côte du Beaver Hall et avec la Place Victoria et sa majestueuse Tour de la Bourse (47 étages). Ce gratte-ciel très moderne possède à ses étages inférieurs deux galeries souterraines occupées par 70 boutiques et magasins et, encore plus bas, des ga-

rages et un tunnel qui, plongeant sous la rue Craig, le relie à la route transcanadienne.

Cette réalisation extraordinaire, l'une des merveilles du 20<sup>e</sup> siècle assurément, aura été le fruit de la combinaison de trois facteurs extrêmement importants: la présence d'une poignée d'hommes audacieux, quelques grandes sociétés et une topographie particulièrement heureuse. Il suffit de noter, pour en souligner le caractère tout à fait exceptionnel, que le réseau de passages souterrains rayonnant autour du Rockefeller Centre de New York touche des édifices groupés sur une superficie de 17 acres (68,788 m.<sup>2</sup>), et que l'Operaplatz de Vienne ne s'étend que sur quatre acres (16,185 m.<sup>2</sup>), alors que les souterrains de Montréal sillonnent déjà le sous-sol sur une étendue de 50 acres (202,350 m.<sup>2</sup>) et toucheront une centaine d'acres dans quelques années. Mentionnons encore que le réseau comprend en outre tout un système de voies de service réservées aux camions

de livraison qui, y accédant par six entrées, peuvent s'arrêter sans jamais bloquer la circulation en surface devant de nombreux quais de chargement et de déchargement disposés à divers points de ces 50 acres.

L'un des principaux responsables de ce spectaculaire développement s'appelle Vincent Ponte. Venu à Montréal il y a plusieurs années à titre d'urbaniste à l'emploi de la firme I. M. Pei and Associates, cet Américain, en collaboration avec le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal et son directeur Aimé Désautels, a conçu et coordonné la réalisation d'un programme infiniment ambitieux. M. Ponte est probablement le seul homme qui connaisse chaque détail de ce fantastique labyrinthe. Et c'est pourtant avec grand respect qu'il en parle — du haut de son bureau de la Place Ville-Marie — en désignant du doigt ces gratte-ciel, ces terrasses et ces rues bourdonnantes qui cachent *la ville sous la ville* . . .

*La première "aventure" souterraine à Montréal: la Place Ville-Marie • Place Ville-Marie was first of the below-surface developments in Montreal • La Plaza Ville-Marie fue el primer complejo subterráneo de Montreal • La prima "aventura" sotterranea a Montréal: la Place Ville-Marie • Place Ville-Marie, das erste in Montreal errichtete unterirdische Einkaufszentrum.*



# le grand administrateur de mcgill

Pour le docteur H. Rocke Robertson, la réussite est chose si normale qu'elle est presque devenue un élément permanent de son éminente carrière. Ses diverses réalisations, comme chirurgien à Vancouver, comme directeur d'hôpital à Montréal, comme administrateur de la plus grande université canadienne et dans de nombreuses autres fonctions, sont comme une longue histoire de succès.

Sans doute n'en a-t-il pas été ainsi en toutes occasions. Le docteur Robertson se souvient d'avoir connu l'échec... une ou deux fois. Ainsi, quand il a échoué à un examen de la faculté de médecine et a dû le reprendre. "C'est peut-être une des meilleures choses qui me soient arrivées dans la vie, dit-il. J'ai été forcé de travailler deux fois plus fort la deuxième fois." Cette phrase résume bien l'attitude de l'homme qui, en tant que principal et vice-chancelier, est le grand administrateur de *McGill University* de Montréal.

Il a terminé ses études de médecine à McGill en 1936 et il est le premier diplômé de cette université à en occuper les plus hautes fonctions administratives. Malgré l'échec cité plus haut, c'était un excellent étudiant, premier de classe pendant les deux dernières années de son cours, se signalant particulièrement dans les cours de pathologie, d'hygiène publique et de chirurgie. À sa dernière année d'études, ses confrères l'ont élu président de la classe.

À l'université, il a également fait sa marque dans les sports, atteignant les séries finales des championnats collégiaux de boxe, jouant au rugby et au football, et remportant la victoire pendant trois années consécutives dans les rencontres de tennis intercollégiales. Âgé de 55 ans, il participe encore à des excursions de pêche, joue au golf et au tennis.

Après deux années d'internat à l'hôpital *Montreal General*, le docteur Robertson a visité l'Europe puis est rentré au pays pour s'inscrire dans le corps médical de l'armée. À la fin de 1944 il est devenu chef du service de chirurgie à l'hôpital militaire de Vancouver et, après la guerre, il est resté dans cette ville, dirigeant pendant quinze ans les services de chirurgie de l'hôpital Shaughnessy. Il est revenu à Montréal en 1959 pour occuper le même poste à l'hôpital *Montreal General* et pour diriger le département de chirurgie à l'Université

McGill. En 1962, il assumait la direction administrative de toute l'institution.

Grand, vêtu élégamment, sûr de lui, le docteur Robertson laisse une impression de calme concentration. Il ne lui a pas été facile d'abandonner la pratique de la médecine. "Je crois, dit-il, que c'est l'attrait d'un champ plus large, aux intérêts plus divers, qui m'a convaincu. L'estime maintenant avoir eu raison. J'étais très attaché à la médecine mais je crois que j'ai bien fait de l'abandonner parce qu'ici les défis sont plus grands. Je pourrais donner mille raisons pour expliquer mon choix."

Les responsabilités de ses fonctions à McGill sont énormes, touchant à tous les aspects des finances et de l'administration universitaires. L'institution recevait 14.800 étudiants à l'automne, soit 69 pour cent de plus qu'au moment où le docteur Robertson est entré en fonctions. Il y a 975 professeurs, une hausse de 94 pour cent en cinq ans. Les dépenses atteindront probablement \$33,100,000, un montant deux fois plus élevé que le budget de 1961.

Le problème le plus difficile du principal, c'est de trouver les fonds nécessaires au maintien de l'expansion. "La question du financement est devenue ma principale préoccupation, dit-il. Il en est ainsi dans toutes les universités du monde. Même les institutions les plus privilégiées manquent d'argent pour l'expansion et l'amélioration de leurs services. Les besoins sont si grands, et il y a tant de choses qu'on aimerait faire. On ne peut tolérer de lacunes dans aucun secteur, il faut combattre sur tous les fronts à la fois et espérer qu'il ne sera pas nécessaire d'arrêter."

Lors de son entrée en fonctions le docteur Robertson prévoyait l'ampleur de l'expansion qui allait suivre. C'était et c'est encore le temps des grandes transformations, le temps où McGill s'est embarqué dans un programme d'expansion qui devait coûter \$67,000,000. L'Université s'est aussi engagée dans de profondes réformes administratives, embauchant du personnel nouveau et remplissant plusieurs postes importants dont certains n'avaient jamais eu de titulaire. McGill compte 102 départements distincts; 62 d'entre eux ont été rénovés ou déménagés depuis 1961.

Dès son entrée en fonctions, le docteur Robertson s'est assuré qu'il disposerait d'informations complètes sur tous les

aspects de la vie de McGill. "C'est la seule manière de procéder que je connaisse, dit-il, je ne peux répondre aux questions et prendre des décisions que si je possède toutes les données du problème."

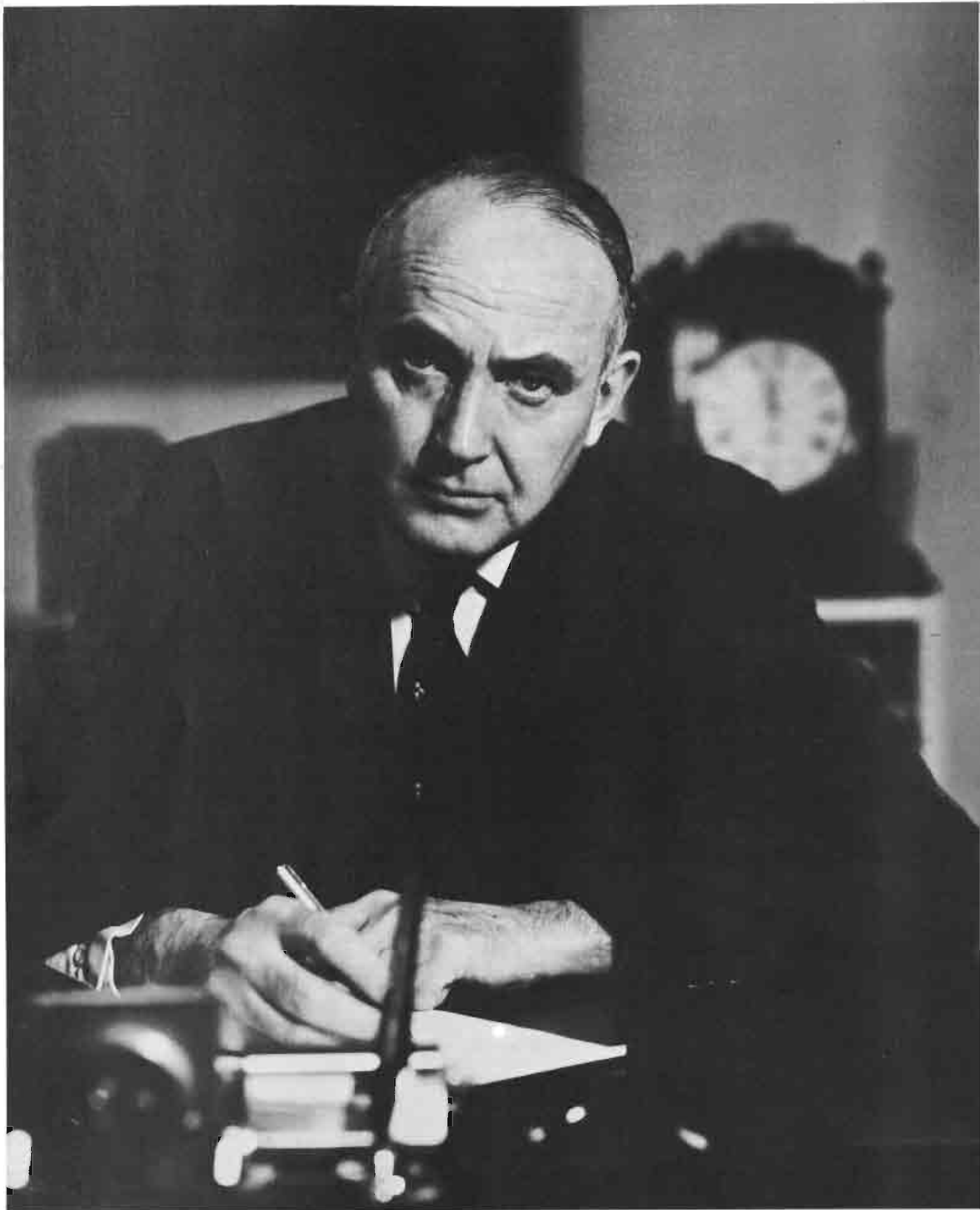
Les études statistiques qu'il a fait faire touchent à la nature de la population étudiante, aux pertes de professeurs au profit des autres provinces canadiennes ou des universités américaines (une faible proportion, selon lui), les services aux étudiants, les échecs scolaires, le rendement des élèves au niveau secondaire et l'importance de ce facteur comme critère d'admission à l'université.

Le docteur Robertson croit qu'il faut maintenir des normes sévères pour l'admission aux études supérieures. "Nos enquêtes prouvent sans équivoque, dit-il, que les succès d'un élève au niveau secondaire et ses chances de succès à l'université sont étroitement liés. Environ 20 pour cent des étudiants de première année ne termineront pas leurs études ici et la plupart d'entre eux ont eu un faible rendement à l'école secondaire."

Inversement, les statistiques démontrent que les réussites au secondaire sont presque la garantie de succès à l'université. Il est très rare qu'un étudiant dont le dossier ne correspond pas aux exigences de McGill parvienne à terminer ses études, mais il y a des exceptions et l'université en accueille quelques-uns quand il lui reste des places.

Fidèle à son tempérament, le docteur Robertson est optimiste au sujet de l'avenir de McGill. "Je ne doute pas que nous progresserons tant que nous continuerons à bien remplir notre tâche, dit-il. Le Canada apprend à mesurer l'importance de ses institutions d'enseignement tant du point de vue politique que du point de vue social. C'est pourquoi l'avenir est prometteur."

Quant à son avenir personnel, le docteur Robertson confie: "Je n'ai pas d'autres projets que de continuer à travailler ici. Je ne sais pas combien de temps on peut être utile à une université mais j'imagine qu'il doit y avoir une limite." Peut-être en effet y a-t-il une limite, mais le docteur Robertson n'est pas homme à attendre passivement qu'elle soit atteinte: il est trop engagé dans l'édification d'une œuvre importante.



# *the surgeon who runs mcgill* by David Tafler

Dr. H. Rocke Robertson has made success so much of a habit that it has become an almost permanent part of an exciting and distinguished career.

A look at his various accomplishments, whether as a leading surgeon in Vancouver, a hospital official in Montreal, as administrator of Canada's largest university, or in a host of other functions before, after and in between, finds success at every turn.

Of course, it has not always been this way. Dr. Robertson himself remembers failing — once or twice. He still recalls the time he missed out on a course at medical school and had to make it up.

"But that was probably one of the best things that ever happened to me," he says. "I had to work twice as hard the second time."

And this, as well as anything, sums up the attitude of the man who, as principal and vice-chancellor, is chief administrator of Montreal's huge McGill University.

As a student (he graduated from McGill in 1936 and is the first graduate of the university to hold its top administrative post) his record was excellent despite that one detour. He led his class in general standing in the two final years of medicine, winning prizes in pathology, public health and surgery. He was elected class president in his final year.

He was a fine athlete as well, reaching the finals of the college boxing championships, playing English rugby, football and winning in the intercollegiate tennis doubles three years in a row. He was 55 last August 4 and still tries to get in the occasional fishing trip, golf match or tennis game.

After two years of internship at the Montreal General Hospital, Dr. Robertson went overseas and then enrolled in the army medical corps.

At the end of 1944, he moved to Vancouver to take the post of chief of surgery at the Vancouver Military Hospital. A year later, he rejoined civilian life as head surgeon at Shaughnessy Hospital there. He returned to Montreal in 1959 when he was offered the posts of surgeon-in-chief at the Montreal General Hospital and chairman of the department of surgery at McGill.

In November, 1962, he was named to head the university, succeeding Dr. F. Cyril James, who held the post for 22 years.

A tall, well-dressed, confident man, Dr. Robertson gives the impression of relaxed concentration. He leaves home early in the

morning and often comes home late, usually bringing a pile of homework with him.

It was not easy for Dr. Robertson to give up medicine.

"I think what took me away from it was the fact that this seemed to be a bigger field with wider interests," he says. "I feel this has been borne out since I have been here. I hated to leave medicine but I felt justified in doing so because there is greater scope, more challenge here.

"There are actually a thousand reasons," he adds.

He discusses almost any subject eagerly and with an impressive fund of knowledge, ranging from Montreal's new highway system ("What they've done is great") to McGill's poor intercollegiate football showing ("We're pretty Simon Pure as far as athletics go. A boy has to keep his standings up if he wants to play ball. It's always nice to win but I'd rather see it this way and lose every game.")

Dr. Robertson's responsibilities at McGill are staggering, taking in every aspect from finance to administration, construction to re-organization and literally hundreds of others.

Attendance at the university this year is 14,800, up 69 per cent since Dr. Robertson took over. The staff has increased 94 per cent in that time, and now numbers 975. Expenditures for 1968 are expected to reach \$33,100,000 — more than twice the university's 1961 budget.

And this is the hardest part of the principal's job — finding money in huge supply to keep the university progressing.

"Financing has become the most important aspect of my work," he says. "It is the same for every university in the world. Even the most favored institutions have difficulty finding enough money to continue growing and improving. There is such a great need, so much more you would like to do. You can't leave big gaps anywhere. You have to get going on every front and hope you won't have to stop."

Dr. Robertson says the university's tremendous growth and expansion could be spotted "a mile off" when he arrived. It was, and still is, a time of great transformation, a time when McGill was preparing to embark upon a \$67,000,000 expansion program.

Under Dr. Robertson, the university has undergone profound administrative reorganization, with many new people being hired and several important posts being filled, some for the first time.

The university is made up of 102 separate departments and, of these, 62 out of 83 "eligible" ones have moved or improved their quarters since 1961.

Since taking office, Dr. Robertson has compiled a comprehensive statistical study concerning almost every field of the university.

"This is the only way I know how to operate," he says. "I can answer questions and make decisions only with a good knowledge of what is going on."

The studies cover student population and its make-up, loss of staff through the "brain drain" to the west and south — "very few," he says — student services, failures, high school marks and their importance in assessing a student for university.

In this respect, Dr. Robertson defends high admission standards.

"Our studies show conclusively that there is very definitely a correlation between a student's performance in high school and his chances of success in university. Roughly 20 per cent of all first-year students will not graduate here and most of them did poorly in high school."

The statistics are so blatant, Dr. Robertson adds, that when a student is above a certain standard in high school, failure at university is most unlikely. As for those below admission standards, few make it. But there are exceptions, so McGill continues to accept them when there is room.

"This fully justifies our having a minimum admission requirement at a fairly high level," he says.

As far as the future is concerned, Dr. Robertson is optimistic.

"I don't have any doubts that we will forge ahead as long as we continue to do a good job. I think Canada is rapidly coming to appreciate the importance of her educational institutions, from both the governmental viewpoint and the social one. In this respect, the future is bright."

And for Dr. Robertson the man, the habitual success?

"I have no other plans than just to work away here. I don't know how long one can be useful to a university but I expect there is an upper limit."

There probably is an upper limit but you can bet that Dr. H. Rocke Robertson won't be sitting around waiting for it or trying to figure out when it will arrive. He's too busy doing important things.

(David Tafler is on the editorial staff of *The Gazette*.)

# viva montreal!

by Brodie Snyder

With statues to Dante Alighieri, considered the father of Italian poetry, and to John Cabot (Giovanni Caboto), the Genoan and Venetian mariner who discovered Newfoundland, Labrador and Cape Breton Island . . .

With streets named for both of them and for Marconi, the inventor of radio; for the villages of Mentana and Rivoli, for the city of Florence, for Christopher Columbus of Genoa, for Pope Pius IX and for St. Francis of Assisi . . .

And with places where men can play *bocchi* . . .

With all of that you couldn't be blamed for thinking you were in Rome or Milan or any other city in Italy.

But all of this is in Montreal — Canada's metropolis and most cosmopolitan city — and Montreal's 150,000 people of Italian descent make this the city's largest and most important ethnic group, after the nation's founding races of French and English.

The greatest period of growth for the city's Italian community came after the Second World War, between 1948 and 1953. Now there are signs that it will occur again as a result of Canada's new immigration laws.

Another factor is *Quebec House* in Milan. Open since October, 1965, it has concentrated on industrial and commercial promotion, cultural exchanges between Italy and this province, immigration and tourism. And officials say inquiries in Milan about emigration to Quebec and Montreal have increased 50 per cent in two years.

Italians who have come here have fitted well into their new environment in Montreal.

There are some six dozen Italian social and fraternal organizations in the city,



*Le nouvel hôpital Santa Cabrini, dans le secteur nord-est • The newly-built Santa Cabrini Hospital in the north east section • El nuevo hospital Santa Cabrini en el sector noreste • il nuovo ospedale Santa Cabrini, nel settore nord-est • Das neu errichtete Santa Cabrini Krankenhaus im Nordosten der Stadt.*

with perhaps the most important being the Italian-Canadian Businessmen's Association, which has some 400 members.

There are four Italian weekly newspapers in Montreal, bringing their readers international and national news, as well as stories about the Italian community here. There are travel agencies, food processors and manufacturers, import and export businesses and shops of all kinds — from textiles to furniture, from shoes to

art. There are Italian barbers, construction companies, landscape gardeners, leather goods producers and even a music college.

And there are the restaurants — literally hundreds of them — with their signs in Italian and their menus often in three languages. There are 88 *pizza* parlors alone listed in the yellow pages of the telephone book. And there are others that serve such Italian specialties as *ravioli*, *rigatoni*, *macaroni*, *spaghetti* and *fettucini*.

There is a Montreal soccer team, *Italia*, which the entire community cheers; and there are a number of artistic groups, many of them stressing folk dancing and singing from the Old Country.

Five of Montreal's Roman Catholic parishes are largely Italian — a far cry from 1905 when the city's first Italian parish, *Nostra Signora del Monte Carmelo*, was founded. In these churches the liturgy is in Italian, as are the sermons.

It was not always so . . .

Although Italy can claim ancient links with North America and with Canada through the explorers Columbus and Cabot, almost four centuries passed before Italians came to this country in any great numbers.

The first Italians here largely were soldiers, priests and artists working in the service of the French, the first settlers. For example, when the Iroquois threatened Montreal's existence in 1665, France sent out the Carignan-Salières Regiment. Part of the 1,000-man unit had been raised in Savoy and many of its men and officers were Italian. And many of them were among the 400 soldiers who stayed on as settlers when the regiment returned to France three years later.

Italians were among the heroes of the period. Enrico Tonti — called *main-de-fer* because he lost a hand in battle and wore an iron substitute — was a faithful lieutenant of LaSalle and played a large part in the great explorer's success. Capt. Tommaso Crisafé was one of the leaders of a force that soundly defeated the Iroquois as they seemed poised to massacre Montreal in 1691.

But the most illustrious Italian in New France was Francesco Burlamacchi (also known as François Charles de Bourlamaque), who was third in command to Montcalm and Lévis. After the British victory in 1759, he returned to France to plead in vain for a re-conquest and ended his career in honor as the governor of Guadeloupe. His name was given to the Quebec mining town of Bourlamaque.

By the end of the 18th century there were only nine Italian families among Montreal's 3,500 people.

But almost 100 years later, after Confederation, Italians came in great numbers to work on the railroad, then being pushed through to the west coast. Most were from the economically-depressed areas of southern and central Italy and many were single men or men who had left their families behind, hoping to become rich in Canada.

By 1901, there were 10,634 Italians in Montreal, settled mostly in the harbor areas, part of which became known as *La Piccola Italia*. As more and more came,



*Carmela Di Sarro*

*Miss Italie - Montréal 1968 • Miss Italia - Montreal 1968 • Miss Italien - Montreal 1968.*

the community began to expand westward and northward. And when the great wave of immigration began in 1948, newly-developed areas in the northern part of Montreal became heavily Italian.

In that period, the immigrants came mainly as construction workers but they soon branched out into related businesses of their own such as building companies, tiling firms and monument works.

Some of them brought highly-specialized arts to their new country. An example is Prof. Guido Nincheri, from Florence, who set up a small studio in Montreal in 1914 to make traditional stained glass windows, an art handed down nearly unchanged from the 12th century. His glowing windows today grace more than 150 churches throughout Canada.

Others, too, made their mark. Carlo Onorato Catelli, of Varese, introduced Montrealers to Italian food and built the city's first *macaroni* and *vermicelli* factory. A descendant of one of the oldest Italian-Canadian families, Louis Joseph Paul (Paolo) Napoléon Bruchesi, was archbishop of Montreal for more than 40 years, from 1897 to 1939. And Peter Shorteno, a

leading lawyer, in 1959 became the first man of Italian origin ever elevated to the bench in Canada. He now sits as a judge in Superior Court.

These men have been some of the leaders. But Italians generally have made a substantial contribution to the city with their closely-knit family life.

And they are here to stay. From the day of arrival, the ambition of each family was to own its own home. Everyone worked, the money was pooled and a house was bought or built as soon as possible. In the five Italian parishes, the ratio of homeowners is almost incredible — at least two-thirds, and often higher, which is a record unparalleled by any other ethnic group in Montreal.

The children are part of the community-at-large, too. An estimated 70 per cent of them are trilingual. They often speak Italian in the home, live in basically French districts, and attend English schools.

The Italians' record in Montreal is one of which they are proud. It is, indeed, one of which they can well be proud.

*(Brodie Snyder is general news editor of The Gazette.)*

# une petite italie

Vous vous croiriez à Rome ou à Milan ou dans une autre ville italienne. Impression indéfinissable qui ne vient ni du climat ni de la conformation géographique des lieux, mais plutôt des gens que vous couvoyez et de l'air que vous respirez.

Il y a d'abord, en place d'honneur, les statues de quelques grands Italiens, dont Dante Alighieri, le poète, et Jean Cabot (Giovanni Caboto), le navigateur vénitien qui découvrit en 1497 Terre-Neuve, le Labrador et l'île du Cap-Breton.

Partout, des rues portent des noms d'hommes ou de villes légendaires de l'Italie. Dante, Jean-Cabot, Marconi, Pie IX, Saint François d'Assise, Mentana, Rivoli, Florence, Christophe-Colomb, etc.

Il y a aussi ces lieux de rencontre où les hommes se retrouvent entre eux pour jouer une bonne partie de "bocce", l'équivalent de la pétanque.

Vous vous croiriez à Rome ou à Milan ou dans une ville italienne inconnue... pourtant, vous êtes bien en plein Montréal!

Ils sont 150,000 Italiens ou citoyens de descendance italienne qui forment ici le groupe ethnique le plus important après les Canadiens français et les Canadiens anglais.

L'essor de la communauté italienne de Montréal remonte aux années qui ont suivi la fin de la Deuxième guerre mondiale, et plus particulièrement à la période allant de 1948 à 1953. On prévoit que ce mouvement d'immigration ne va pas s'arrêter là, au contraire! Depuis 1965, soit depuis l'ou-

*Les épiceries de spécialités italiennes sont très fréquentées • Italian shops offer delicacies from homeland • Las tiendas de especialidades italianas tienen una numerosa clientela • Negozi alimentari di specialità italiane sono molto frequentati • In vielen Feinkosthandlungen werden italienische Delikatessen angeboten.*





verture de la Maison du Québec à Milan, on a constaté une hausse de 50% dans les demandes de renseignements sur Montréal et le Québec. Les nouvelles lois de l'immigration canadienne permettent d'espérer plus encore.

Comment vivent les Italiens transplantés à Montréal?

Très bien, et heureux, dans l'ensemble. Grâce à leur esprit communautaire et à leurs habitudes de vie familiale et collective, ils se regroupent et s'adaptent facilement à leur nouvelle vie, à un nouveau climat et à de nouvelles coutumes.

On compte au moins 70 associations culturelles et sociales au service des Italo-Québécois de la métropole. La plus importante est sans doute l'Association des hommes d'affaires italo-canadiens qui

groupe tout près de quatre cents membres.

Les Italiens de Montréal ont aussi créé leurs propres journaux, quatre hebdomadaires dans lesquels ils trouvent des nouvelles internationales, nationales et divers articles concernant la colonie italienne locale.

Au Québec, les Italiens possèdent leurs propres agences de voyages, leurs fabriques d'aliments, leur réseau d'importation et d'exportation. Ils ont aussi leurs boutiques et magasins où ils peuvent se procurer tout ce dont ils ont besoin, depuis les articles ménagers et les vêtements jusqu'aux meubles et aux objets d'art.

Il ne faut pas oublier les nombreux figaros, les entrepreneurs, les jardiniers-paysagistes, les artisans, les fabricants d'articles de cuir, les artistes et les musi-

ciens, ces derniers formés pour la plupart à leur propre école de musique.

Quant aux restaurants qui offrent la pizza, le ravioli, le rigatoni, le macaroni, le spaghetti, le fettucini et autres spécialités, on les trouve par centaines à Montréal qui ont enseigné, raison sociale et menus dans la langue des ancêtres et souvent aussi dans les deux langues officielles du pays d'adoption.

Côté divertissement, les Italiens savent aussi très bien s'organiser et s'amuser. Ils ont leur équipe de soccer, l'*Italia*, suivie de près, applaudie et encouragée par la colonie toute entière. Plusieurs groupes folkloriques et artistiques reprennent et perpétuent les danses et les airs du vieux pays.

La religion constitue pour eux un lien

*Les vins et les plats italiens sont à l'honneur • Italian restaurants serve native foods and wines • Los restaurantes italianos sirven platos y vinos de su país • Ristoranti italiani servono cibi e vini nazionali • Italienische Speisen und Weine werden in italienischen Restaurants serviert.*





*L'église Notre-Dame de la Défense est l'un des cinq temples qui accueillent les catholiques italiens • Notre-Dame de la Défense is one of Montreal's five largely-Italian churches • Notre-Dame de la Défense, una de las cinco iglesias que acogen a los católicos italianos • Nostra Signora della Difesa è una delle cinque chiese che accolgono i cattolici italiani • Die Notre-Dame de la Défense-Kirche, eine der fünf italienischen Kirchen in Montreal.*

de plus. Ils sont en général catholiques romains et se retrouvent chaque dimanche et fête dans l'une ou l'autre des cinq paroisses desservies par des prêtres italiens. Tout s'y fait dans la langue des fidèles: liturgie, sermon et chants sacrés. Cette tradition de la messe à l'italienne remonte à la fondation de la première paroisse italienne de Montréal, la Nostra Signora del Monte Carmelo, en 1905.

Il ne faudrait cependant pas conclure que tout cela s'est fait tout seul pour les premiers Italiens qui arrivèrent à Mont-

réal. Il aura d'abord fallu un écart de 400 ans entre les expéditions de Colomb et de Cabot et la redécouverte du Canada par leurs descendants. Les premiers Italiens à débarquer sur nos rives étaient pour la plupart des soldats, des prêtres et des artistes au service de la France. Quelques-uns d'entre eux furent même des héros.

Quand les Iroquois menacèrent l'existence de Montréal, en 1665, la France dépêcha dans sa colonie les 1,000 hommes du régiment de Carignan-Salières. Une bonne partie de ces hommes venaient de la Sa-

voie et plusieurs de ses officiers et de ses soldats étaient Italiens. Sa mission terminée, en 1668, le régiment retourna en France incomplet: 400 militaires, dont un bon nombre d'Italiens, avaient décidé de s'établir au Québec et d'y défricher la terre.

Au nombre des héros légendaires, mentionnons Enrico Tonti — surnommé *Main-de-fer* à cause du membre artificiel qui remplaçait sa main perdue à la guerre. Il fut le fidèle lieutenant de La Salle et un explorateur infatigable. Le capitaine Tommaso Crisafé, pour sa part, mit les Iro-

quois en déroute en 1691 et sauva ainsi Montréal du carnage. Le plus illustre, Francesco Burlamacchi — mieux connu sous le nom de François-Charles de Bourlamaque, — seconda admirablement Montcalm et Lévis et, une fois Québec aux mains des Anglais, retourna en France implorer le roi de reconquérir ce territoire français. Sa démarche demeura vaine, on le sait. Il devint plus tard gouverneur de la Guadeloupe. Le souvenir de ses exploits demeure encore vivace au Québec, où l'on a donné son nom à une ville minière: Bourlamaque.

À la fin du 18<sup>e</sup> siècle, il ne restait plus que neuf familles d'origine italienne parmi les 3,500 habitants de Montréal. Mais après 1867 les Italiens se mirent à affluer pour travailler à la construction des chemins de fer. Ils venaient pour la plupart des régions défavorisées du sud et du centre de l'Italie. Plusieurs étaient des célibataires ou des pères de famille qui s'étaient exilés dans l'espoir de faire fortune rapidement et de retourner vivre chez eux.

En 1901, il y avait à Montréal 10,634 Italiens, groupés pour la plupart aux abords des quais dans un quartier qu'on surnomma bientôt *la piccola Italia*. Des compatriotes, des parents, des amis les rejoignirent et la colonie se répandit vers l'ouest et vers le nord de la ville. À partir de 1948, avec la grande vague d'immigration que l'on sait, les Italiens déferlèrent sur le secteur nord de Montréal, où ils s'établirent définitivement.

À cette époque, les Italiens qui émigraient au Canada étaient surtout des manœuvres et des ouvriers en construction, mais bientôt les plus hardis se lancèrent en affaires et progressèrent tant et si bien qu'ils purent, à leur tour, assurer du travail à bon nombre de leurs compatriotes.

D'autres nous ont enrichis de leurs connaissances artistiques. L'un de ceux-là est le professeur Guido Nincheri, verrier de Florence qui vint, en 1914, ouvrir une modeste boutique à Montréal. Appliquant une technique très proche de celle des artistes du 12<sup>e</sup> siècle, M. Nincheri a orné de ses précieuses verrières teintées plus de 150 églises canadiennes.

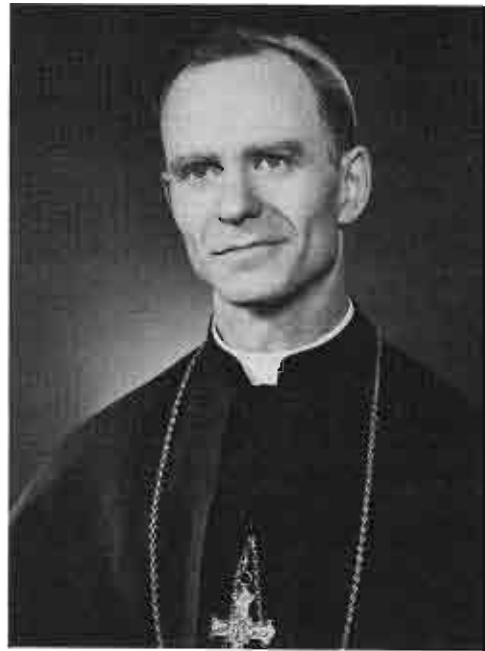
Sur le plan des réussites industrielles, Carlo Onorato Catelli, originaire de Varesè, est sûrement la figure la plus connue. M. Catelli a gagné les Canadiens aux pâtes spaghetti, macaroni et vermicelle qui portent son nom.

Il n'est pas de domaine, en réalité, où on ne les retrouve. Louis-Joseph-Paul (Paolo) Napoléon Bruchési, issu d'une des plus vieilles familles italo-canadiennes, fut archevêque de Montréal de 1897 à 1939. Son neveu, Jean Bruchési, professeur, histo-

rien, écrivain, sous-secrétaire de la province de Québec, fut nommé en 1959 ambassadeur du Canada en Espagne (y compris le Maroc en 1962) et, en 1964, ambassadeur en Argentine, Uruguay et Paraguay. Me Peter Shorteno, éminent avocat, devint en 1959 le premier juge d'origine italienne au Canada. Il siège maintenant à la Cour supérieure.

Ces hommes ont atteint un rang élevé, mais il ne faudrait pas minimiser la contribution importante des simples citoyens qui, en s'intégrant à la communauté, lui ont apporté toute la richesse de leur culture, de leurs traditions et de leur labeur.

Grâce à sa grande facilité d'adaptation, l'Italien s'insère aisément dans son nouveau milieu et s'y installe à demeure. Son premier souci, en effet, lorsqu'il arrive, est de posséder au plus tôt son propre toit. Ainsi, bon nombre des Italiens de Montréal sont propriétaires de leur maison. Pour l'acquérir, les membres d'une même famille unissent leurs efforts et leurs économies et ils y parviennent en très peu de temps. Selon des statistiques, aucun autre groupe ethnique à Montréal n'atteint aussi vite à d'aussi bons résultats.



*Mgr André Cimichella est l'un des évêques auxiliaires de Montréal • Msgr. André Cimichella is one of the auxiliary bishops of Montreal • Monseñor Andrés Cimichella es uno de los obispos auxiliares de Montreal • Monsignor Andrea Cimichella è uno dei vescovi ausiliari di Montréal • Msgr. André Cimichella, einer der Montrealer Weihbischöfe.*

*M. Peter Shorteno, premier juge d'origine italienne, siège à la Cour supérieure de Montréal • Mr. Justice Peter Shorteno is Canada's first judge of Italian descent • El Sr. Peter Shorteno, primer juez de origen italiano, preside en la Corte Superior de Montreal • L'avvocato Peter Shorteno è il primo giudice di origine italiana • Richter Peter Shorteno, Kanadas erster Richter italienischer Abstammung.*





*Dernière inspection du fret à l'aéroport international de Montréal • Cargo checked at Montreal International Airport • Última inspección del flete en el aeropuerto internacional de Montreal • Ultima ispezione del cargo all'aeroporto internazionale di Montréal • Frachtinspeizierung auf dem Montrealer Internationalen Flughafen.*

## going up

Montreal has come to be known, in the boom period of civil aviation since the end of the Second World War, as the air capital of the world. Proof of this lies in the fact that the Canadian metropolis is the headquarters of the industry's two worldwide regulatory bodies: the International Civil Aviation Organization and the International Air Transport Association.

It is natural, then, that Montreal has been in the forefront of a virtual revolution that has swept aviation in the last few years — the emergence of air cargo as a major factor in the industry.

Through the freight sheds and customs inspection at the thoroughly modern

Montreal International Airport, some 35 miles west of the heart of the city, passes a fantastic and intriguing array of merchandise from the four corners of the globe — elephants and race horses; prize cattle and baby chicks; snakes for zoos and monkeys for research; furs, jewelry and gold bullion. There are just a few of the exotic items that freight brokers and airline representatives are called upon to deal with, day in and day out.

Until a few years ago, almost everything that travelled by air freight could be labelled either "special" or "peculiar" and the staples were such things as fresh flowers (they have to be moved quickly or

they'll die) and the daily papers (there's nothing as old as yesterday's news).

But today the list of things being moved by air seems almost endless. Emergency items make the headlines — drugs and medical equipment and food and clothing for disaster victims and spare parts for disabled ships or aircraft. But the bulk of the business is in everyday items — machinery, textiles, automobile parts, chemicals, electrical products, printed matter and fresh fruit and vegetables.

And there is more of it moving by air than ever before. Air cargo growth rates continue to soar. In the last six years, world-wide air freight has increased by 25 per cent per year, compared to the passenger rate increase of 15 per cent annually.

Two factors mainly are responsible. The big jets made the business boom and provided the breakthrough by faster and cheaper service. And ground-handling facilities have improved enormously so that time the jets save stays saved.

Nowhere is this surging growth more evident than on the North Atlantic, the world's busiest air route, or at Montreal International Airport, one of its two western gateways, along with New York.

Statistics at Montreal prove the point. There are no fewer than 17 airlines flying cargo in and out of the city.

Ten European-based carriers are in the service, including KLM Royal Dutch Airlines which started the whole thing in a big way in 1949. The others: Aeroflot, from the Soviet Union, Air France, Alitalia, British Overseas Airways Corporation, Lufthansa, Irish International Airlines (Aer Lingus), Sabena Belgian World Airlines, Scandinavian Airlines System and Swissair.

There are five North American-based international airlines in the service: Air Canada and Canadian Pacific Airlines from Canada; Eastern Airlines and Northeast Airlines from the United States and Aerovaves de Mexico.

And, finally, two Canadian domestic airlines fly cargo to and from Montreal, serving mostly the isolated, frontier areas of the developing northland. They are Quebecair and Nordair.

The figures for these lines all are impressive. SAS, for example, reported its air cargo business in the last four months of 1966 as double that for the same period of the previous year. KLM reported 1966 business as 70 per cent ahead of 1965. Air Canada has increased air cargo by 250 per cent in the last six years.

The airlines know they have a good thing going for them and they're pushing it with programs to promote and assist

international trade. They've done market research. They've set up offices, including many in cities to which they don't fly. And they are turning out market news journals.

They've been inventive about it, too. For example, one airline noticed that the Canadian lobster season doesn't coincide with that in Europe. Now it does a big business in flying crustaceans from Canada's Maritime provinces to the kitchens of the continent's best restaurants.

There's still one major problem to be licked in the interests of a balanced two-way business. That's the fact that much of Canada's export produce is not easily adaptable to aircraft handling with such

commodities as wheat, iron ore and pulp and paper products. But the engineers are working on it and they think they'll find an answer soon.

Even so, the future is bright. Freight today represents some 10 to 12 per cent of all revenue for most airlines. And an industry estimate is that by 1975 air cargo could be bigger business than the well-established passenger trade.

There is no doubt the potential is there. On the North Atlantic now, one per cent of all freight crossing the ocean moves by air. Experts estimate that 20 per cent of all freight is considered suitable for air transport. That's the growth factor.

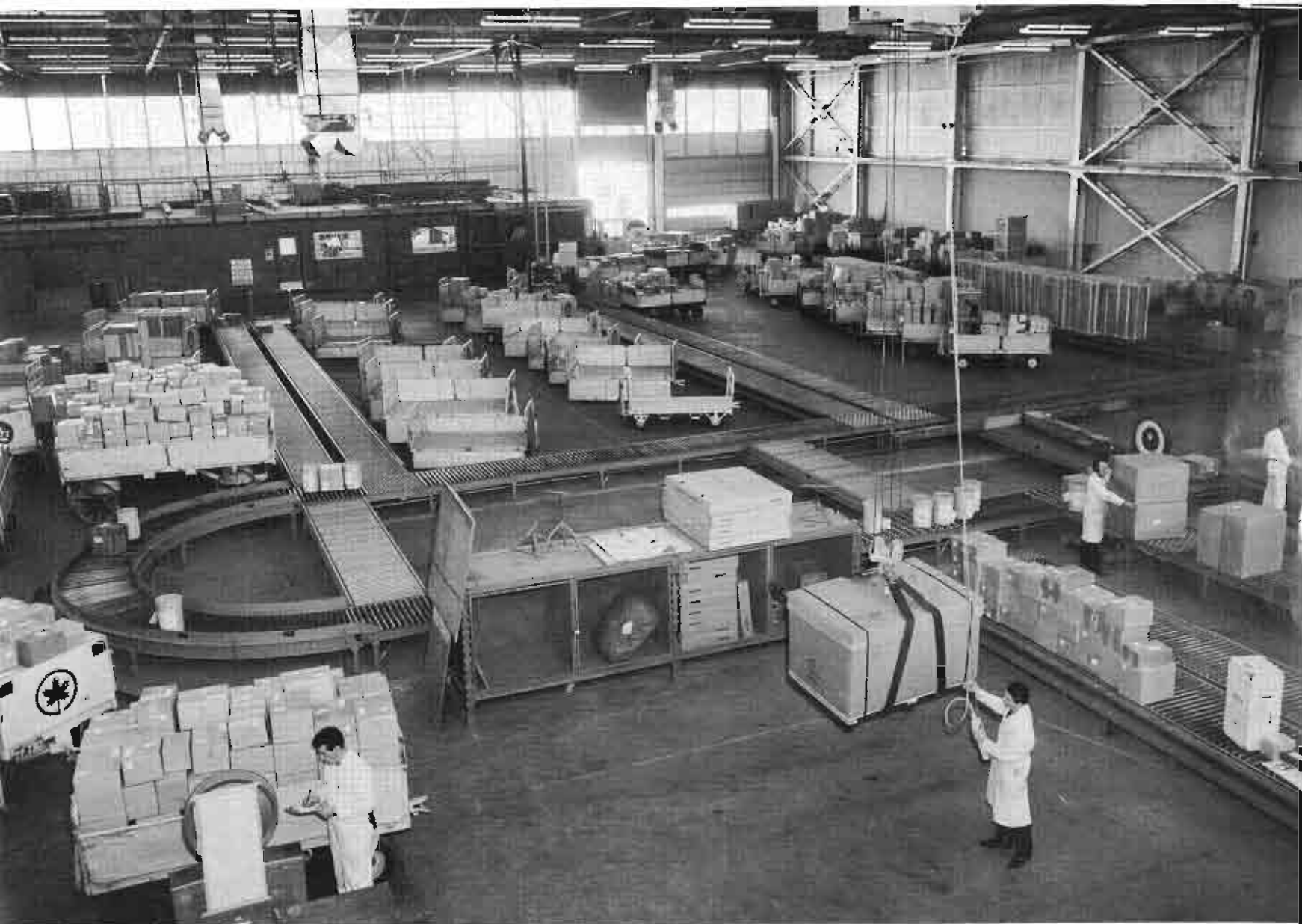
Just over the horizon are the planes that can do the bigger job that will be required. These are the jumbo jets, such as Boeing's 747 which will have a 100-ton capacity and should be in service by 1969.

The importance of it all cannot be over-emphasized.

This is what Walter Binaghi, the president of the ICAO Council, has to say on the subject: "The air cargo industry can contribute to the development of the economies of some of the weaker nations as well as to domestic aviation."

It's a big, wide new field and Montreal, already an aviation centre second to none, is right in the middle of it.

*Le triage des caisses s'effectue dans de vastes hangars • Shipments prepared for overseas flights in huge warehouse • La selección de los cajones tiene lugar en vastos cobertizos • Spedizioni preparate per voli transatlantici in vasti hangars • Die Ladung für Übersee Flüge wird in grossen Speichern zusammengestellt.*





On procède au chargement d'un avion à réaction d'Air Canada • Cargo loaded aboard Air Canada jet • Cargando un avión a reacción de Air Canada • Si procede al carico di un aereo a reazione di Air Canada • Ein Air Canada-Düsenflugzeug wird mit Fracht beladen.

## importance sans cesse croissante du fret aérien

Au cours de la période d'expansion de l'aviation civile des vingt dernières années, Montréal s'est acquis la réputation de capitale mondiale de l'air. La présence dans la métropole canadienne des sièges principaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Association du transport aérien international en témoigne.

Il ne fait par conséquent aucun doute que Montréal fut au tout premier plan de la véritable révolution qui, avec l'apparition encore récente du cargo aérien comme facteur important dans l'industrie, modifia sensiblement le visage de l'aviation.

Des marchandises d'une variété incroyable et venant de toutes les parties du monde défilent dans les locaux de la douane et les hangars de l'aéroport internatio-

nal de Montréal, situé à quelque 15 milles (24 kms) à l'ouest du centre-ville: des chevaux de course, des bestiaux primés, des poussins, des éléphants, des serpents pour les jardins zoologiques, des singes destinés à des expériences scientifiques, des fourrures, des bijoux, des lingots d'or, etc.

Il y a quelques années, presque tout ce qui empruntait la voie des airs pouvait être étiqueté *périssable* ou porter la mention *livraison urgente*. Il s'agissait, par exemple, de fleurs (pour lesquelles le temps est le pire ennemi) et de journaux (qu'y a-t-il de plus périmé qu'une nouvelle de l'avant-veille?). Mais aujourd'hui, peu de marchandises importées exigent une manutention accélérée. Les produits devant atteindre rapidement le lieu de leur destination

tels les pièces de rechange d'un navire avarié ou les médicaments, les vivres et les vêtements requis pour les victimes d'un désastre, sont par le fait de leur caractère exceptionnel l'objet d'une attention toute particulière. Le gros des marchandises acheminées par les routes aériennes est maintenant constitué de ce qui avait commencé par détonner, il y a encore peu de temps, à bord des avions: de la machinerie, des textiles, des pièces d'automobiles, des produits chimiques, des appareils électriques, des imprimés, des fruits et des légumes.

Certaines statistiques illustrent à merveille la popularité actuelle du fret aérien: depuis 1961, ce dernier a connu un accroissement annuel de 25 pour cent alors que, depuis la même date, le nombre des pas-

sagers des aérobuses a augmenté de 15 pour cent par année.

Que les gros avions à réaction soient plus rapides et offrent un service à meilleur compte et que les installations au sol se soient considérablement améliorées constituent les deux principaux facteurs de l'essor du fret aérien.

Ce succès n'est nulle part aussi remarquable qu'au-dessus de l'Atlantique nord, où se voient les routes aériennes les plus achalandées du monde. À une extrémité de ce vaste réseau se trouvent les aéroports de Montréal et de New York, les deux portes de l'ouest.

Montréal est desservi par les transporteurs de 17 compagnies aériennes.

De ce nombre, dix compagnies sont européennes: KLM, la société hollandaise qui fut à l'origine du grand mouvement, en 1949; Aeroflot, de l'U.R.S.S.; Air France; Alitalia; British Overseas Airways Corporation; Lufthansa; Irish International Airlines (Aer Lingus); Sabena; SAS et Swissair.

Sept sociétés aériennes nord-américaines, dont quatre canadiennes, deux des États-Unis et une du Mexique, font par ailleurs escale à Montréal: Air Canada, les lignes aériennes du Canadien Pacifique, Québécoir et Nordair (ces deux dernières compagnies desservant en majeure partie, depuis les grandes villes du Canada ou du Québec, les territoires du Grand Nord canadien), Eastern Airlines, Northeast Airlines et Aeronaves.

Les rapports périodiques de toutes ces compagnies contiennent des chiffres qui ne cessent d'étonner. SAS, par exemple, souligne que les activités de ses cargos aériens furent deux fois plus considérables au cours des quatre derniers mois de 1966 que pendant la même période de l'année précédente. KLM rapporte une hausse de 70 pour cent de ses affaires en 1966, comparativement à ce qu'elle avait réussi en 1965. Toujours dans le domaine du fret aérien, Air Canada a connu un accroissement d'environ 250 pour cent au cours des six dernières années.

Visant pour elles-mêmes un meilleur rendement, les compagnies aériennes n'ignorent pas que ce dernier va de pair avec un commerce international sain et grandissant. C'est pourquoi elles ont effectué des études de marchés et mis sur pied des bureaux dans un plus grand nombre de villes qu'il n'existe d'aéroports internationaux.

Des découvertes étonnantes ont révélé une fois de plus que le nouveau champ d'activité des compagnies aériennes s'étend à l'infini. Qui dira, par exemple, comment on a découvert que la saison des homards au Canada ne coïncide pas avec celle d'Europe? Et qui dira combien ce seul écart entre les saisons canadienne et européenne de ces délicieux crustacés est source de satisfactions pour les compagnies aériennes, les grands restaurants... et les fins gourmets des deux continents?

Le fret aérien international considéré sous l'angle des intérêts du Canada doit

cependant faire face à un problème de taille: la majorité des exportations canadiennes se composent de produits encore difficilement transportables par la voie des airs. Qu'il suffise de mentionner le blé, le minerai de fer et les produits de nos grands moulins à papier. Mais des ingénieurs étudient sérieusement la question et croient qu'une solution sera bientôt trouvée.

Malgré tout, l'avenir promet beaucoup. Le fret aérien représente aujourd'hui environ 10 à 12 pour cent des revenus de la plupart des sociétés aériennes. Et certains prédisent que le fret aérien aura surpassé en importance le transport sans cesse plus florissant des voyageurs.

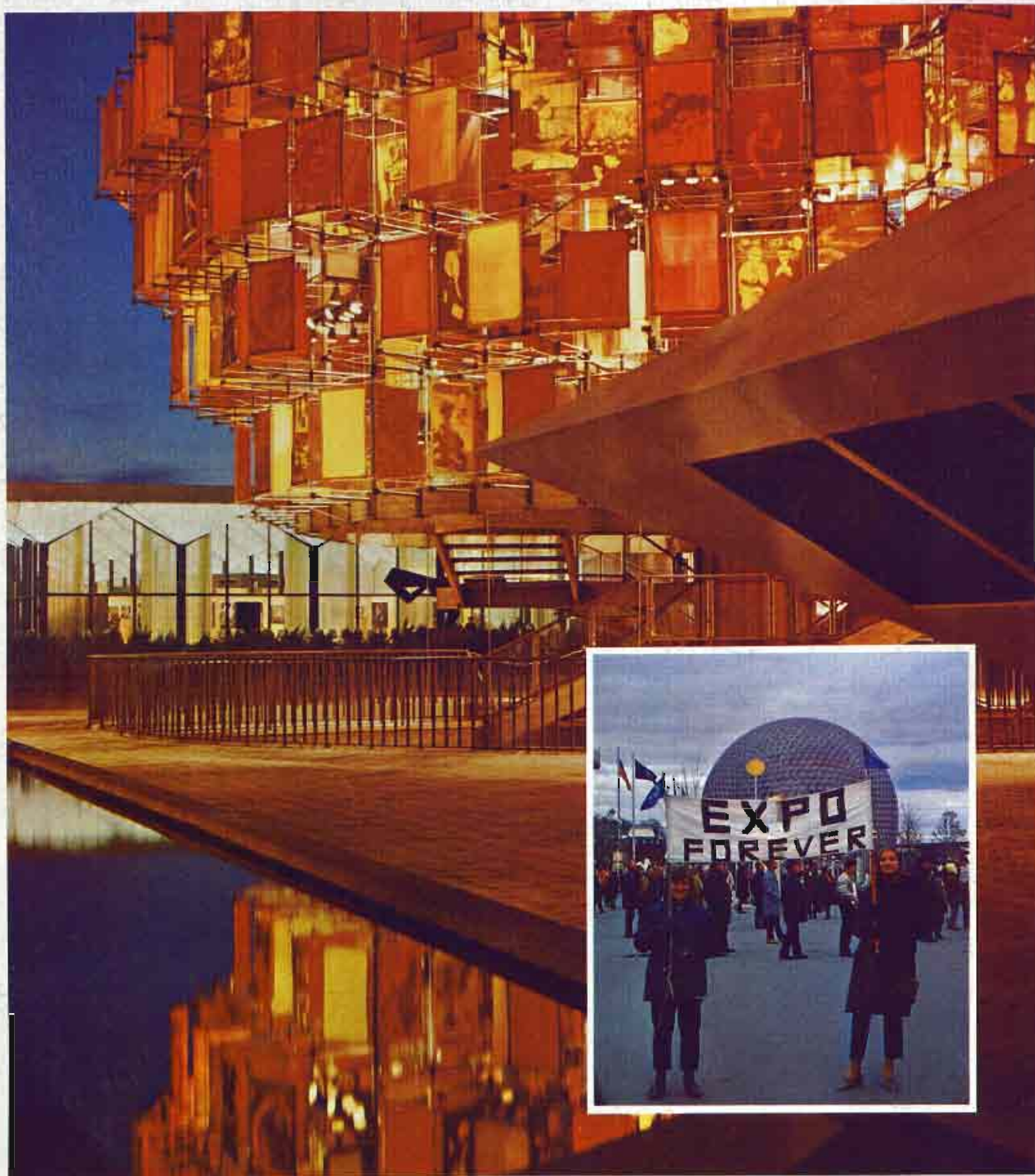
D'ores et déjà, un pour cent de toutes les marchandises voyageant entre l'Europe et l'Amérique du Nord traversent l'Atlantique par la voie des airs. Les experts estiment que 20 pour cent des exportations et des importations peuvent voyager par cargo aérien.

Les cargos qui effectueront dans un avenir rapproché le plus gros du travail s'annoncent déjà à l'horizon. Ce sont les avions à réaction géants, tel le Boeing 747, capable de transporter une cargaison de 100 tonnes et dont la mise en service est prévue pour 1969.

En ce domaine, l'expérience prouve qu'aucune prédiction n'est trop osée. Et pour Montréal, avantagée autant par sa situation géographique que par sa renommée internationale, que ne peut-on espérer?

*Les marchandises se présentent sous les formes les plus diverses • Different sizes and shapes show variety of air cargo • Las mercaderias se presentan bajo las formas más diversas • Le merci si presentano sotto le forme più diverse • Luftfracht, unterschiedlich in Grösse und Form.*





*Expo 67 n'est plus! Mais comme on le constate ici le sentiment populaire a tenu spontanément à se manifester. "Terre des Hommes" accueillera les foules en mai 1968 • "Expo 67" is no more, but all the world, and two nice young Montrealers, have welcomed the decision to maintain its spirit and its glory in Montreal next spring in Man and His World • ¡Expo 67 ya no es más! Pero el mundo entero acogió alegremente la decisión de mantener, desde la próxima primavera, el espíritu y la gloria de "la Tierra de los Hombres" de Montreal • Expo 67 non è più! Ma come lo si può constatare il sentimento popolare non ha voluto staccarsi dalle meraviglie della "Terra dell'Uomo" che accoglierà nuovamente le folle nel maggio 1968 • Expo 67 ist nicht mehr, aber allgemein wird der Entschluss begrüsst, die Ausstellung im kommenden Frühjahr unter ihrem sinngemässen Motto "Der Mensch und seine Welt" weiterzuführen.*