

# montréal '64

JUN  
JUNE  
JUNIO  
GIUGNO  
JUNI



# montreal '64



VOL. 1

No 2

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

## sommaire contents

at age 104, a pace-setter .....	4
de rembrandt à picasso .....	6
à l'heure des marchés .....	8
how city dwellers return to the soil .....	10
"le quartier des affaires" .....	11
giants in concrete clothing .....	13
le cardinal léger .....	14
his brothers' keeper .....	15
montréal, plaque tournante du tourisme	16
"la belle province" french quality, american dynamism .....	18
wheels 'round the world .....	20
montréal, centre de construction ferroviaire .....	22
comment deux îles sont sorties des eaux	23
as world watches, two islands are born	26
vents et voiliers du québec .....	27
modern mariners .....	29
focus on montreal .....	30
actualités .....	31

Directeur général - General Manager  
*Paul Cholette*

Comité de rédaction - Editorial Board  
*Michel Roy*  
*Bill Bantey*  
*Jean Tainturier*

Directeur artistique — Art Director  
*Gaston Parent*

Lithographiée aux ateliers de la Gazette, à Montréal  
Lithographed by Gazette Printing Company (Limited) Montreal

Reproduction autorisée des textes et illustrations à moins  
d'indication contraire.

Texts and illustrations may be reproduced without permission  
unless copyright is shown.

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  
Y. Bellamare • Photography Place Inc. • Armour Landry • Studio Lausanne  
Canada Wide Photo • Hayward Studios Inc. • Jac-Guy

Couverture: Pour l'Exposition universelle de 1967,  
une île est en voie d'agrandissement; une deuxième  
est créée de toute pièce • Cover: One island is  
being enlarged and a second created in St. Lawrence  
River for 1967 World's Fair site • Cubierta: Para  
la Exposición Universal de 1967 se está agrandando  
una isla y creando otra, en Río San Lorenzo.  
• Copertina: Per l'Esposizione universale del 1967,  
si sta allargando un'isola nel fiume San Lorenzo e  
creandone di sana pianta una seconda • Titelbild:  
Eine Insel wird vergrößert und eine zweite im Sankt-  
Lorenzstrom künstlich geschaffen für das Gelände  
der Weltausstellung 1967.

# ***une œuvre de la nature et de l'homme***

Il convenait de consacrer quelques pages de ce numéro à l'emplacement de l'Exposition universelle et internationale de 1967. C'est en effet à la fin du présent mois, ou plus précisément à la première heure du 1er juillet, que la Ville de Montréal, au cours d'une cérémonie officielle, fera remise à la Compagnie canadienne de l'Exposition du terrain qu'elle s'est engagée, par des accords avec les Gouvernements du Canada et de Québec, à fournir et à aménager en vue de cette Exposition.

L'événement mérite d'être souligné. Il est le résultat d'une idée audacieuse, celle d'utiliser le fleuve et les perspectives incomparables qu'il offre de ses deux rives, comme site de l'Exposition. Il est l'aboutissement d'un grand rêve: celui de faire servir la géographie à l'illustration du thème même de cette manifestation.

"Terre des Hommes." Nous avons voulu, dès le début, identifier cette "terre" avec l'emplacement: deux îles, une agrandie, l'île Sainte-Hélène, et une autre créée de toutes pièces, l'île Notre-Dame, toutes deux se déployant au milieu du Saint-Laurent, face au Mont-Royal et aux grands immeubles du centre de Montréal.

Voilà bien un décor merveilleux qui exprime tout à la fois et dans son ensemble une synthèse, un symbole et un enseignement. D'abord, synthèse de l'eau et de la terre, expression de l'alliance fraternelle et indissoluble des mers et des continents, des fleuves et des plaines, qui conditionne toutes les civilisations, mais que l'homme marque en retour de son génie et de son action. N'est-ce pas là l'image du Canada, pays aux vastes pièces d'eau qui s'ouvrent sur les grands océans du monde? N'est-ce pas là le symbole même de notre ville qui doit avant tout à son incomparable voie fluviale sa fortune et son prestige?

De ces deux îles, œuvres de la nature et de l'homme, ne se dégage-t-il pas enfin une singulière, mais très haute leçon? Celle de la confrontation sans cesse renouvelée de l'idéal et de l'effort humains avec la réalité, mais où l'équilibre des forces en présence amène une adaptation féconde de la pensée et de l'action. C'est ainsi que Montréal a voulu offrir à tous les pays du monde pour 1967 un lieu de rendez-vous qui soit à la mesure de l'univers, de l'humanité entière, de ses rêves et de ses efforts; un emplacement qui aura donné, dès le début, à l'Exposition dont il sera le théâtre, la signification à la fois profonde et exaltante de "Terre des Hommes".

## ***a dream fulfilled, a theme realized***

It is only fitting that several pages of this issue be devoted to the Universal and International Exhibition of 1967. At the end of the present month — more precisely, during the first hour of July 1 — the City of Montreal, at an official ceremony, will turn over to the Canadian Corporation for the 1967 World Exhibition the land which it contracted to provide and lay out for the exhibition, under terms of an agreement with the governments of Canada and Quebec.

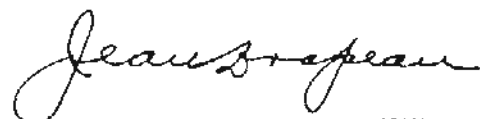
The event is worth noting. It is the result of a daring idea: Utilizing the river and the incomparable perspectives it offers from both banks as site of the exhibition. It is the realization of a great dream: Utilizing geography to illustrate the very theme of the manifestation.

"Man and his World." From the start, we sought to identify this "World" with the site: Two islands, one enlarged (St. Helen's Island) and one created by man (Île Notre-Dame), both in mid-St. Lawrence River, facing Mount Royal and the skyscrapers of the mid-town area.

It is a fascinating setting, expressing simultaneously a synthesis, a symbol and a lesson. The synthesis is of water and land, an expression of the fraternal and indissoluble alliance of seas and continents, rivers and plains, which condition all civilizations, yet marked in turn by man's genius and action. Is that not the image of Canada, a country of vast waterways sweeping into the great oceans of the world? Is that not the very symbol of our city which owes its fortune and prestige to its magnificent river?

Does not a singular and mighty lesson emerge from these two islands, the combined work of nature and man? It is a lesson of the constant confrontation of the ideal and the human effort with reality, where the balance of forces in play lead to a fertile adaptation of thought and action. It is in this way that in 1967, Montreal wished to offer the countries of the world a meeting-place worthy of the universe, the whole of humanity, its dreams and its efforts; a site which, from the beginning, will have given to the exhibition it embraces the profound and stirring significance of "Man and his World."

LE MAIRE DE MONTRÉAL



MAYOR OF MONTREAL

## at age 104, a pace-setter

In 1961, the New York firm of Raymond Loewy/William Snaith Inc., world-famous for its space and movement studies, carried out an intensive examination of 24 art museums in North America's greatest cities.

The study's amazing conclusion: Between 1958 and the present, the growth rate at The Montreal Museum of Fine Arts had been "phenomenal and unprecedented" in America.

The Montreal Museum — Canada's

oldest art institution — dates back to April 23, 1860. However, its growing international status does not depend on this but rather on the fact that in recent years, it has become a pace-setter in the North American museum world.

Under the dynamic directorship of Dr. Evan H. Turner, 36, new life, new policies, a new philosophy have marked the institution's radical evolution.

From an institution whose annual attendance only a few years ago was as low

as 50,000, Dr. Turner has converted it into a bustling community centre for Montreal's two principal cultures with the result that as many as 350,000 people now visit the Museum each year.

And the visits always prove stimulating, thanks to such varied major presentations as the works of van Gogh and Picasso, contemporary Soviet art and *Objets Trouvés*, Eskimo graphics and French masters.

The Museum's permanent collection is an outstanding one. It has some 1,500 paint-



ings and over 100,000 objects, one of the most diverse collections of decorative arts in America.

In fact, the Museum is unique among Canada's major museums in presenting paintings, sculpture and the decorative arts of not only the Western civilization but also of the Near East, the Orient, various African tribes and the pre-Columbian cultures.

The Museum is also an unusual one in the history of Western museology because probably no other major museum has depended so completely for its past administration and growth upon successive generations of enlightened private supporters.

Open to the public free of charge, the Museum contains many distinguished paintings by both the Old and new masters of Europe.

The Dutch collection includes three Rembrandts as well as works by Jacob Ruysdael, Emmanuel de Witte and Karel Appel.

The Italian school is represented by such painters as Botticelli, Tiepolo, Canaletto, Neri di Bicci, Mantegna, Tintoretto, Guardi and Afro.

El Greco, Velasquez, Ribera, Goya and Feito are among the Spanish painters.

The many British artists on display include Wilson, Reynolds, Gainsborough, Lawrence, Opie, Hoppner, Constable, Turner and Matthew Smith.

The French school is represented by such painters as Bourdon, Hubert Robert, Cézanne, Daumier, Mathieu and Soulages.

Canadian painting and sculpture in the collection provide a fascinating reflection of the two great cultural strains which are combined in Montreal's people and of the country's widely varied scenery — the avenues and alleys of its cities, the harbors and glens of its coastal provinces, the vast reaches of the Prairies, the awesome peaks of the Rockies and the expanses of the North.

The decorative arts section of the Museum is like a miniature of the Victoria and Albert Museum. Here are to be found 5,000 years of history and every quarter of the globe.

Products of many races and civilizations, they are in the Museum's collection each in their own right as a work of art, and not merely as an archaeological or historical specimen.

In line with its policy of being representative rather than specialist, the Museum has good examples of every culture — from China to Peru, with the whole of Asia and Europe in between.

French-Canada's traditional arts have an important place in the collection. Three reconstructed rooms show typical interiors of the early Quebec. These are so popular with visitors that they sometimes overlook the rich collection of French-Canadian silverware.

The Museum, however, is more than a showcase for paintings and the decorative arts. More and more, it has become a centre of learning.

Much of this is due to the educational program undertaken for children by the Museum proper as well as by its School of Art and Design and Art Centre.

Courses are provided in painting, sculpture, design and engraving, not only for the creative artist but also for the teacher of art, whether for school, community or summer camp. In addition to this professional training, classes are also held for adult amateurs and for children.

This latter activity is of particular significance, being designed not only to develop youthful talent but also to equip the children to grow up with sound discrimination in the arts.

Financed mainly through private subscriptions, though there is now aid from the Greater Montreal Arts Council, the Arts Council of the Province of Quebec and The Canada Council, the Museum has introduced such elements as films, classical and jazz concerts, poetry readings and lectures on travel in its ever-growing program of activities.

In September, yet a new approach may be introduced when Dr. Turner gives up the post to become director of the Philadelphia Museum of Art. He is to be succeeded by David G. Carter, a noted scholar and collector who, until his appointment, had served as director of the Rhode Island School of Design Museum of Art, Providence, R.I. He also had been associated formerly with the Metropolitan Museum of Art, New York.

*Au premier étage, le Grand Foyer qui donne accès aux salles d'exposition ● Upper foyer suggests Museum's handsome interior, diverse collection of works ● El gran vestíbulo que da acceso a las salas de exposición ● Il grande vestibolo del primo piano che dà accesso alle sale d'esposizione ● Das grosse Foyer im ersten Stock des Museumsgebäudes mit Eingängen in verschiedene Ausstellungsräume.*

*Rue Sherbrooke, le Musée des Beaux-Arts. A droite, une sculpture de Henry Moore ● Montreal Museum of Fine Arts is located on elegant Sherbrooke Street. At right, Henry Moore sculpture is indicative of city's widespread interest in art ● El Museo de Bellas Artes está situado en la elegante calle Sherbrooke. A la derecha, una escultura de Henry Moore ● Il Museo delle Belle Arti di Montreal é situato sull'elegante via Sherbrooke. A destra, una scultura di Henry Moore ● Das Museum der Schönen Künste, auf Montreals eleganter Sherbrooke Strasse. Rechts eine Skulptur von Henry Moore.*





*Le grand escalier de marbre, fierté légitime du Musée • Main staircase is focal point for Museum's annual ball, one of Montreal's social events of year • La espléndida escalera de mármol, orgullo del Museo • La grande scalinata di marmo è diventata il simbolo del Museo • Die grosse Marmortreppe, der Stolz des Museums und Mittelpunkt des alljährlichen Museumsballes.*

## de rembrandt à picasso

Le Musée des Beaux-Arts a plus d'un siècle d'existence. Fondé le 23 avril 1860, il s'est peu à peu développé en une galerie d'art de statut international, qui offre à la métropole et au Canada tout entier d'importantes collections dans le domaine de la peinture et des arts décoratifs ainsi qu'un programme d'expositions temporaires de grand intérêt.

Mais le plus ancien musée du Canada a subi, depuis quelques années, des modifications assez profondes. Sous la direction énergique d'un jeune muséologue de 36 ans, Evan H. Turner, la galerie s'est transformée.

Il y a quelques années encore, cette institution comptait environ 50,000 visiteurs

par année. Elle accueille maintenant près de 350,000 personnes en un an, ce qui a fait dire à une firme américaine réputée pour ses études sur l'espace, la Raymond Loewy & William Snaith Inc., de New York, que, comparativement à 24 autres musées d'art en Amérique, le taux de croissance du musée de Montréal a atteint, depuis 1958, des proportions inégalées.

L'orientation nouvelle du Musée vient d'une conception dynamique du rôle qu'il peut jouer dans le domaine de l'enseignement, du divertissement culturel et des relations mutuelles entre les arts et l'actualité.

Ainsi, les expositions temporaires ont

attiré les amateurs de Picasso et de van Gogh et les curieux de l'art soviétique, polonais et hollandais; d'autres sont accourus pour voir les oeuvres des Esquimaux du Canada, et M. André Malraux, ministre d'État français chargé des Affaires culturelles, est venu présenter les maîtres de la peinture française contemporaine.

La collection permanente, qui contient 1,500 toiles et plus de 100,000 objets d'art, touche à un grand nombre de périodes, depuis la culture précolombienne jusqu'aux tribus africaines et l'Orient. Dans la section des arts décoratifs se trouvent côte à côte 5,000 ans d'histoire et des pièces de tous les coins du globe.

Archives de la Ville de Montréal

La même tendance générale se retrouve dans la collection de peinture. D'Europe, les écoles italienne et anglaise sont représentées, entre autres, par Botticelli, Tiepolo, Canaletto, Neri di Bicci, Mantegna, le Tintoret, Guardi, Afro, Gainsborough, Constable, Turner et Smith.

La collection hollandaise comprend trois Rembrandt et des oeuvres de Jacob Ruysdael, d'Emmanuel de Witte et de Karel Appel. L'école espagnole groupe des oeuvres de Greco, de Velasquez, de Ribera, de Goya et de Feito. Bourdon, Hubert Robert, Cézanne, Daumier, Mathieu et Soulages figurent parmi les peintres français.

La peinture canadienne représente les deux cultures du pays. Chacune à sa façon, dans un style figuratif ou abstrait, cherche à rendre le paysage varié et fort pittoresque du Canada, à partir des Montagnes Rocheuses jusqu'aux Cantons de l'Est.

Les arts traditionnels du Canada français occupent une place spéciale. On a reconstitué trois pièces de maison comme au temps jadis et une riche collection d'argenterie du vieux Québec pare les vitrines.

Outre ses collections, le Musée offre au public un service éducatif. L'École d'art du Musée dispense des cours de peinture, de dessin et de sculpture pour les tout petits, les étudiants et les artistes professionnels aussi bien que les peintres du dimanche. Des visites avec guides, des conférences et des cours commentés encouragent les jeunes à s'initier tôt à l'art et les adultes à mieux apprécier ce qu'ils voient.

Le divertissement culturel que prône le Musée comprend des projections régulières de films, des concerts de musique classique et de jazz, des lectures de poésie et des conférences sur les voyages. L'entrée du Musée est gratuite.

Le financement de l'institution présente une caractéristique unique en ce sens qu'il dépend, depuis des générations, presque exclusivement des dons et legs de particuliers, qui se transmettent de père en fils le goût du mécénat. Des subventions du Conseil des Arts de la région métropolitaine, du Conseil des Arts de la province et du Conseil des Arts du Canada lui viennent en aide depuis quelques années.

En septembre, M. Turner quittera son poste pour assumer la direction du Musée de Philadelphie, l'un des plus importants de l'Amérique du Nord. Lui succédera M. David Carter, qui fut jusqu'ici directeur du musée de l'École d'art de Rhode Island, aux États-Unis.



▲ *Le Musée donne des cours d'initiation aux arts plastiques ● Education in art, in various forms, is prime function of Museum ● Uno de los fines del Museo es la iniciación en las Bellas Artes ● Una delle attività principali del Museo sono i corsi d'introduzione alle arti plastiche ● Kunsterziehung in mannigfaltiger Form ist die Hauptaufgabe des Museums.*

*L'un des quelques Rembrandt qui figure dans la collection permanente du Musée ● Rembrandt is only one of great masters represented in permanent collection ● Este Rembrandt, forma parte de la rica colección permanente del Museo ● Questo Rembrandt fa parte della ricca collezione permanente del Museo ● Werke von Rembrandt und anderen grossen Meistern besitzt das Museum in seiner ständigen Gemäldesammlung.* ▼





*"les fruits et légumes qui sentent bon la terre . . ." ● Even employees are so carried away with atmosphere they sample their own goods ● Frutas y legumbres recién llegadas del campo ● Al mercato la scena é piena di vita ● "Der gute Geruch von Obst und Gemüse erfüllt die Luft . . ."*

## à l'heure des marchés

par Roger Champoux

Quelques jours à peine en notre ville. Vous êtes pressé. Dommage!

De la métropole canadienne vous aurez vu les tiges prétentieuses des gratte-ciel, le mamelon lourd de la Montagne — vraiment royal, ce mont — les cargos et paquebots agglutinés au port, des rues et boulevards, peut-être sans noblesse mais grouillants d'une vie aussi énergique que nerveuse. Dans les banques et les grandes administrations, aux tables réputées des palaces, au bar de l'humble bistro vous aurez vécu la vie montréalaise, américaine d'allure, française de ton, latine par son charme, britannique en affaires: étonnante, curieuse et fascinante.

Seulement vous n'aurez pas connu le petit peuple! Quelques jours de plus et vous l'auriez rencontré car nous serions allés aux marchés. Disposées aux points stratégiques de l'agglomération, quatre halles, si elles n'offrent pas le pittoresque vieillot du monde européen, en ont conservé certaines caractéristiques. Ces marchés exercent de l'attrait par leur nom d'abord: MAISON-NEUVE, comme il se doit, rappelle le souvenir du fondateur de la ville; JEAN-TALON . . . mais c'était le secrétaire du cabinet du roi, baron des Islets puis comte d'Orsainville, deuxième intendant de la Nouvelle-France; SAINT-JEAN-BAPTISTE, c'est le patron de cette race canadienne

Archives de la Ville de Montréal





ration au cœur même de ce Vieux Montréal, peut-être sans grandeur architecturale, puissant quand même. Car c'est là que naquit Ville-Marie.

Or, ces quatre marchés qui tiennent vigoureusement tête aux établissements de commerce parsemant la ville, fascinent le visiteur désireux de s'y attarder pour se livrer au manège enrichissant de l'observation. Des hommes et des choses.

Les camions, véritables mastodontes routiers, ont dès potron-minet acheminé aux quatre ventres de la ville, les premiers des jardins maraîchers qui se comptent par centaines à la périphérie de la grande île montréalaise. Le conducteur du véhicule . . . c'est l'habitant; il est cultivateur habile, solide au travail; astucieux commerçant, tout autant. Et gai, plein de rondeur bonhomme. Flanqué de quelques membres de sa famille, n'ayant que quelques heures pour écouler le fruit de son labeur, s'il est âpre au gain, il sait faire l'article avec franche humeur.

Le citadin — pour la plupart fils de terriens et nullement oublieux de leurs humbles origines — s'il a pu, à son choix, faire les courses en des établissements aux chromes rutilants, mécanisés à outrance, ayant l'extravagance de la perfection, le citadin est attiré par le marché. Car là il retrouve la bonne odeur de la terre. Ici, à son aide, sans barrière de cellophane, il apprécie le croustillant d'une laitue dodue, l'opulente rondeur du juteux melon de Montréal. Il n'a que faire des emballages multicolores. Sa joie est de toucher cette tomate lourde de chair rose, prête à éclater, gavée de soleil. Des oignons à pelure serrée, des échalottes minces comme fil avec une houppie étoilée d'argent, des pommes de terre, rondes comme des billes et d'un jaune ambré, choux épanouis, betteraves dont la chair plie sous la pression du doigt . . . bref, des monceaux des offrandes de la terre à perte de vue. Que dire des pommes de la région de Montréal: elles triomphent partout au monde. Et le sirop de l'érable, son sucre, sa tire.

Si durant les longs mois des rudes hivers, force lui fut de s'approvisionner chez les producteurs américains, dès le retour du printemps, le Montréalais retrouve vite la route des marchés de sa ville. Ce n'est tellement plus la même chose: autre saveur, autre goût, le fruit n'est pas anémique parce que trop techniquement cultivé; les couleurs ont du mordant, le jus est piquant et pour croquer sous la dent rien de comparable. Le légume de la région montréalaise possède une saveur unique. Pas de science prétentieuse ici; uniquement un subtil savoir-faire patiemment transmis de père en fils au cours des générations.

Nos ancêtres français qui, les premiers, labourèrent la terre du Québec comprirent qu'ils creusaient des sillons dans un terreau vierge. Cette terre-là était neuve, vigoureuse, féconde; ils surent la respecter, la choyer. Que leur outillage aratoire soit de nos jours le plus perfectionné qu'on puisse exiger, leur labeur est toujours inspiré par le respect de la terre.

Domage! Vous étiez si pressé et n'avez pu nous accompagner en ces lieux riches en couleurs, vibrants de cris où chaque jour apporte une vision neuve du réel. On dirait une fête. Répétons-le, le Montréalais est gourmet. La plus modeste ménagère est cordon-bleu et se ferait couper la langue plutôt que de révéler à sa voisine le secret de ce pot-au-feu dont le fumet embaume à tous les étages.

Ah! ces charmantes matinées des jours de marché. Bonjour à celui-ci, à celle-là. Le dollar fait des miracles. On marchandé. Si



*Au royaume des marchandages ● Live fowl are among the products for sale ● La oferta y la demanda ● Gli italiani di Montreal continuano a comprare volatili vivi, come al paese ● Auch lebendes Geflügel steht zum Verkauf.*

qui se veut si farouchement française sur les terres du Monde Nouveau; ATWATER conserve le souvenir d'un conseiller municipal de 1850.

Avec chagrin et nostalgie, nous avons vu disparaître le Marché BONSECOURS, datant de 1847. Après avoir servi durant plus de cent années, l'édifice chargé d'histoire, est en voie de restauration et retrouvera la splendeur de sa première époque alors qu'il abrita le Parlement du Canada puis servit de lieu de réunion au conseil municipal, de palais des expositions, de salle de fête ou d'exercice pour les troupes. A un passé qui nous a tant donné il n'était que juste de faire l'hommage d'une restau-

on vous triche un peu (des centins, somme toute) vous êtes le premier à en rire. Le fillet est bientôt plein à craquer de ces fruits et légumes sentant bon la terre, burinés de soleil, encore humides des douces pluies chaudes qui ont gorgé de calories ces melons, ces pommes croquantes, ces fraises et framboises — et les cerises alors — qui ont l'air de vouloir s'emparer de vos lèvres.

Et vous étiez à Montréal. Sans visiter nos marchés. Domage! Vous auriez diné des yeux . . . pour ne l'oublier jamais.

*(M. Roger Champoux est éditorialiste à La Presse.)*

# how city dwellers return to the soil

In only a few days, you can doubtless see many facets of Canada's metropolis. You can witness the energy of her business district where shiny new skyscrapers rub shoulders with stately stone office buildings, reminding you that, in another age, this was a prosperous centre of trade. You can wander among the cargo boats and passenger ships which cram her port, one of the largest inland harbors in the world. Perhaps, after taking in the panoramic view of the city from Mount Royal and dining in her best restaurants, you can find time to explore the old residential districts with their winding outside staircases and sip an ale in one of Montreal's taverns.

But if you leave without going to the market, you will have missed a unique opportunity to meet *le petit peuple* of

Montreal in yet another *milieu*.

There are four public markets in Montreal: the Maisonneuve market, named after the founder of the city; the Jean Talon market, bearing the name of the second intendant of New France; the Saint-Jean-Baptiste market, named after the patron saint of French-Canada; and, the Atwater market, which perpetuates the memory of a municipal councillor of 1850. A fifth, the old Bonsecours market, dating from 1847, is being restored to its original condition at the time when it served to house the Parliament of Canada.

It is in the public markets that many Montreal housewives, disdaining the chrome counters and bright packaging of the supermarkets, still do much of their shopping. Here, there is no freezer, no

cellophane, no cash register; the housewife can test the firmness of fruit and vegetables with her fingers before making her purchase; here, she can bargain for a better buy.

Here, too, many of the hundreds of market gardeners from the rich, flat countryside around Montreal can still find a direct outlet for their produce. They have only a few hours to sell what is often perishable merchandise but surrounded by members of their families, they manage to do so with banter and good humor. Many Montrealers are first-generation city-dwellers and enjoy the earthy give-and-take of the market place.

You won't readily forget the noise and the color and the bustle. It's a part of French Canada you might otherwise miss.

*Le marché Atwater, l'un des plus vastes et mieux fournis • Overall view of Atwater Market shows importance of centre • El mercado Atwater, el más grande y mejor surtido • Il mercato Atwater, uno dei più grandi del centro della città • Der Atwater-Markt, einer der grössten Märkte mit einer reichen Auswahl an Nahrungsmitteln.*





## ***"le quartier des affaires" reflet de l'essor économique de montréal***

Il y a encore une vingtaine d'années, un voyageur qui abordait la Métropole du Canada par le pont Jacques-Cartier, ou qui en admirait le panorama du haut de la Montagne, reconnaissait à première vue le "Quartier des Affaires" à une demi-douzaine d'immeubles d'une vingtaine d'étages groupés tout près du port, émergeant facilement d'une mer de bâtiments sensiblement plus bas, tandis que, à mi-chemin des pentes boisées de la Montagne, presque seul, l'immeuble de la Sun Life, semblait monter la garde aux abords de la rue Sainte-Catherine.

En s'approchant de ce groupe de buildings géants — géants pour l'époque — il constatait qu'ils dominaient tout un quartier absolument différent du reste de la ville, pratiquement limité à la partie ouest de la colline historique de Ville-Marie — le "Vieux Montréal" — aux rues étroites et achalandées, aux façades noircies par les intempéries; et que ce quartier avait un axe principal, la rue St-Jacques, et un axe secondaire, la rue Notre-Dame.

Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, les immeubles "d'affaires" avaient commencé à se multiplier hors du Vieux Montréal, par la Place Victoria, la côte du Beaver Hall, et, en direction de la

rue Sainte-Catherine, jusqu'au Square Dominion avec son puissant édifice de la Sun Life.

De ce moment jusqu'à maintenant, le "quartier des affaires" n'a cessé de se développer, symbole toujours plus puissant de l'extraordinaire expansion économique dont Montréal a été et est le centre depuis 20 ans. Longtemps métropole du Canada sans en être vraiment le centre économique et financier, non seulement Montréal a aujourd'hui rattrapé son retard mais elle est devenue le catalyseur, le "lieu géométrique" de l'essor industriel de tout l'Est du Canada, exerçant son influence chaque jour plus profondément dans le continent.

Exprimé en termes de valeur des permis de construction, le développement immobilier, reflet éloquent de la vitalité de la Ville, aura été, de 1946 à 1963, de \$260,000,000 pour les quartiers centraux qui constituent aujourd'hui le "quartier des affaires".

Ce développement s'est fait en deux temps, depuis la fin de la Seconde guerre mondiale: avant 1959, et après cette année-là qui vit naître le projet grandiose de la Place Ville-Marie.

Dans la première période, c'est le centre traditionnel de la vie commerciale — ce que les Montréalais d'expression anglaise

*Le "quartier des affaires" est en pleine expansion. Au fond, l'immeuble imposant de la Place Ville-Marie ● Workmen in constantly building city are dwarfed by Place Ville-Marie (centre) and C-I-L Building (right) ● El "barrio comercial" está en plena reconstrucción. Al fondo el imponente edificio Ville-Marie ● Il "quartiere degli affari" è in continua ricostruzione. I nuovi edifici di piazza Ville-Marie ● Das Geschäftsviertel wird ständig erweitert. Im Hintergrund der imposante "Place Ville-Marie"-Wolkenkratzer.*

appellent le *Downtown* — qui a bénéficié presque exclusivement de cette poussée. *Downtown*, c'est le quartier axé sur la partie la plus élégante et la plus affairée de la rue Sainte-Catherine ainsi que sur la partie "aristocratique" de la rue Sherbrooke, un peu plus au nord; c'est aussi le secteur des Grands Magasins de noms anglais et des commerçants spécialisés devenu entre-temps le quartier des cafés "européens" depuis l'afflux des immigrants de l'Europe centrale.

La seconde période, certainement la plus spectaculaire, s'ouvre avec l'année 1959 qui voit l'enregistrement du projet de la Place Ville-Marie, mais aussi de l'édifice de la Banque Canadienne Impériale de Commerce.

La même année voit le début de la construction de l'immeuble de "La Presse", qui, un an après le "Montreal Star", remplace le quartier "Ville-Marie" — berceau de Montréal — dans les fastes de son expansion commerciale.

Au cours de cette seconde période 1959-64 ce quartier des affaires a enregistré un montant global de plus de \$157 millions de construction commerciale nouvelle, ainsi répartie: \$131.3 millions pour le quartier St-Georges, qui outre la Place Ville-Marie s'enrichit de 4 édifices à bureaux, dont celui du C-I-L, en 1960, et du projet des Tours de la Place Victoria en 1962 (estimé alors à \$22 millions et dont on voit actuellement construire l'une des tours); \$18.2 millions pour le quartier St-Laurent, dont l'édifice de l'Hydro-Québec — évalué alors à \$15 millions. Loin derrière, le quartier St-André n'a enregistré que \$6.3 millions de constructions commerciales nouvelles, dont 4 hôtels dans la zone centrale du quartier, autour du carrefour Guy-Dorchester. Quant au quartier Ste-Anne il n'a enregistré que \$1.7 million de construction commerciale.

Ces chiffres, comparés à ceux de la "construction d'affaires" de ces quartiers pour la période précédente, suggèrent fortement que l'expansion du "quartier des affaires" traditionnel ne se fera sans doute plus, au moins dans un avenir prévisible, en direction de l'ouest, mais au contraire vers l'est.



◀ *Siège social de la Banque Canadienne Impériale de Commerce, terminé en 1962 au coût de \$44 millions*  
 ● *Canadian Imperial Bank of Commerce building is landmark at Dorchester Blvd. and Peel St.*  
 ● *Sede social del Banco Canadiense Imperial de Comercio, terminado en 1962 al costo de 44 millones de dólares*  
 ● *La costruzione dell'edificio della Banca Canadese Imperiale del Commercio è terminata nel 1962 ed è costata 44 milioni di dollari*  
 ● *Das 1962 fertiggestellte Hauptgebäude der Canadian Imperial Bank of Commerce, Ecke Dorchester Boulevard und Peel Strasse, dessen Baukosten 44 Millionen Dollar betragen.*

*Façade ouest de la Place Ville-Marie ● Modern light standard reaches skyward for lofty top of Place Ville-Marie ● Piazza Ville-Marie: el rusacielo ● Piazza Ville-Marie; il grattacielo ● Die Westfassade von "Place Ville-Marie".*

Que les nouveaux quartiers concernés appartiennent au secteur canadien-français de la métropole, n'est certes pas une pure coïncidence: à cet égard, la construction de l'Hydro-Québec, assez loin à l'est du *Downtown*, aura été en même temps qu'un signe de la volonté de croissance industrielle du Québec canadien-français un précieux signe précurseur d'une sorte de "reconquête" au moins partielle des rênes des affaires métropolitaines. Dans cette reconquête, il semble que le boulevard Dorchester — le "Grand Canyon de Montréal" — ait déjà commencé d'exercer un rôle capital: ses dimensions — son aspect grandiose — son orientation aussi, en direction de l'Est, permettent d'augurer qu'il conserve à cette partie de Montréal le rôle de directrice de l'économie métropolitaine.

La Société Radio Canada vient d'ailleurs de décider de construire sa maison de la Radio — un projet de l'ordre de \$55 millions dans l'est de Montréal le long de ce boulevard Dorchester dans un secteur de 55 hectares (25 acres).

Les statistiques métropolitaines de la construction commerciale et industrielle disent aussi que certains quartiers du Nord et de l'Est manifestent depuis quelque

*Vers l'est, le siège social de la Commission Hydro-Électrique du Québec, vu du boulevard Dorchester*  
 ● *Hydro-Quebec building is another of Montreal's major new structures*  
 ● *El nuevo edificio de la compañía Hidro-eléctrica de Quebec, en el Boulevard Dorchester*  
 ● *La nuova sede della Commissione Idroelettrica del Quebec, sul boulevard Dorchester*  
 ● *Das Hauptgebäude der staatlichen Elektrizitätsgesellschaft der Provinz Quebec, vom Dorchester Boulevard gesehen.*

temps une activité remarquable, et se constituent eux-mêmes en centres autonomes de vie urbaine: le quartier Ahuntsic, en particulier qui vient de bénéficier de plus de \$20,000,000 de constructions commerciales et industrielles nouvelles en quatre ans, en est un exemple frappant.

Tout au long de la domination exclusive de l'économie québécoise et montréalaise par les éléments anglo-saxons de la population, c'est le quartier St-Georges, avec qui le *Downtown* s'est identifié presque totalement, qui a constitué le "quartier des affaires"; mais l'évolution de la construction métropolitaine indique que ce rôle, qui n'est certainement pas près de disparaître, va désormais être partagé avec des quartiers canadiens-français entièrement rénovés, ou en passe de le devenir.

Peu de villes au monde ont subi ou subissent de tels bouleversements que Montréal depuis 20 ans: la Belle au bois s'est réveillée pour se transformer en une cité du 21<sup>e</sup> siècle.

*(M. André Luchaire est journaliste aux pages économiques et financières de La Presse.)*



Archives de la Ville de Montréal

# giants in concrete clothing

Since the Second World War, Montreal has witnessed an incredible construction boom.

Between 1946 and 1963, \$260,000,000 worth of new buildings changed the face of the entire downtown area. However, perhaps no other city in North America has succeeded so well in blending the new with the old.

Early prosperity left a heritage of elegant old greystone mansions on Sherbrooke St. Once the homes of fashion leaders, they today contain chic shops which have made the street Canada's fashion headquarters. Two blocks away is St. Catherine St., the country's busiest thoroughfare, lined by department stores, cinemas, restaurants and small businesses.

Financial establishments have overflowed from St. James St. to Dorchester Blvd., dubbed "Skyscraper Boulevard" be-

cause of such giants as the gleaming cruciform Place Ville Marie, the Imperial Bank of Commerce Building, C-I-L (for Canadian Industries Limited) House and Hydro-Quebec.

A building at the rate of one floor a week is the first of twin towers for the \$22,000,000 Place Victoria. Not far away, a 25-acre site has been cleared to make room for construction of a \$55,000,000 headquarters for the Canadian Broadcasting Corporation.

Significant is the fact that the large buildings are going up everywhere downtown, including the area which contains some of the City's oldest landmarks.

The building boom which symbolizes Montreal's extraordinary economic development has made the city the driving force of all Canada: It is a cultural and industrial giant clothed in magnificent architecture.



*Place Victoria, chantier de la nouvelle Bourse de Montréal qui sera terminée en 1965 ● Place Victoria, site of the new Montreal and Canadian stock exchanges, scheduled for completion in 1965 ● Place Victoria, construcción del nuevo edificio para la Bolsa de Montreal, que se verá terminado para 1965 ● La costruzione di Place Victoria, sede della nuova borsa di Montreal, sarà terminata nel 1965 ● Der im Bau befindliche Place Victoria, Sitz der neuen Börse von Montreal, der 1965 vollendet werden wird.*



*Le "quartier des affaires" subit de profonds changements depuis quelques années ● Business district has undergone vast changes in recent years. ● La zona comercial has experimentado notables cambios en los últimos años ● Il centro d'affari ha subito negli ultimi anni profondi cambiamenti ● Im Geschäftszentrum haben sich in den letzten Jahren grosse Veränderungen vollzogen.*

# le cardinal léger

archevêque de montréal

par Emile Legault, c.s.c.

Il est né à Valleyfield, une ville industrielle; il a passé sa jeunesse à Saint-Anicet, un village situé sur la rive sud du lac Saint-François, où son père était marchand général. Il a maintenant soixante ans: depuis mars 1950, il est devenu le pasteur du diocèse le plus peuplé du Canada: 1,500,000 fidèles . . . une population urbaine qui augmente chaque jour et pour laquelle il faut multiplier les églises (plus de cent nouvelles paroisses, en 14 ans) . . . tous les problèmes à la fois d'une communauté humaine en pleine révolution sociale, économique, industrielle, culturelle et qui placent l'évêque, selon son expression, dans une véritable fournaise . . .

On pense à cette parole de Léon Bloy: *Lorsque les hommes se réunissent, ils ne font ordinairement rien de noble. Un chrétien ne peut être sauvé que par un de ses frères qui le prend dans ses bras et le porte seul, à travers l'eau et le feu.*

Il fait ses humanités au Séminaire de Sainte-Thérèse. Sa théologie au Grand Séminaire de Montréal. Il entre dans la Compagnie de Saint-Sulpice; il passe un an à Issy-les-Moulineaux, en France, pour le stage obligé à la Solitude. Il suit les cours de Droit Canon à l'Institut Catholique de Paris en même temps qu'il enseigne au Grand Séminaire d'Issy. Il est ensuite envoyé au Japon pour y fonder un Séminaire: un séjour de six ans, dont il gardera nostalgie. Il revient au Canada. De 1947 à 1950, on le retrouve à Rome, Recteur du Collège Canadien. Il devient l'ami du Pape Pie XII, qui le nomme archevêque de Montréal. En 1953, il entre au Sacré-Collège.

De Rome, où lui était parvenue la nouvelle de son élévation à l'épiscopat, il câblait à ses nouveaux diocésains: *Les petits, les humbles, les pauvres, les malades, les travailleurs seront la portion choisie de mon troupeau.* Il avait dit, également: *Je ne prendrai pas une journée de vacances, tant qu'il y aura un pauvre dans mon diocèse.* Le merveilleux de la chose, c'est qu'il a tenu parole. Il est à la tâche depuis quatorze ans, sans pratiquement une journée de répit: il travaille quinze heures par jour et ne s'accorde que six heures de sommeil. Ses apparitions publiques, qui sont nombreuses, ne prennent qu'un dixième de son



temps. Il avoue, parfois, que *l'archevêque de Montréal doit accomplir une tâche non pas inhumaine mais surhumaine.*

Il a fondé, à l'intention des pauvres, le *Foyer de Charité* où se réalisent, chaque jour, des miracles qui recommencent ceux de Dom Bosco, en Italie; il achète et rajoint un vieil hôpital qui devient, à l'intention des pauvres toujours, l'hôpital Saint-Charles Borromée; il établit une oeuvre permanente à l'enseigne de *La Croix d'Or* pour aider au soulagement de la

misère mondiale et amorce une campagne annuelle sous le signe de *Fame pereu* qui est un appel à la générosité de ses diocésains, sensibilisés à la tragédie des pays sous-alimentés.

Il confiait à un rédacteur de la revue "America": *On m'a peut-être trouvé dur quand j'ai dit que nous, Canadiens, sommes suralimentés, égoïstes et indifférents et que nous ne voyons pas au delà de notre "rideau de blé". Mais je suis épouvanté à la pensée que 60% de la population du monde est af-*

Archives de la Ville de Montréal

*famée ou manque du nécessaire. J'en viens à penser qu'il est scandaleux de vivre comme nous le faisons quand des gens sont affamés et meurent dans les pays sous-développés.*

Il se veut présent au monde. Il est l'homme des grandes architectures spirituelles et multiplie les initiatives, mais il trouve toujours du temps pour s'occuper, discrètement, d'un cas individuel.

André Laurendeau, éditorialiste au *Devoir*, écrivait en 1962: *Le Cardinal ne dort pas paisiblement. Il participe aux angoisses de l'homme et c'est ce qui le rapproche de nous.*

Le Cardinal Léger est un homme supérieurement intelligent. Il sait que le monde occidental est aux prises avec une révolution aussi profonde que celle de la Renaissance. Il disait: *La foi n'a rien à perdre si nous admettons que certaines adaptations doivent être faites. Il n'y a rien à gagner, aujourd'hui, à se vouloir un homme du Moyen-Âge.* Il a particulièrement pris mesure des problèmes contemporains de la chrétienté québécoise. Notre société d'ici, structurée à l'origine par le clergé, galvanisée par l'Église à l'époque (1760) où ses chefs temporels l'avaient abandonnée, a vécu pendant trois cents ans sous un régime plus ou moins théocratique. Le mot est exagéré, sans doute, mettons que, par une déformation professionnelle qui s'explique historiquement, le clergé québécois avait achoppé au cléricisme. Le clergé . . . et beaucoup de fidèles, du même coup. Le dialogue était devenu difficile, surtout dans une société de plus en plus industrialisée. Aujourd'hui, nous ne vivons plus en chrétienté monolithique: dans les agglomérations urbaines, nous devons accepter le fait du pluralisme.

Le mérite du Cardinal Léger est d'avoir pris rapidement le pouls de son immense diocèse et d'avoir abordé les problèmes nouveaux avec lucidité et courage. Certaines de ses prises de position (sur la science, sur l'éducation, sur la promotion du laïc . . .) auront contribué à débloquer les consciences. Il fait confiance aux laïcs; il confie à certains d'entre eux des positions-clefs (à l'Université, à la Commission des Écoles Catholiques de Montréal, par exemple) jusque-là confiées à des prêtres; il favorise le mouvement œcuménique; il prend conseil; il s'entoure de prêtres jeunes, dynamiques; il est si profondément pasteur qu'il opère en lui-même une révolution intérieure, pour s'adapter. Un de ses intimes disait: *Après avoir longuement pratiqué le Cardinal, j'en suis venu à la conclusion que sa première qualité est, peut-être, l'humilité.* Il est brillant orateur, peut-être le meilleur orateur ecclésiastique au Canada; il est racé; il a belle allure. Il donne parfois

le change sur son univers profond. La vérité c'est qu'il est humble, d'une sincérité totale: sa foi est d'un métal rare.

Il fut membre de la Commission Centrale préparatoire du Concile. Il fait actuellement partie de la Commission chargée par le Pape de la refonte du Droit Canon. Au cours des deux premières sessions de Vatican II, il a joué un rôle de premier plan. Il était compté parmi les *gros canons* du Concile. Chacune de ses interventions, soigneusement préparées et débitées dans un latin impeccable, était remarquée, quelquefois applaudie, souvent citée par les

Pères. Il a pris nettement position en faveur de "l'aggiornamento" souhaité par Jean XXIII.

En décembre dernier, il faisait un voyage *apostolique* en Afrique où il construit des léproseries, grâce aux générosités de ses diocésains. Il y a fait des ordinations, réconforté les jeunes chrétiens de là-bas. Il se sentait, dans une certaine mesure, responsable de l'Église "qui est en Afrique" comme il se sent responsable de l'Église "qui est à Montréal".

Prise de conscience et exercice avant la lettre de la collégialité de l'épiscopat.

## *his brothers' keeper*

At the age of 60, Paul-Emile Cardinal Léger is regarded as one of the great modern leaders of the Roman Catholic Church.

Spiritual father to 1,500,000 Roman Catholics as Archbishop of Montreal, his flock nevertheless embraces the needy everywhere, even the lepers of Africa.

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. He proved himself a man who speaks wisely in universal terms.

A handsome, distinguished, extraordinarily intelligent figure, probably Canada's most brilliant religious orator, he is one of the most progressive Cardinals of the Church. Nonetheless, when he attended a rally of some 3,000 Montreal children last summer, he said little but instead, rode a bicycle among them. "It was something they could understand better than any words," he explained later.

The Cardinal himself "understands": 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 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 made 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?"

Today, he oversees more than 250

parishes, distinguished by language — French (1,170,855 persons), English (101,478), Italian (55,831), Polish (8,006), Hungarian (3,575) and a dozen other ethnic groups and himself speaks perfect English and French, as well as Latin, Italian and some Japanese.

More than 100 parishes have been established in his diocese during the past 14 years because he favors close-knit parish communities.

He is deeply concerned for the poor and suffering people of the world. He founded the *Foyer de Charité* and St. Charles Borromeo Hospital to assist the poor of Montreal; *Les Chantiers du Cardinal* to combat unemployment; *La Croix d'Or* (The Gold Cross) to gather food and clothing which are distributed by the Pope among the world's needy; the annual *Vame Pereo* campaign to encourage the Catholics of Montreal to do penance by fasting in order to contribute money for undernourished peoples; and, after his 1963 visit to Africa, he set up a fund for assistance to lepers.

His public works are many. No one except himself knows how much he does in private for individuals who turn to him in need.

Throughout his activities, the Cardinal demonstrates his faith in the laity. He entrusts to many among them positions formerly always held by priests — at the Université de Montréal of which he is Chancellor, at the Montreal Catholic School Commission, in his various charitable works; he listens to advice from laymen; he supports energetically the ecumenical movement.

Paul-Emile Cardinal Léger is a prince among men as well as a prince of the Church.



*Jeu de lumières, à l'aéroport international de Montréal • Time exposure reveals intense activity at Montreal International Airport, both by aircraft and vehicles servicing them • Juego de luces en el aeropuerto internacional de Montreal • Gioco di luci all'aeroporto internazionale di Montreal • Lichteffekte auf dem Montrealer Internationalen Flughafen.*

## **montréal, plaque tournante du tourisme dans "la belle province"**

Montréal est la plaque tournante du tourisme dans la Province de Québec et l'une des portes d'entrée de l'Amérique du Nord. Sa situation géographique en fait un point de convergence de toutes les grandes voies de communication et son visage particulier lui donne un attrait unique: bien qu'elle soit au nombre des grandes villes du continent, elle s'en distingue à plusieurs égards.

C'est d'abord par sa situation géographique que la Métropole est la plaque tournante du tourisme dans la Province de Québec et le Nouveau Monde.

Ville portuaire, dotée d'un des aéroports internationaux les plus importants du monde, siège de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, à portée de  
Archives de la Ville de Montréal



New-York, Montréal est, pour les Européens comme aussi pour les Nord-Américains, le tremplin naturel de tout voyage dans notre hémisphère.

Les grands paquebots qui remontent le Saint-Laurent — voyage inoubliable! — amènent les voyageurs au cœur du continent. Seize sociétés canadiennes et étrangères relient Montréal par avion au reste du monde et rayonnent par toute l'Amérique. Les deux métropoles du Nouveau Monde sont devenues des voisines, puisque certains avions font le trajet Montréal-New-York en une heure environ et qu'il n'y a pas moins de 28 vols chaque jour entre les deux villes (14 dans chaque sens).

Seuil de tout voyage en Amérique du Nord par voie maritime ou aérienne, Montréal l'est aussi pour les touristes qui voyagent par la route ou par le rail, car c'est également un point de convergence des communications terrestres et ferroviaires. Le voyageur de passage doit y changer de train et, parfois, y rester quelques heures, ce qui l'incite souvent à s'y attarder ou à y revenir.

Et pour ce qui est de la route, la géographie a aussi fait de Montréal le point de départ de nombreux itinéraires touristiques, dans toutes les directions vers les régions les plus diverses, et en toutes saisons.

Aux yeux de certains, cet avantage d'être une plaque tournante du tourisme nord-américain comporte un inconvénient ou, du moins, un risque: celui de faire de Montréal une ville qu'on se contente de traverser pour aller ailleurs. Mais il faut ne pas connaître Montréal pour nourrir cette crainte car le seul fait d'y passer déclenche comme par magie le désir ardent d'y faire un nouveau séjour. C'est que Montréal possède effectivement tous les attraits nécessaires.

C'est une des grandes villes de l'Amérique du Nord, mais elle est tellement différente des autres!

A l'instar de New-York et, à l'autre extrémité du continent, de San Francisco, Montréal est une métropole gastronomique qui a peu d'égaux en Amérique, si même elle en a. La réputation de sa cuisine — qu'il s'agisse de l'authentique cuisine québécoise ou de la cuisine française — est déjà bien établie. Mais il y a plus; le caractère cosmopolite de la Métropole a fait surgir une telle variété de restaurants qu'on peut véritablement y faire un tour du monde gastronomique, y goûter les plats de tous les pays dans l'ambiance exotique qui ajoute à la saveur des mets.

Un autre attrait qu'aucune ville ne partage avec Montréal, c'est bien sûr sa Montagne et le magnifique parc qu'on y a aménagé, en plein centre de la ville. En

hiver, c'est le ski et les promenades en traîneaux; en été, c'est le délassément et les concerts sous les étoiles; toute l'année, c'est un panorama inégalable qui s'offre à l'oeil.

Les concerts sous les étoiles sur le Mont Royal font tout de suite penser à un autre des grands attraits touristiques de Montréal: sa grande saison artistique d'été dont la réputation monte en flèche et qui attire chaque année un nombre toujours croissant de visiteurs. Commencée sous l'égide de la musique avec les Festivals symphoniques, cette saison s'est graduellement étendue à toutes les formes d'art: le théâtre, qui réserve des premières pour cette occasion; les musées et les galeries privées, qui présentent des vernissages ou des expositions de maîtres; l'exposition en plein air, square Dominion, des peintres et sculpteurs canadiens, dans le quartier même que fréquentent le plus les touristes; le festival international du cinéma que précèdent ou suivent des *Semaines* du film de divers pays; et, depuis peu, la Place des Arts, où s'élève l'une des plus belles salles de concerts du monde.

Autre attrait encore: l'extraordinaire transformation de la Métropole en une cité ultra-moderne qui se juxtapose à la vieille ville tout en respectant l'héritage du passé. Montréal, non seulement en son centre mais aussi à sa périphérie, fait "peau neuve". Et la rapidité incroyable avec laquelle s'opère cette transformation frappe et étonne le visiteur qui ne peut que voir dans ce phénomène le symbole même du jeune géant qu'est Montréal, géant dont la croissance fulgurante est à peine croyable.

Autre facteur enfin unique à Montréal, le plus important peut-être car c'est lui qui donne à la ville sa physionomie propre: la plus grande ville française hors de France.

Même si l'immigration a donné à la Métropole un aspect cosmopolite, — ce qui ne peut qu'ajouter du piquant et de la

variété à sa vie culturelle — l'élément français domine dans une proportion des deux tiers. L'une des deux cultures fondamentales est peut-être, dans le centre de la ville, plus apparente ou, si l'on veut, plus *visuelle* que l'autre, mais ce n'est là qu'une surface qui ne saurait tromper les touristes chevronnés et qui facilite sans doute bien des choses à ceux d'entre eux dont la connaissance du français est limitée. Mais au-delà de cette surface, le visiteur fait rapidement connaissance avec le mode de vie française.

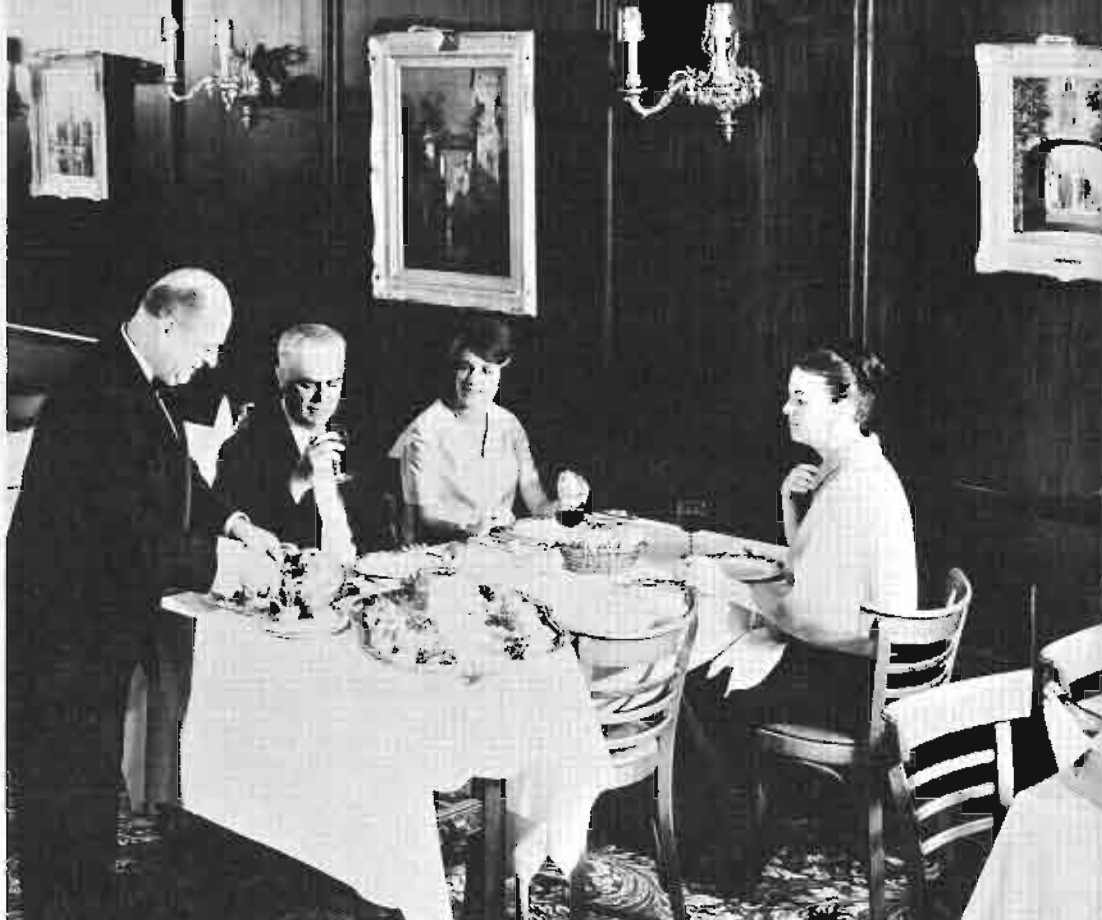
Ainsi, tout contribue à faire de Montréal l'un des grands centres touristiques d'Amérique et même du monde. Et il est presque superflu d'ajouter ici que l'Exposition universelle de 1967 sera un autre puissant motif d'attraction.

On n'aurait pu trouver un meilleur centre pour installer cette exposition. Rarement une attraction de cette envergure aura-t-elle eu pour théâtre un endroit aussi approprié en même temps qu'aussi rapproché du centre même d'une grande ville et de son port, l'un des plus importants du monde, car les océaniques mouilleront, pour ainsi dire, en rade de l'Expo. Sur l'île Sainte-Hélène, c'est toute l'histoire de Ville-Marie qui surgira au milieu des perspectives de la Métropole actuelle et du Montréal de l'avenir. Et s'il est vrai que les touristes de l'ère moderne refont, dans leurs périple, les itinéraires des explorateurs d'autrefois, l'Exposition universelle rappellera que Ville-Marie a été le point de départ des grandes explorations du continent, comme Montréal est aujourd'hui une plaque tournante du tourisme nord-américain.

Non, Montréal, point de convergence des routes maritimes, terrestres et aériennes, n'est pas qu'une ville où l'on passe: c'est une ville où l'on a de multiples raisons, non seulement de s'attarder, mais de revenir.



# *"la belle province" french quality, american dynamism*



▲ *Dans l'un des nombreux restaurants français ● French bistro in uptown area is in keeping with cosmopolitan character of Montreal ● Uno de los numerosos restaurantes franceses de Montreal ● Uno dei tanti "bistros" francesi di Montreal ● Innenansicht eines der zahlreichen französischen Restaurants von Montreal.*

*Village pittoresque des Laurentides, aux portes de Montréal ● Laurentian villages, on Montreal's doorstep, are among favorite resort areas ● Pictoresco pueblo en las montañas Laurentidas cerca de Montreal ● Sulle colline Laurentidi, alle porte di Montreal ● Malerisches Dorf in den Laurentiner Bergen unweit Montreals.* ▼

Canada, stretching from the crisp Atlantic to the balmy Pacific, offers human and geographic panoramas in wide variety but it is Quebec — *La belle Province* — which charms the visitor.

It is not France but it has inherited a French quality. It is not the United States but it is bustling with the dynamic and contemporary force of North America.

Quebec is French-Canada, something unique.

To taste its flavor to the full, one must explore the province's picturesque scenery, trim farmhouses, wayside shrines and colorful villages.

And one must also take a look at Quebec's fast-growing industrial might, its wealth of natural resources, and realize the awakening of Quebec to the importance of the role it is equipped to play.

Montreal, of course, is the hub of tourism in *La belle Province* and one automatically falls under the spell of its dramatic beauty, its *joie de vivre*.

Its location makes it a point of convergence for all the main communications systems and its character gives it a special *ambiance* as one of the greatest cities of the continent, yet different from the others in almost every way.



Archives de la Ville de Montréal



*Ce transatlantique, qui passe sous le pont Jacques-Cartier, sera en Europe dans six jours ● Luxury liner is framed by Jacques Cartier Bridge ● Este lujoso trasatlántico, que pasa bajo el puente Jacques Cartier, llegará a Europa en seis días ● Questo transatlantico, che passa sotto il ponte Jacques Cartier, sarà in Europa in sei giorni ● Dieser Ozeandampfer, der unter der Jacques Cartier-Brücke durchfährt, wird in sechs Tagen in Europa sein.*

An excellent port, with one of the most important international airports in the world, headquarters of the International Civil Aviation Organization, this is the city of Maisonneuve.

The great ocean liners coming up the St. Lawrence River bring travellers to the heart of the continent. Sixteen Canadian and foreign airlines link Montreal to the rest of the world. From Montreal, by air, it is a relatively short trip to any point in America.

The two metropolitan cities of the New World — New York and Montreal — have become neighbors since jets make the trip in about an hour. And there are 28 flights daily between Montreal and New York (14 in each direction).

Montreal is also a railway terminal and, as far as travel by automobile is concerned, geography has made Montreal the starting point for tourist visits to every corner of the province.

Montreal is also a gastronomical centre probably unequalled in America; here, the visitor can enjoy a gastronomical trip around the world, sampling, in addition to authentic Quebec and French *cuisine*, the food of almost every country of the world. This is something seldom found in America and nowhere else in Canada.

Another Montreal attraction is its mid-city mountain, a magnificent park. Concerts under the stars on Mount Royal bring to mind another of the great features of the metropolis: its summer festival, with concerts, theatre, art exhibits and international films.

Montreal today suggests a young giant growing with an astounding rapidity. It is an ultra-modern city but the transformation has been carried out in such a way as to preserve much of its historical character. Perhaps Montreal's greatest asset, as far



as tourism is concerned, is its status as the largest French-language city outside of Paris. Even though immigration in recent years has given it a cosmopolitan aspect, the great majority of the population remains French and thus, the economic heart and cultural soul of French-Canada.

*Exposition de peintures, place Dominion, au coeur de Montréal ● In shadow of Mary Queen of the World Cathedral, an art exhibit in Dominion Square ● Exposición de cuadros, en la plaza Dominion, a la sombra de la Catedral ● Esposizione di quadri in piazza Dominion, all'ombra della Cattedrale. ● Gemäldeausstellung auf dem Dominionplatz im Herzen Montreals.*

# wheels 'round the world

by Peter Desbarats

Made-in-Montreal products help to roll cattle through Argentina, coffee through Mexico and commuters through Toronto.

And, in a short time, Montrealers will be riding through their new *Métro* in subway cars built by the city's own craftsmen.

Montreal is a major supplier of equipment for transportation by rail, surface and underground. Skills and production facilities available in the Montreal area could produce virtually an entire railway system if required, from gravel and ties to diesel-electric locomotives developing up to 6,000 horsepower. Electric tampers for work on roadbeds, bearings, castings, electric motors, steel tubing, wire and cable — these are only a few of the rail transportation products which can be manufactured in factories in the Montreal area.

*Cette puissante locomotive Diesel, sur la chaîne de montage de la Montreal Locomotive Works, sera expédiée à l'Inde • Locomotive is assembled for shipment to India • Montaje de una locomotora Diesel para la India • Locomotive Diesel per l'India, in montaggio alla Montreal Locomotive Works • Eine für Indien bestimmte Diesellokomotive wird in den Montrealer Lokomotivwerken zusammengesetzt.*



From the east-end plant of Montreal Locomotive Works has rolled a steady "train" of diesel-electric locomotives, rapid transit cars and freight cars. Once a major supplier of steam locomotives to railways throughout the world, MLW entered the diesel-electric market in 1945 with delivery of the first Canadian-built 1,000-horsepower switcher.

Today, the company is the fifth largest builder of diesel-electric locomotives in the world. It was a major supplier of Canadian railways in the 1950's when they were shifting from steam to diesel power and since then, it has developed an impressive export market for locomotives and parts.

Last year, the 750-odd employees of the company produced the last of 70 diesel-electric locomotives for Argentina. An order for 80 locomotives for the National Railways of Mexico is being completed this year. India has ordered 37 locomotives from MLW, to be shipped by the end of the year, all equipped with engines manufactured in the company's own shops.

The booming export market — MLW locomotives are also hauling trains across Australia and Brazil — helped to more than double the company's income in 1963.

Versatility is the secret. MLW can tailor a locomotive to operate on narrow three-foot gauge track or produce a "broad-shouldered" unit for five-foot six-inch gauge track. The locomotives may weigh 80 tons or 180 tons, crawl through railway yards at low speeds or hurtle across country at more than 100 miles per hour.

Montreal Locomotive Works added another feather to its cap last year when it completed 36 subway cars for Toronto's new University Avenue subway. These were the first rapid-transit cars to be built in Canada as well as the first of their kind in North America.

Long and lightweight, the cars pioneered the widespread use of aluminum in this type of vehicle. As a result of the weight reduction, the Toronto Transit Commission's direct saving in power cost alone is estimated at more than \$56,000 a year.

Another Montreal firm, Canadian Vickers Limited, bid successfully for the \$45,000,000 contract to build 369 subway cars and five tractor units for the Montreal Métro. It was one of the largest contracts in the history of the company, noted until then primarily as a builder of ships and manufacturer of heavy machinery engineered to extremely fine tolerances. Vickers launched its first ship from its east-end yards in 1916, an icebreaker which was sold to the Russian government and operated as the *Mikula* before it was scrapped in England prior to the Second World War. Vickers was the "lead yard" for the

Canadian navy from 1939 to 1945. After the war it produced civilian as well as naval vessels and manufactured equipment for chemical and nuclear plants, heavy-duty presses for metal processing factories and gates for all but one of the Canadian locks on the St. Lawrence Seaway.

Vickers has erected a new assembly-line building on its property to handle the Montreal subway contract. Working closely with Parisian Métro experts, Vickers engineers hope to produce the first rubber-tired French-design subway car next spring. The contract will be completed in the spring of 1967.

The rubber-tired cars, used on new subway lines in Paris, will be the first of

contract to supply motors, control units and other electrical equipment.

Canadian Vickers Limited also has been awarded a \$7,413,703 contract to supply 108 escalators for subway stations on both the north-south and east-west lines.

Many of Canada's railway cars roll on journal bearings supplied by the Canadian Bronze Company Limited from its plant on Montreal's De Lorimier Avenue. Established in 1896, the company has non-ferrous casting facilities which have a capacity of more than 3,000,000 pounds of finished products per month. Canadian Bronze recently was taken over by Canadian Aviation Electronics Limited, a 15-year-old Canadian-owned company which employs



*Vue aérienne des chantiers de construction navale de la Canadian Vickers • Canadian Vickers shipyard is located in eastern portion of Port of Montreal • Vista aérea de los astilleros navales de la Canadian Vickers en el puerto de Montreal • I cantieri navali della Canadian Vickers, nel porto di Montreal • Luftaufnahme der kanadischen Vickers Schiffswerft im östlichen Teil des Montrealer Hafens.*

their kind to be built in North America. Each car will have four 155-horsepower electric motors and eight pneumatic tired wheels. This system will provide a smoother, quieter ride and better acceleration than the standard steel-wheel system. Brake blocks on the cars will be manufactured of beech wood. This is not only economical but it will keep the Montreal Métro free of the metallic dust that plagues subways using steel-wheel cars.

The cars will have a Canadian content of almost 85 percent and many of the components will be supplied by local sub-contractors. Canada Iron Foundries Limited already has been awarded an \$8,000,000

2,700 people at its main plant here and at other plants in Winnipeg, Edmonton, Vancouver, New York State and West Germany.

Wheels for Canada's railways are manufactured at the Dickson Street plant of Canadian Steel Wheel Limited.

In its plant in suburban Ville St. Pierre, Hawker Siddeley Canada Limited can produce entire railway cars tailored to specific demands. To an increasing extent, Canadian railways are ordering cars designed to carry special products such as automobiles, heavy equipment and a wide range of chemicals.

*(Mr. Desbarats is a feature writer on The Montreal Star.)*

# montréal, centre de construction ferroviaire

D'importantes entreprises servies par une main-d'œuvre hautement spécialisée font de Montréal un grand centre de construction de matériel ferroviaire.

Des ateliers de Montreal Locomotive Works sortent à un rythme régulier des locomotives, des voitures pour trains rapides et des wagons de marchandises. Naguère fournisseur de locomotives à vapeur dans le monde entier, M.L.W. produisait, en 1945, la première locomotive Diesel-électrique canadienne et se classe aujourd'hui au cinquième rang parmi les plus importants constructeurs du monde.

Après avoir équipé les chemins de fer canadiens qui, il y a une dizaine d'années, passèrent de la vapeur au diesel, Montreal Locomotive Works s'est ouvert de grands débouchés à l'étranger. L'année dernière, cette entreprise, qui emploie près de 750 ouvriers, livrait 70 locomotives Diesel-électriques à l'Argentine; le Mexique en aura bientôt 80 en service et, d'ici la fin de l'année, l'Inde prendra livraison de 37 autres,

toutes équipées de moteurs fabriqués dans les ateliers de la compagnie.

Le secret de cette réussite, il faut le chercher dans la diversité de la production. M.L.W. peut en effet construire aussi bien une locomotive de 80 tonnes qu'une de 180 tonnes, des machines pour les liaisons rapides ou pour les manoeuvres, et cela quel que soit l'écartement des voies.

Montreal Locomotive Works peut également s'enorgueillir d'avoir été la première entreprise en Amérique du Nord à utiliser l'aluminium dans la construction de véhicules ferroviaires. Maintenant en service sur le métro de Toronto, ces voitures allégées permettent des économies appréciables de courant électrique.

Un autre établissement industriel montréalais, Canadian Vickers Limited, connu surtout jusqu'à ce jour comme constructeur de navires et d'outillage lourd, a obtenu le plus important contrat de son histoire — \$45,000,000, pour la construction de 369 voitures de métro. Canadian Vickers, qui lança son premier bateau en 1916 et devint

le principal chantier naval canadien pendant la dernière guerre, diversifia ensuite sa production et construisit du matériel pour usines de produits chimiques et centrales nucléaires, des presses pour la métallurgie et toutes les portes, sauf une, des écluses canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent.

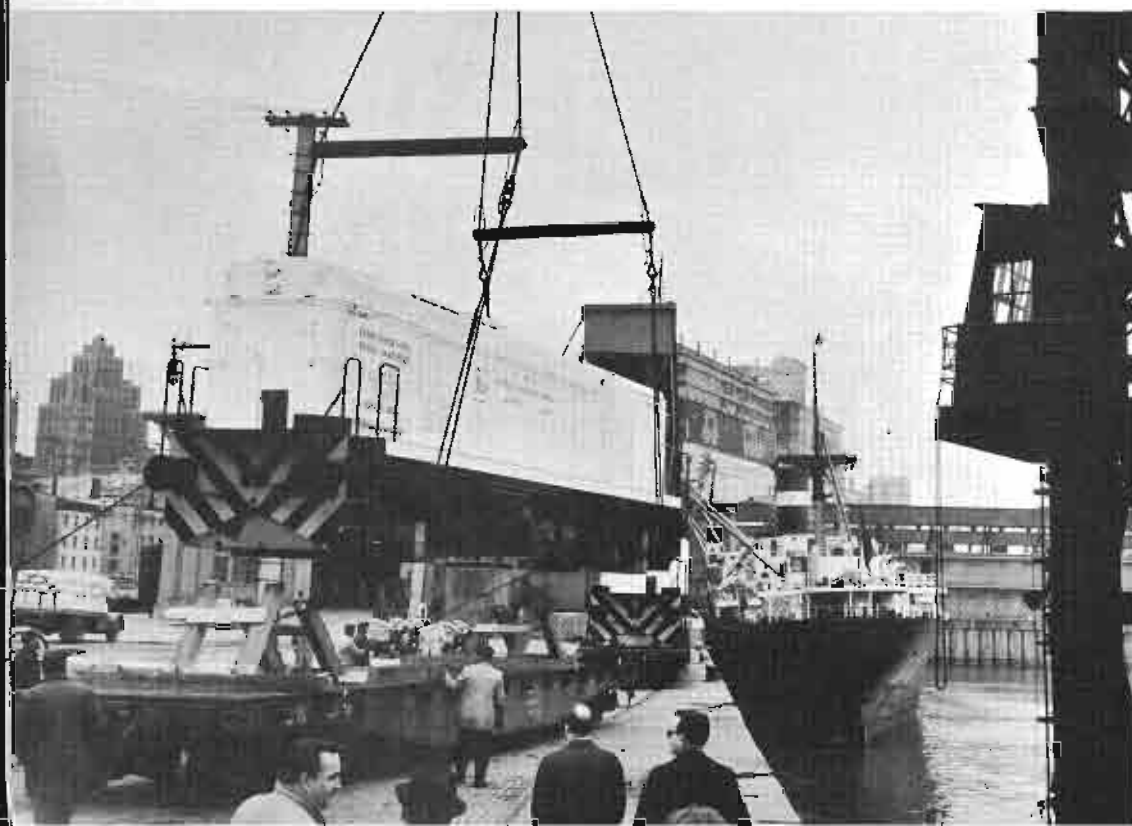
Travaillant aujourd'hui en étroite collaboration avec leurs collègues du métro de Paris, les ingénieurs de Canadian Vickers espèrent sortir au printemps prochain la première des 369 voitures sur pneumatiques destinées au métro de Montréal. Plusieurs sociétés participeront à la construction de ces véhicules de conception française, les premiers réalisés entièrement en Amérique du Nord. Canada Iron Foundries, par exemple, fournira les moteurs, les contacteurs et les autres dispositifs électriques. Canadian Vickers, de son côté, devra assurer également la livraison des 108 escaliers mécaniques qui seront installés dans les stations du métro.

Dans son usine de Montréal, fondée en 1896, Canadian Bronze Company, qui fabrique des paliers d'essieux, possède des installations pour le moulage de métaux non ferreux qui peuvent fournir plus de 3,000,000 de livres de produits finis par mois. Canadian Bronze a été absorbé récemment par Canadian Aviation Electronics Limited, entreprise qui emploie 2,700 ouvriers répartis entre ses ateliers principaux à Montréal et ses autres établissements au Canada et à l'étranger.

Canadian Steel Wheel Limited fabrique les roues de wagons et de locomotives, et à Ville Saint-Pierre, dans la banlieue montréalaise, Hawker Siddeley Canada Limited peut construire sur commande des wagons de tous modèles.

*L'an dernier, la Montreal Locomotive Works livrait à l'Argentine 70 locomotives Diesel-électriques ● Argentina ordered 70 diesel-electric locomotives ● La Argentina ha comprado 70 locomotoras Diesel eléctricas, a la Montreal Locomotive Works ● L'anno scorso la Montreal Locomotive Works consegnava all'Argentina settanta locomotive elettriche ● Voriges Jahr lieferten die Montrealer Locomotivwerke 70 diesel-elektrische Lokomotiven an Argentinien.*

Archives de la Ville de Montréal





*L'une des deux plus puissantes dragues au monde, à l'oeuvre sur le chantier de l'Expo '67 • Dredge aids in fill work at World's Fair site • Draga potentissima lavorando en los terrenos de la Expo '67 • Una delle draghe più potenti del mondo lavora nel cantiere dell'Esposizione '67 • Eine der zwei grössten Baggermaschinen der Welt an der Arbeit auf dem Gelände der Weltausstellung 1967.*

## **comment deux îles sont sorties des eaux**

**par Raymond Grenier**

C'est à pareille époque, l'an dernier, que les autorités canadiennes tombèrent finalement d'accord sur le choix du terrain où se tiendra à Montréal, en 1967, la première Exposition internationale et universelle de 1ère catégorie en terre d'Amérique.

Le 12 mai 1963, le maire de Montréal, Me Jean Drapeau, pouvait annoncer aux représentants des 30 pays membres du Bureau International des expositions, réunis à Paris, que le Canada se proposait d'accueillir l'univers, en 1967, dans deux îles du Saint-Laurent — dont l'une n'existait pas encore et l'autre, qu'à moitié.

Nombre de Canadiens se montrèrent alors des "hommes de peu de foi" . . . C'était, pour certains, l'occasion d'exprimer de tenaces réserves à l'égard de l'immense entreprise nationale d'une exposition universelle. Des Montréalais disaient qu'on allait abîmer leur Ile Sainte-Hélène et son parc populaire, seul élément déjà émergé et visible du futur terrain de l'exposition.

D'autres, enfin — comme si la chose n'eût pas déjà été faite par des ingénieurs nombreux — sortaient leurs règles à calculer et étaient pris de vertige.

Il a fallu 20 ans à 100,000 hommes, a-t-on rappelé, pour accumuler les 5,000,000 de tonnes de roc de la grande pyramide de Chéops . . .

Certains oubliaient que cela se passait en l'an 2000 av. J.-C. Les délais de livraison des ouvrages leur paraissaient bien courts: Montréal doit remettre à la Société de l'Exposition, dès la fin de juin 1964, l'extension occidentale de l'Ile Sainte-Hélène et la partie de la nouvelle Ile Notre-Dame où des pavillons seront



Treize millions de tonnes de terre et de pierre auront été transportées en moins d'un an • Trucks, 100, are busy in island-creation • 13 millones de toneladas de tierra y piedras para la creación de las islas • Si trasportano tredici milioni di tonnellate di terra e di pietra all'anno • Lastwagen sind ebenfalls bei den Arbeiten zur Schaffung der neuen Inselgelände eingesetzt.

construits, puis, en septembre et octobre, le reste du terrain.

Quant aux quantités de remblais nécessaires pour faire surgir des eaux du Saint-Laurent les terres nouvelles où s'installera l'Exposition, elles ont certes de quoi effarer le profane.

En octobre prochain, c'est environ 12,875,000 tonnes de pierre et de terre — près de trois fois le poids de cette fameuse pyramide de Giseh — que Montréal aura fait rechercher et transporter pour créer les nouvelles terres insulaires sur lesquelles s'élèveront, en 1967, une cinquantaine de pavillons de pays étrangers et une cinquantaine de pavillons industriels.

Et cela se sera fait, en réalité, en 12 mois à peine.

Ce n'est guère qu'en octobre 1963, en effet, que les travaux de remblayage ont pu commencer. Auparavant, il avait fallu ceinturer les extensions orientale et occidentale de l'île Sainte-Hélène d'un mur de roc et de terre qui délimitât les zones de remblayage, et entreprendre le même travail pour la nouvelle île Notre-Dame, à 600 pieds (quelque 180 m.) de la première.

Cette première partie des travaux fut menée bon train; du côté de l'île Sainte-

Hélène, elle était terminée vers la fin de l'été 1963; à l'île Notre-Dame, une grande partie du mur extérieur était achevée en décembre.

Dans le premier cas, ce sont des murs d'une longueur totale de 15,900 pieds (environ 4,850 m.) que l'on a ainsi construits — en doublant, du coup, la superficie de l'île Sainte-Hélène qui désormais, avec deux lacs intérieurs et une rade pour embarcations de plaisance, mesure 380 acres (152 ha.).

Pour l'île Notre-Dame, d'égale superficie, qui comprend, en plus du terrain principal, des îlots éparpillés dans une lagune intérieure, les travaux comportent la construction d'un mur extérieur de 11,070 pieds (3,420 m.) et de murs intérieurs de 21,150 pieds (6,450 m.).

La construction des murs fut facilitée par la présence dans chacune des trois zones de remblayage d'un îlot rocheux qui servit de carrière — et qui, dans le terrain final, fera place à un lac intérieur.

À l'automne de 1963, les Montréalais s'arrêtaient sur le pont Jacques-Cartier, qui enjambe le Saint-Laurent par dessus l'île Sainte-Hélène, pour regarder avec curiosité d'immenses dragues installées un peu en aval de l'extension orientale de l'île et de l'entrée de la Voie maritime.

Cet équipement de dragage et de pompage avait fait merveille lors de la construction du canal de Beauharnois, non loin de Montréal. Pour le début du remblayage du terrain de l'Exposition, il n'a peut-être un peu déçu que parce qu'on en attendait trop. En moins de deux mois, on n'en parvint pas moins à arracher du lit du Saint-Laurent et à refouler dans l'extension orientale de l'île Sainte-Hélène 2,400,000 tonnes de terre.

C'était à la fois beaucoup et insuffisant. En outre, le remblayage ne s'effectuait pas dans les secteurs définis comme prioritaires, en décembre 1963, par le plan directeur de

la Société canadienne de l'Exposition universelle. Ces secteurs sont tout d'abord l'extension occidentale de l'île Sainte-Hélène, où doit arriver l'extrémité d'un nouveau pont dont la construction est commencée, ainsi que le terrain principal de la nouvelle île Notre-Dame.

Le 27 janvier dernier, au beau milieu de l'hiver canadien, un premier marché fut adjugé à une entreprise montréalaise pour le transport par camions d'un million de tonnes de matériaux de remblayage.

On lui donnait 90 jours pour exécuter le marché. En fait, le travail fut exécuté en 43 jours!

Les sceptiques perdirent leur sourire ironique. Et Montréal s'empressa d'adjuger d'autres marchés de camionnage, qui eux aussi furent exécutés plus vite qu'il n'avait été prévu. Entre le 27 janvier et le 27 avril, soit 90 jours, trois millions de tonnes furent transportées par camions. (Dans le troisième secteur du terrain, sur l'île même de Montréal, la Société de l'Exposition fait aussi faire par camions un remblayage de 2,700,000 tonnes.)

Depuis le 10 avril, les deux dragues de l'automne dernier — les plus puissantes du monde — sont elles aussi à l'oeuvre de nouveau, avec pompes de surpression et canalisations de refoulement plus fortes. Cette fois, non seulement n'attend-on pas d'elles qu'elles fassent le gros du remblayage, mais l'on s'est montré si prudent dans le calcul de leur rendement qu'il ne peut se produire de ce côté-là que des surprises heureuses.

Déjà le terrain prend forme dans les deux secteurs prioritaires.

De hautes personnalités de l'étranger et de tous les coins du Canada se sont rendues sur les lieux.

Il n'en est pas une qui n'ait proclamé: "Quel site merveilleux!" Et c'est vrai.

(M. Raymond Grenier est chroniqueur à La Presse.)

#### VOICI COMMENT LE TERRAIN DE L'EXPOSITION DE 1967 SORT DES EAUX.

##### ILE NOTRE-DAME — 6,375,000 TONNES

Terrain principal pour pavillons: 4,950,000 t. — livraison 30 juin. Par camionnage: 900,000 t. du 25 février au 30 avril; 1,350,000 t. du 1er avril au 30 juin; 900,000 t. du 15 avril au 30 juin. Par dragage: 1,800,000 t. du 15 mai au 30 juin.

Ilots: 1,425,000 t. — livraison en septembre. Par camionnage

##### ILE SAINT-HELENE — 8,625,000 TONNES

Extension occidentale (dite de l'île Verte): 2,925,000 t. — livraison 30 juin. Par camionnage: 900,000 t. du 24 février au 24 mai; 900,000 t. du 10 avril au 30 juin. Par dragage: 1,125,000 t. du 10 avril au 15 mai.

Extension orientale (dite de l'île Ronde): 5,700,000 t. — livraison en octobre (un appoint de plus de 450,000 t., provenant de déblais du nouveau métro montréalais, se prolongera jusqu'en novembre). Remblayage déjà effectué par dragage en 1963: 2,400,000 t. Par camionnage: 900,000 t. du 27 janvier au 27 avril (déblais du métro: plus de 450,000 t. de novembre 1963 à novembre 1964). Par dragage: 1,500,000 t. du 1er juillet au 30 octobre.





Il a fallu d'abord ériger des digues sur une longueur de près de 10 milles (15 kms) ● Ille Ronde has been added to St. Helen's Island ● Los trabajos comen- zaron con la creación de diques de más de 15 km. de largo ● I lavori sono cominciati colla costruzione di dighe su una lunghezza di circa 15 chilometri ● Es mussten zunächst rund 15 km lange Dämme errichtet werden.

Un des chantiers les plus gigantesques en Amérique du Nord ● Various levels of water give indication of jobs being done ● Una de las obras mas grandes de la América del Norte ● In uno dei più grandi cantieri d'America ● Eine der grössten Baustellen in Nordamerika.

Les digues terminées, les travaux de remplissage ont pu commencer dès l'automne dernier ● Jacques Cartier Bridge links St. Helen's Island with main- land ● El puente Jacques Cartier une la isla Santa Elena con tierra firme y la isla de Montreal ● Il ponte Jacques Cartier unisce l'isola di Sant'Elena alla terraferma e all'isola di Montreal ● Nach Errichtung der Dämme konnte im Herbst vorigen Jahres mit den Arbeiten zum Auffüllen der Insel begonnen werden.





*Le site de l'Expo '67 (l'île Sainte-Hélène) avant les travaux, l'été dernier ● This is St. Helen's Island before enlargement begun ● La isla Santa Elena, sitio de la Expo '67 antes de comenzarse los trabajos ● L'isola di Sant' Elena, sede dell'Esposizione '67, prima dei lavori ● Das Gelände der Expo 67, die Sankt-Helene Insel, vor Beginn der Bauarbeiten im Sommer vorigen Jahres.*

*La terre, arrachée du lit du Saint-Laurent, est acheminée par de longues canalisations vers les secteurs prioritaires du remblayage ● From the bed of the St. Lawrence, fill is sucked up and distributed to new islands ● La tierra arrancada del lecho del San Lorenzo es conducida para formar las dos nuevas islas ● Lunghe canalizzazioni conducono la terra del letto del San Lorenzo a formare le nuove isole ● Aus dem Flussbett des Sankt-Lorenzstromes wird Erde gehoben, mit der die neugeschaffenen Inseln aufgefüllt werden.*

## as world watches, two islands are born

The site of the World Exhibition to be held at Montreal in 1967 will demonstrate as dramatically as anything could the imagination and ingenuity of Man, whose achievements suggested the "Man and His World" theme of Expo '67. The fair will take place on land which existed only in men's minds and on drawing boards when, in May 1963, Montreal Mayor Jean Drapeau laid before the Bureau of International Expositions in Paris his city's vision of the first World Exhibition of the first category ever to be held in the Western Hemisphere.

Two islands, totalling more than 600 acres, have been created for the site in the St. Lawrence River.

The announcement that Expo '67 would be held at St. Helen's Island, which lies opposite Montreal Harbor, raised loud protests among many of the city's residents. The 135-acre haven of green, with its parklands, picnic areas and swimming pools, an old fort and a theatre in what once was a powder magazine, would be wiped out, they cried.

Their fears were unwarranted: New land was to be created in the shallows at either end of the beloved playground and an entirely new island, Ile Notre-Dame, would be built on a shoal between St. Helen's Island and the first lock of the famous St. Lawrence Seaway; St. Helen's Island itself would not be altered.

A third portion of the exhibition grounds would be created by expanding a man-

made breakwater which shelters Montreal Harbor from the river's main channel — this would serve as the main approach to the island from the city.

When it was announced that almost 15,000,000 tons of fill would have to go into construction of the new land, and all in little more than a year, skeptics said, "It can't be done!" and busily talked of the 20 years it took 100,000 men to assemble a mere 5,000,000 tons of rock for the great Pyramid of Cheops. But these pessimists, too, have been proven wrong.

During the summer of 1963, construction began of dykes to mark the outlines of the Expo grounds up- and downstream from St. Helen's Island a total of three miles (4.8 km.) of dykes were laid by the end of the summer and the two miles (3.42 km.) around Ile Notre-Dame were completed by December. The plan for the new island called for lagoons and small canals which required an additional four miles (6.45 km.) of "internal" dykes for Ile Notre-Dame.

Initially, fill for the project was lifted by the two most powerful dredges in the world from the bed of the St. Lawrence around St. Helen's Island and from rocky shoals at either end of it. However, it became apparent that the river would not provide enough fill and since winter ice would seriously hamper dredging anyway, work in the water was suspended after only 2,400,000 tons of fill had been raised.

On January 27, a Montreal contractor was given 90 days in which to deliver an-

other million tons to the site. Again, skeptics started to talk of how many days it would take how many trucks to carry how many tons . . . and they decided "It can't be done!"

But great trucks rumbled day and night across the Jacques Cartier Bridge which spans the river at St. Helen's Island and the contract was fulfilled — in only 43 days.

Further tenders were let and by April 27, (the end of the original 90 days) some 3,000,000 tons had been carried overland to the site. What is more, on April 10, the great dredges had gone back to work and are now quickly completing the incredible task which "couldn't be done."

Montreal had promised the Canadian Corporation for the 1967 World Exhibition that by the end of June 1964, the western extension of St. Helen's Island and a portion of Ile Notre-Dame — the two areas which will contain exhibitors' pavilions — would be ready, and they will probably be completed before the deadline. The remainder of the site is to be ready by October.

Skeptical tongues no longer wag in Montreal.

If there can be any regrets about the coming-into-being of the exhibition, they can only be among those Montrealers who have watched with excitement the raising from the waters of new land in Man's world — they might well wish that the millions of people who visit Expo in 1967 could have been here in 1963-64 to see the modern miracle which created the site itself.

# vents et voiliers du québec

par Serge Deyglun



Course de voiliers sur le lac Saint-Louis ● Sailboats dot Lake St. Louis in Sunday race ● Regatas de balandros en el lago San Luis ● Corsa di barche a vela su lago San Luigi, alle porte di Montreal ● Segelregatta auf dem Sankt-Ludwigsee.

Il y a un million de lacs dans la Province de Québec! Cela peut paraître énorme, invraisemblable, impossible même . . . Pourtant, ce chiffre est conservateur! A vrai dire, nous ne savons pas exactement combien nous avons de lacs. Il faudra des années encore pour les inscrire tous sur des cartes détaillées. Leur donner un nom est une tâche qu'il faudra sans doute confier à des cerveaux électroniques!

Dans la région de Montréal, le lac Saint-Louis, celui des Deux-Montagnes et, bien sûr, le fleuve Saint-Laurent, sont navigables "à la voile" mais ils requièrent parfois une bonne connaissance des fonds et une certaine expérience de la voile: un voilier ou une embarcation de plaisance d'un tirant d'eau supérieur à trois pieds (un mètre) devra en effet emprunter les chenaux, parfaitement indiqués sur les cartes marines.

Les rivières, par contre, sont généralement accidentées et coupées de rapides. Et seules les embarcations munies de moteurs hors-bord peuvent s'y déplacer facilement. Ces cours d'eau ajoutent au plaisir de la navigation celui d'un paysage sans cesse renouvelé et pittoresque.

La plupart des municipalités riveraines des lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes — qui sont en fait des étalements

immenses du Saint-Laurent et de la rivière Ottawa — ont leur Yacht Club ou leur Marina. Le port de plaisance le plus important est celui de Lachine, sur l'île de Montréal. Même depuis la fermeture du vieux canal—aujourd'hui remplacé par la Voie maritime du Saint-Laurent — ce port est le centre d'une vivante activité marine et on peut y admirer de fins voiliers et de somptueux *cruisers*.

L'accent est en effet mis depuis quelques années sur la vitesse: le canot automobile, tout autour de Montréal, mène une dure lutte à la voile silencieuse et assure du même coup l'essor du ski nautique.

Nous ne parlerons pas des véritables armadas de canots de pêche ou de promenade qui constellent nos cours d'eau comme de bruyants insectes. Disons simplement qu'ils sont si nombreux que certaines rivières, comme le Richelieu, à deux pas de la Métropole, ont connu certains jours chauds d'été de véritables . . . embouteil-

lages (ou presque!) et qu'il a fallu quelque peu légiférer pour ramener de l'ordre dans ce "trafic maritime".

Quant aux voiliers de plaisance miniatures (transportables sur le toit d'un véhicule automobile ou mieux, sur une remorque) ils gagnent chaque jour de nouveaux adeptes. Nos lacs laurentiens aux portes de Montréal même, ceux qui sont enchâssés entre de hautes montagnes, se prêtent très bien à la voile. Ils sont tous assez profonds; et si les "vents de terre" (ennemis des vrais marins) sont difficiles, l'avenir des petits voiliers sur nos lacs du nord est assuré.

Le Québec ne connaîtra sans doute jamais les grandes équipées nautiques comme la "Course des Bahamas": nos eaux ne s'y prêtent guère. Mais souvenons-nous que c'est ici le pays du canot d'écorce et du portage. Les Indiens avaient compris le problème: ils pensaient *léger*.

(M. Serge Deyglun est rédacteur à La Presse.)



*Tous les sports aquatiques sont pratiqués dans la région de Montréal ● Variety of aquatic sports thrill sun-loving Montrealers ● Todos los deportes acuáticos se practican en Montreal ● I montreallesi possono praticare tutti gli sports d'acqua senza allontanarsi dalla città ● In der Umgebung von Montreal treibt man alle Arten von Wassersport.*

*De nombreux canots automobiles de plaisance sillonnent les lacs et les rivières tributaires du Saint-Laurent ● Regattas are regular weekend feature during summer ● Lanchas motor se pasean por lagos y rios afluentes del San Lorenzo ● Migliaia di motoscafi solcano le acque dei laghi e degli affluenti del San Lorenzo ● Zahlreiche Motorboote kreuzen auf den Seen und Nebenflüssen des Sankt-Lorenzstromes.*

# montreal's modern mariners

by Norman Pascoe



Montreal Island, with three fair-sized lakes and three rivers at its doorstep, offers almost unlimited possibilities for aquatic sports.

Lake St. Louis, junction of the St. Lawrence and Ottawa Rivers above the Lachine Rapids, is the most popular site for pleasure boating in the area. It faces the heavily-populated Lakeshore area at the west end of the island.

Most of the yacht clubs are located along the shores of this lake which is the centre of local sail boat activities. Thousands of sailors head for the lake every weekend to race or cruise.

It is connected, at its western end, with Lake of Two Mountains by a small lock at Ste. Anne de Bellevue. This lake is actually a widening of the Ottawa River and provides another ideal area for power and sail boating.

Lake St. Francis is also upstream of Lake St. Louis and is part of the St. Lawrence River, providing a pool to supply the power dam at Beauharnois. It is the site of annual power boat regattas.

Other enthusiastic yachtsmen take advantage of the broad St. Lawrence River, immediately below the site of Expo '67. The stiff current there presents a challenge to craft relying on a favorable breeze.

One of the world's major rivers, the St. Lawrence flows 800 miles from here to the sea. Looking upstream, there is the St. Lawrence Seaway, gateway to the Great Lakes.

Flowing past the north side of Montreal Island is Rivière des Prairies, sometimes called the "Back River". North of Ile Jésus

is the meandering Rivière des Mille Iles, so named for the numerous little islands decorating it.

Both rivers drain Lake of Two Mountains and join the St. Lawrence River at Bout de l'Île. They are popular waterways, attracting hundreds of power boat and water skiing enthusiasts, as well as a fair number of seaplanes.

Despite the fact that Montreal is surrounded by water, it is impossible to circumnavigate the island in a small boat, except possibly a canoe which could be portaged. A power dam on Rivière des Prairies and rapids on Rivière des Mille Iles are the stumbling blocks.

However, suggestions have been made by public works officials that a small boat

channel would be provided on the Rivière des Mille Iles which would then make round-the-island navigation possible.

About 40 miles downriver at Sorel is the mouth of the Richelieu River leading to Lake Champlain, the Hudson River and New York, a highly popular cruise route for tourists.

(Mr. Pascoe is a member of the editorial department of *The Montreal Star*.)

*Le ski nautique, un sport de plus en plus accessible*  
● *Water-skiing has achieved growing popularity*  
● *El esquí acuático es cada día más popular* ● *Lo sci d'acqua è sempre più popolare* ● *Wasserski-fahren erfreut sich wachsender Beliebtheit.*



# focus on montreal

Seldom does a day go by when the dateline Montreal does not herald a story of international interest. Here are some of the events and the people who made news in Canada's greatest city in recent weeks:

- France's Jean-Claude Pascal, *le don Juan de la chanson*, drew big crowds and rave reviews after performances at La Comédie Canadienne.

- The Lipizzaner stallions and their riders of the Spanish Riding School of Vienna appeared at the Forum. Col. Alois Podhajsky, distinguished international horseman and riding master, was honored.

- Italy was in the forefront in Montreal as a result of the visit of Foreign Trade Minister Bernardo Mattarella as well as the Italian Film Week at the Place des Arts. Mr. Mattarella indicated Italy is favorably considering participation in the 1967 World's Fair. Film stars such as Adrianna Asti had no need to talk. They just sparkled.

- A five-member parliamentary delegation from the Republic of Algeria came calling and Montreal, itself famous for beautiful women, took a special interest in the only female member of the delegation, Mme Fatime Khemistie, sometimes called "the Algerian Joan of Arc."

- Maj.-Gen. Yaacov Dori, first chief of staff of Israel's defence forces and now president of the Technion-Israel Institute of Technology, was in Montreal to meet with members of the Canadian Technion Society.

- American writer John Howard Griffin, who changed the color of his skin to experience life as a Negro and later authored the famous book, "Black Like Me," was among distinguished speakers in Montreal.

- At a reception attended by hundreds of the city's business leaders and municipal officials, Mayor Jean Drapeau introduced *Montréal '64*. The official launching was held in the Main Post Office and 50,000 copies promptly went out across the world.

- *Les Feux Follets*, Canada's folk ensemble consisting of 60 dancers, singers and musicians, played for a hometown audience after participating in the festival of Tours, France.

- For the second time in two years, a Montreal brain specialist was summoned abroad to consult on a serious brain injury case. Dr. Theodore Rasmussen, director of the Montreal Neurological Institute, flew to India in connection with the treatment of Dr. P. Raju, Minister of Education for the State of Andhra Pradesh. Dr. Rasmussen's predecessor, Dr. Wilder Penfield, was similarly summoned to Moscow in 1962.



Jean-Claude Pascal



Theodore Rasmussen



B. Mattarella



Les Feux Follets



Adrianna Asti



Yaacov Dori



John Howard Griffin



L'actualité montréalaise, c'est aussi l'actualité internationale:

- Comédien français, venu tard à la chanson, Jean-Claude Pascal a conquis sans peine son auditoire de la Comédie Canadienne. Ravies par la séduisante simplicité du chanteur, les Montréalaises ont réservé à M. Pascal un accueil chaleureux.

- Les beaux chevaux blancs de l'École d'équitation de Vienne ont suscité l'admiration des Montréalais, venus en grand nombre applaudir l'élégance et la grâce de ces bêtes de race.

- D'Italie, Montréal a reçu deux visites importantes: c'est d'abord le ministre du commerce extérieur, M. Mattarella, qui devait insister sur le désir de son pays d'accroître les exportations vers le Canada; c'est ensuite une délégation de comédiens (dont Adrianna Asti) et producteurs venus présenter "la semaine du cinéma italien" qui a fait courir le Tout-Montréal vers la grande salle de la Place des Arts où une dizaine de longs métrages ont été projetés.

- Une délégation parlementaire d'Algérie a passé quelques jours à Montréal. Parmi les députés, on remarquait une jeune et jolie femme qui apparaît comme un symbole vivant de l'Algérie. Veuve deux fois, Madame Khemistic a gagné la sympathie et l'admiration des Canadiens.

- Le général israélien Yaacov Dori, de passage à Montréal, a fait connaissance avec les membres d'une délégation de techniciens qui doit visiter l'État d'Israël.

- L'écrivain américain John Howard Griffin a exposé à Montréal sa thèse en faveur de l'intégration raciale dans son pays et relaté les difficultés qu'il éprouva lui-même, s'étant fait passer pour Noir. Son livre, "Black Like Me", est un succès de librairie.

- C'est dans une salle de triage de la Poste canadienne que le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, lança officiellement le premier numéro de la revue mensuelle "Montréal '64", en présence de nombreux invités.

- Les "Feux Follets", danseurs spécialisés dans le folklore, sont devenus les ambassadeurs du Canada dans le monde. Après le festival de Tours (France) où elle s'est produite avec succès, la troupe que dirige Michel Cartier commence une tournée aux États-Unis.

- Directeur de l'Institut neurologique de Montréal, le professeur Theodore Rasmussen s'est rendu en Inde où il avait été appelé d'urgence pour aider les chirurgiens à pratiquer une intervention sur le ministre de l'Éducation, M. Raju, blessé au cerveau dans un accident de voiture.





# montréal '64

JUIN  
JUNE  
JUNIO  
GIUGNO  
JUNI

