

Montréal
2^{ème} partie

Revue du Québec Industriel

Vol. II

Janvier-Février 1937

No 1



Une photo aérienne peu connue du port de Montréal.

Photo Canadian Airways

Publiée par la

Compagnie **Northern Electric** Limitée
Montréal et Québec

Avant-propos

■ DANS le bref espace de temps qui s'est écoulé depuis que j'adressais ma dernière communication aux lecteurs de LA REVUE DU QUÉBEC INDUSTRIEL, un changement prononcé s'est produit dans la marche des affaires en général. En présentant le numéro de décembre dernier, je formulais l'espoir que l'année 1937 verrait se dissiper pour de bon les sombres nuages de la crise qui, depuis trop longtemps, pèse sur le monde. Il semble aujourd'hui que ce désir se réalisera beaucoup plus tôt que nous l'aurions cru possible, du moins en autant que notre pays et, plus particulièrement, notre province sont concernés.

De graves problèmes, certes, restent encore à résoudre pour nos hommes d'état, nos techniciens et nos industriels. Pour n'en mentionner que deux: les intérêts économiques et sociologiques opposés des grandes nations d'outre-mer, et les barrières et restrictions de tous genres qui font obstacle au libre échange des produits et des services. La solution heureuse de tels problèmes semble se rattacher à des facteurs qu'il est encore impossible de préciser ou de définir.

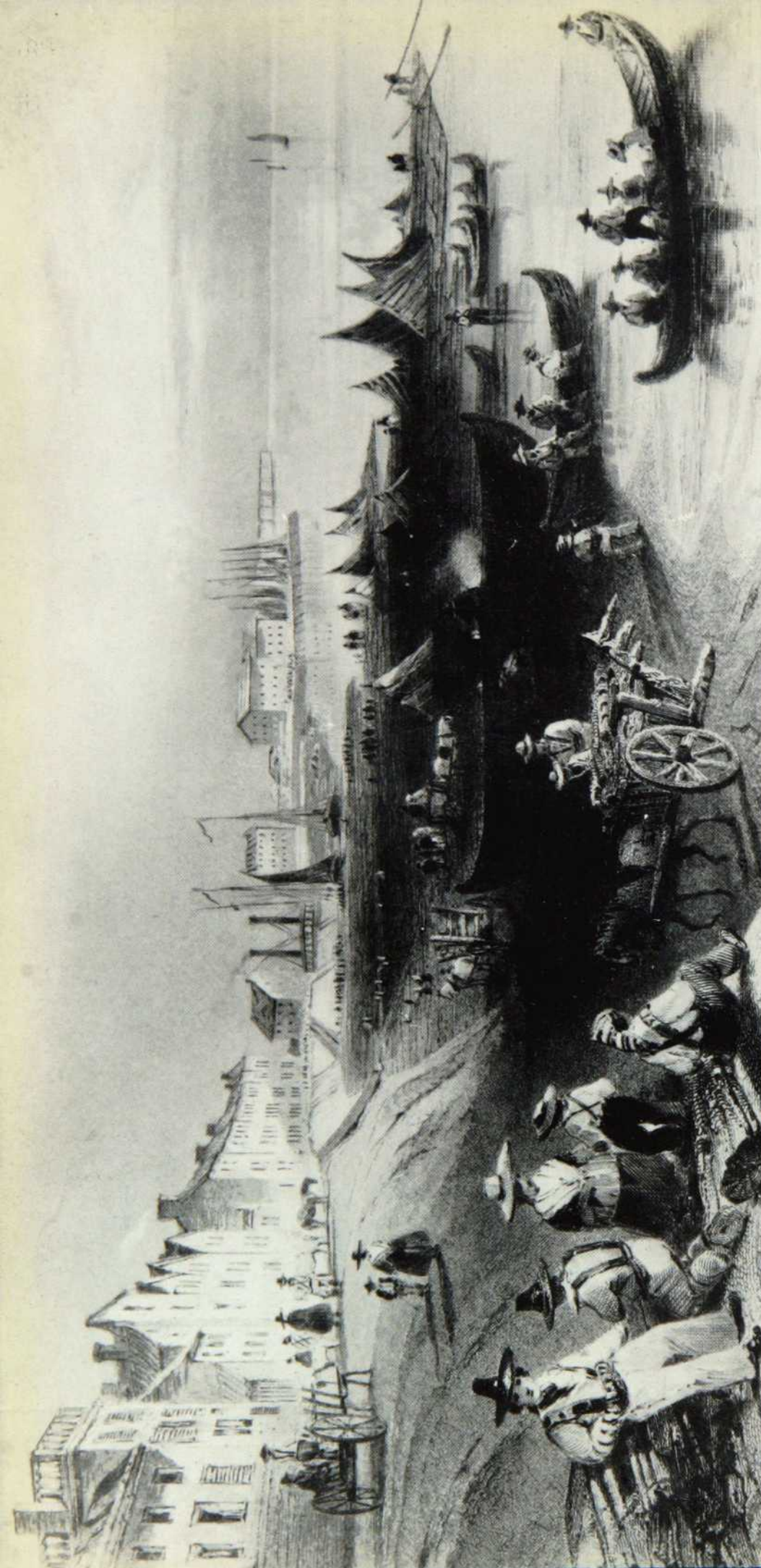
Cependant, en comparaison des orages que nous avons subis sans fléchir, les difficultés à venir nous paraîtront légères maintenant que nous pouvons entrevoir — ne serait-ce encore qu'indistinctement — la venue d'une ère de paix et de prospérité.

C'est vers ce but tant désiré qu'à mon avis devraient tendre les efforts de tous les citoyens, de toutes les classes de la société et de toutes les nations du monde.

Paul F. Sica
Président

Droits réservés 1937

Le port de Montréal, en 1842, comme le vit l'intéressant graveur anglais Bartlett. Cette amusante estampe nous permet de comparer le Montréal d'aujourd'hui à celui d'hier et de mieux évoquer l'époque de son histoire dont nous traitons en cette livraison.



Le port de Montréal

*Le principal facteur du développement
industriel de la métropole*

par **Yvon-R. Tassé, I.C.**

■ MONTRÉAL ne serait probablement aujourd'hui qu'une autre ville de quelque cent mille habitants si les rapides de Lachine n'avaient été à ses côtés pour contraindre les océaniques à s'arrêter dans son port, et y déposer, transborder, ou embarquer les innombrables articles qui constituent le commerce d'exportation et d'importation du Canada. De l'étranger nous vient ce qui fait le plus défaut aux provinces de Québec et d'Ontario, le combustible: plus de 500 millions de gallons d'huile brute ou de gasoline et quelque 1,600 mille tonnes de charbon, sont importés chaque année. Ils constituent, avec les millions de boisseaux de blé exportés, plus de la moitié du commerce du port. Depuis quelques années, plusieurs autres produits ont pris de l'importance pour l'exportation et indiquent bien le développement des industries cana-

diennes: farine, autos, cuivre, viandes, ne sont que quelques-uns des produits qui passent par le port chaque jour.

Les raisons qui ont fait se loger près du port les industries que nous allons décrire sont, pour un bon nombre, l'obtention facile de leur combustible et de leurs matières premières; pour un moins grand nombre, ce sera un moyen économique d'expédier leurs produits aux pays consommateurs.

L'industrie du fer et de l'acier se place facilement au premier rang avec ses multiples subdivisions: aciéries, fonderies, matériel roulant de chemin de fer, tôlerie, etc. Elle a une production totale qui approchait, pour Montréal seule, les 40 millions de dollars en 1934, soit 70% du total pour la province de Québec. Depuis, ce chiffre a été largement dépassé. Un fait à noter: il n'y a pas de haut-fourneau à Montréal pour le traitement du minerai de fer; ce sont les

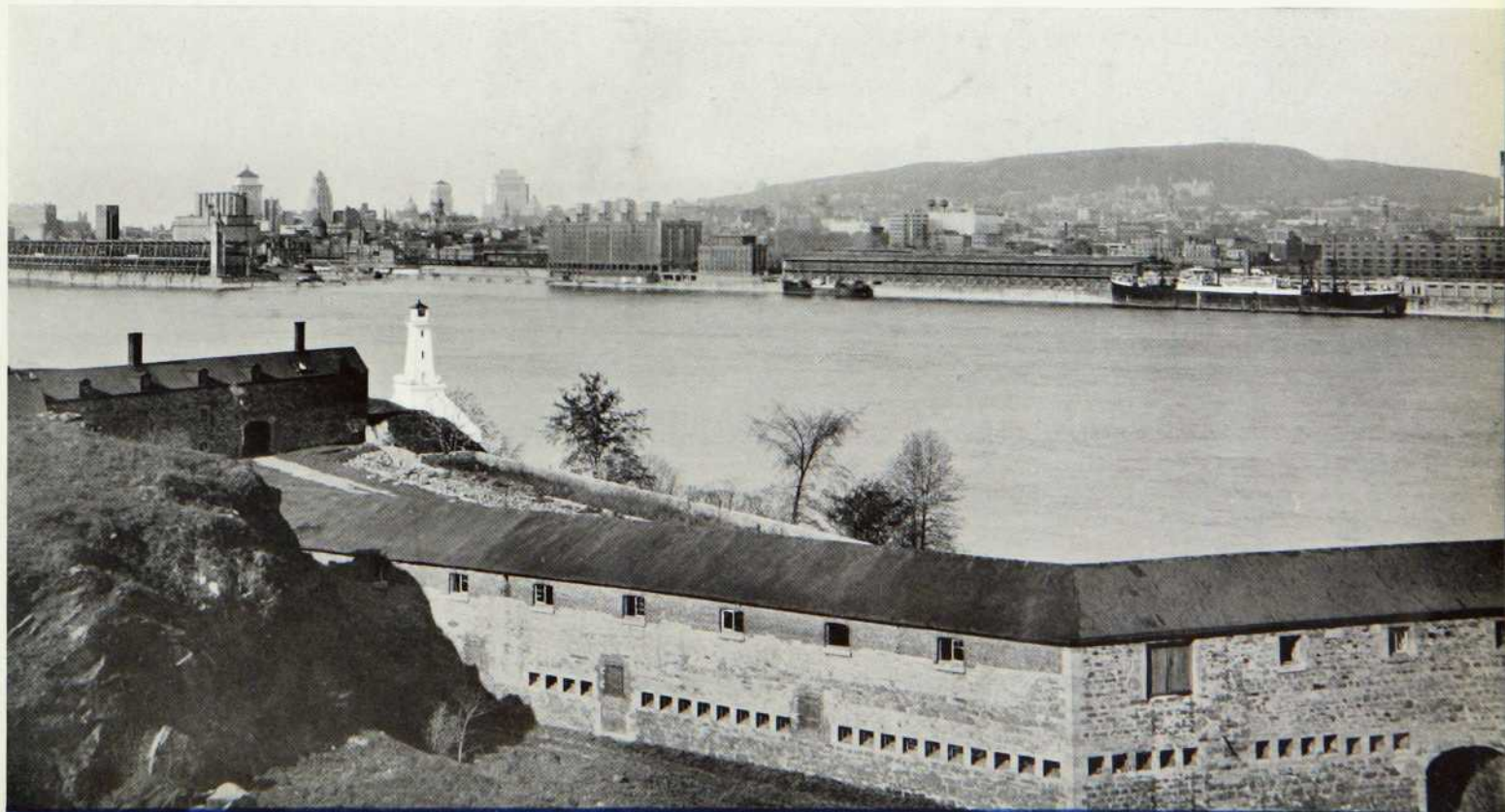
usines ontariennes ou américaines qui nous fournissent le fer en gueuse. Le charbon, qui est l'autre matière importante pour cette industrie, vient d'Angleterre, de Nouvelle-Ecosse ou des Etats-Unis. L'influence du port est ici clairement visible et a eu pour résultat la concentration des usines métallurgiques dans le bas de la ville.

Les plus vastes laminoirs du Canada sont établis à Montréal et font partie de l'immense entreprise Steel of Canada. Des 12 établissements que celle-ci possède au pays, il y en a trois à Montréal et un à Lachine. Ses produits se chiffrent par centaines.

D'autres aciéries opèrent à Montréal, entre autres Drummond-McCall et Canadian Steel Foundries. Cette dernière est une filiale de la firme de matériel roulant, Canadian Car & Foundry, et possède en plus une importante fonderie. Nous ne pouvons passer sous silence, dans la classe

Vue du port de Montréal avec, au premier plan, les vieux forts de l'île Sainte-Hélène. On distingue nettement le vaste entrepôt frigorifique et les élévateurs à grains.

Gracieuseté du Pacifique Canadien





Intéressante étude photographique d'un établissement industriel faite à une des nombreuses raffineries, située à l'extrémité est de l'Ile de Montréal.

des aciéries et fonderies, les firmes Darling Bros., Canadian Tube and Steel, Gurney Foundry, Crane Ltd., dont l'histoire et les activités fourniraient matière à bien des paragraphes.

■ PRÈS de la moitié du matériel roulant des chemins de fer canadiens est fabriquée à Montréal. Au cours des dernières années, on s'est plutôt limité aux réparations nécessaires, à l'entretien du matériel en usage, mais récemment d'importantes commandes de locomotives et de wagons ont remis les immenses établissements en activité.

Les usines des deux grands chemins de fer sont les plus importantes, Angus et Pointe St-Charles; la Canadian Car & Foundry rivalise avec elles avec ses deux usines de Turcot et de Ville St-Pierre. Les Montreal Locomotive Works, la Canadian Steel Tire & Wheel et la B. J. Coghling & Co. complètent cette liste de grands établissements.

Nous avons parlé de tôlerie: mentionnons dans cette catégorie la General Steel Wares, la Whittal Can Co. et l'American Can. Co.

Le visiteur qui arrive à Montréal par le pont Victoria peut constater de lui-même, par l'odeur très caractéristique répandue dans l'atmosphère, que l'abatage des bestiaux et la salaison des viandes sont une industrie importante à Montréal. Les facilités ferroviaires pour la concentration du bétail en ce point et le voisinage du port pour l'expé-

dition des produits ont vite eu pour résultat de faire se développer considérablement les établissements consacrés à cette industrie. Montréal en possède actuellement 22, mais le gros de la production vient de Canada Packers et de Wilsil. Les Montréalais peuvent se vanter de posséder les plus vastes abattoirs après Chicago, ce qui n'est pas peu dire. La majeure partie des viandes est consommée à Montréal, mais une substantielle proportion est exportée sous forme de bacons et jambons en divers pays, entre autres en Grande-Bretagne. On aperçoit aussi, en arrivant à Montréal par le sud, l'important immeuble de la Northern Electric, qui se dresse rue Shearer.

Deux minoteries se sont installées près du port pour en recevoir leur matière première, le blé, et expédier une partie de leur production, la farine. Ce sont les deux seules que Montréal possède, mais elles sont de taille à en remplacer bien d'autres par leur production: la Ogilvie Flour Mills peut produire 7,000 barils de farine par jour et possède ses propres élévateurs; la St. Lawrence Flour Mills, sur les bords du canal de Lachine, a une capacité de 2,900 barils par jour.

La production du sucre à Montréal, est également concentrée dans deux vastes établissements. Ce sont même les deux seules raffineries de

sucres de la province de Québec et elles produisent près de la moitié de la centaine de livres de sucre consommées annuellement par chaque Canadien. La Canada & Dominion Sugar Co. Ltd. a un de ses trois établissements à Montréal; la St. Lawrence Sugar Refinery Ltd. est l'autre productrice. L'usage que ces compagnies font du port est évident; leur matière première, le sucre de canne, leur vient de la Guinée Anglaise, de la Jamaïque, des îles Barbades, Fiji ou Trinidad, ou d'autres pays éloignés. Pendant la guerre, elles ont ainsi fait usage du port pour expédier, avec l'aide des autres raffineries canadiennes, un maximum en un an de \$23 millions de produits.

Le pétrole est un autre produit qui passe par le port de Montréal en quantités considérables, près de 2 millions de tonnes en 1934. Cinq raffineries, les seules de la province de Québec, traitent le pétrole brut qui leur vient surtout des Etats-Unis ou de l'Amérique du Sud. Leur capacité en barils d'huile brute par jour s'établit comme suit: Imperial Oil Ltd., 30,000, British American Oil et McColl Frontenac 12,000 chacune, Shell Oil of Canada 5,000, La Salle Petroleum 2,500. Le total égale 30% de toute la production du Canada.

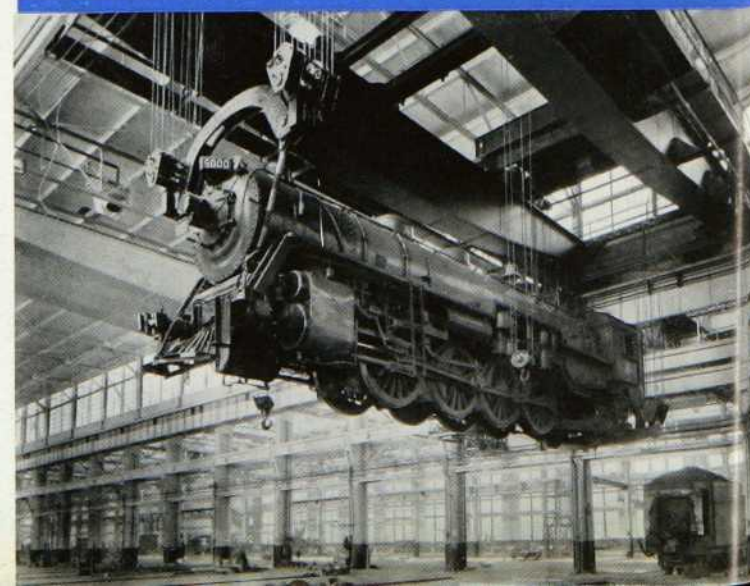
L'organisation la plus considérable dans ce domaine est sans contredit

(Suite à la page 7)

Photo Canadian Airways



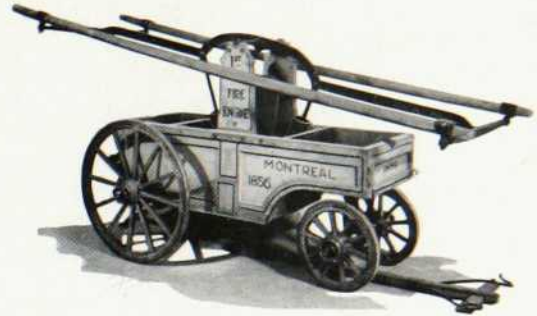
Vue aérienne de l'usine de la Canada Cement Co. Ltd., dans le quartier est de Montréal.



Vue intérieure des usines des Chemins de fer Nationaux, avec la locomotive "6000" suspendue dans les airs.



A gauche, une vieille gravure empruntée au "Montreal Past and Present" qui représente l'incendie, survenu en 1849, de l'hôtel du gouvernement situé Place Youville, en face des bureaux actuels du C.N.R. Au-dessous, une voiture à incendie de cette époque.



Montréal, il y a cent ans

■ LES grandes villes, dit-on, ne se construisent pas en un jour. C'est aussi vrai de Montréal que de Paris. Mais, une fois construites, elles ne se modifient plus guère et prennent tout de suite, en quelque sorte, un caractère définitif.

Montréal, en effet, n'a pas beaucoup changé depuis cent ans, beaucoup moins en tout cas qu'on ne pense généralement. Elevé sur une île, entre un fleuve et une montagne, son cadre se trouva fixé dès sa fondation. Il ne lui restait plus qu'à s'étendre à l'est et à l'ouest et, au fur et à mesure de ses besoins, à faire l'assaut de la montagne ou à la contourner.

Le port s'est modernisé, bien entendu, et il a pris des proportions impressionnantes, de même que les océaniques qui viennent y mouiller par milliers mais, vu de l'île Sainte-Hélène par un clair matin, il ne diffère pas tellement, malgré ses silos à grains, merveilles de l'architecture moderne, et ses navires sans voiles, de l'aspect général qu'on lui trouve sur les estampes d'il y a cent ans exécutées par des voyageurs anglais ou des officiers des troupes de la garnison.

Les trains de bois descendant le St-Laurent n'arrivaient pas tous à bon port. Celui-ci fut dispersé par une violente tempête, au milieu du lac Saint-Pierre.

par Jean Limoges

Sans doute, une fois tombées, ses murailles qui d'ailleurs, pour être très coûteuses, ne servirent jamais à repousser l'envahisseur, les bourgs, villages et paroisses de l'île se sont-ils rapidement soudés pour former le grand Montréal d'aujourd'hui, mais le centre de la ville reste le même, la Place d'Armes. Son cœur est toujours à la même place... Aux flancs de la montagne, on a accroché des villas et de somptueux hôtels particuliers dans le goût français, anglais et américain; des quartiers nouveaux, à l'est, à l'ouest et au nord, sont venus se greffer sur le vieux Montréal, mais sans en changer les traits essentiels. Tout ce qu'on

peut dire, c'est que Montréal n'est plus une ville provinciale.

Toutefois, si Montréal n'a pas sensiblement changé depuis cent ans, il a grandi de façon étonnante.

Les bons bourgeois du temps étaient bien loin de penser qu'un siècle après eux, Montréal serait non seulement la plus grande ville du Canada, mais aussi une des plus importantes de l'Amérique du Nord. Quand, en 1822, les marguilliers de Notre-Dame, nous raconte M. Olivier Maurault dans *La Paroisse*, nommèrent un comité chargé de décider s'il fallait agrandir l'église alors existante ou bâtir à neuf, les membres de ce comité décidèrent qu'une église capable de contenir de huit à neuf mille fidèles serait amplement suffisante pour toute la population catho-



lique de Montréal. Ils ne prévoyaient pas au delà. Qu'auraient-ils pensé si on leur avait dit que, cent ans plus tard, les 650,000 catholiques de Montréal posséderaient plus de cent paroisses et plus de mille prêtres réguliers ou séculiers! On sait que l'église Notre-Dame fut inaugurée en 1829, par Mgr Lartigue, qui y chanta une grand'messe solennelle, en présence de Sir James Kempt, administrateur du Bas-Canada.

S'il reste très peu de vestiges du vieux Montréal, si l'architecture du temps, noble et sévère, n'est plus représentée que par quelques maisons de résidence et un petit nombre de bâtiments qui servent aujourd'hui d'entrepôts aux gros négociants de la rue Saint-Paul et de la rue de la Commune, c'est que Montréal, plus que toute autre ville peut-être, a été la proie des incendies. Ceux-ci, nombreux et d'importance, furent jusqu'à la guerre l'une des grandes "attractions" de Montréal. Depuis que, sur la place du Vieux Marché, et ailleurs, on ne torturait plus les prisonniers iroquois, ni ne vendait d'esclaves noirs à l'enchère, ni ne pendait plus de jeunes garçons de treize ans coupables d'avoir volé une vache, les distractions eussent été rares à Montréal sans les incendies... Nous plaisantons, évidemment, car pour être différentes, les distractions de l'époque n'en étaient pas moins, si calmes qu'elles nous paraissent à nous, au goût de nos ancêtres. Les jeunes filles avaient chacune sa corbeille à ouvrage et savaient illustrer de fleurs tendres et de petits oiseaux l'album d'autographes qu'on trouvait dans tous les salons. On jouait au jaquet, on brodait des maximes, on se fabriquait même de jolis souliers de soie que les élégantes portaient au jardin, aux parties de campagne et dans la rue. Le soir, tout le monde allait se promener le long du fleuve ou admirer, du Champ-de-Mars, la verte campagne qui se déroulait jusqu'au pied du Mont-Royal. Il n'y avait guère que le théâtre Royal, rue Saint-Paul, construit par John Molson. On dansait chez soi ou à l'hôtel Rosco, ou à l'hôtel Donégani. La nuit, le guet criait les heures et rassurait les bourgeois dans leur lit, quand il ne se faisait

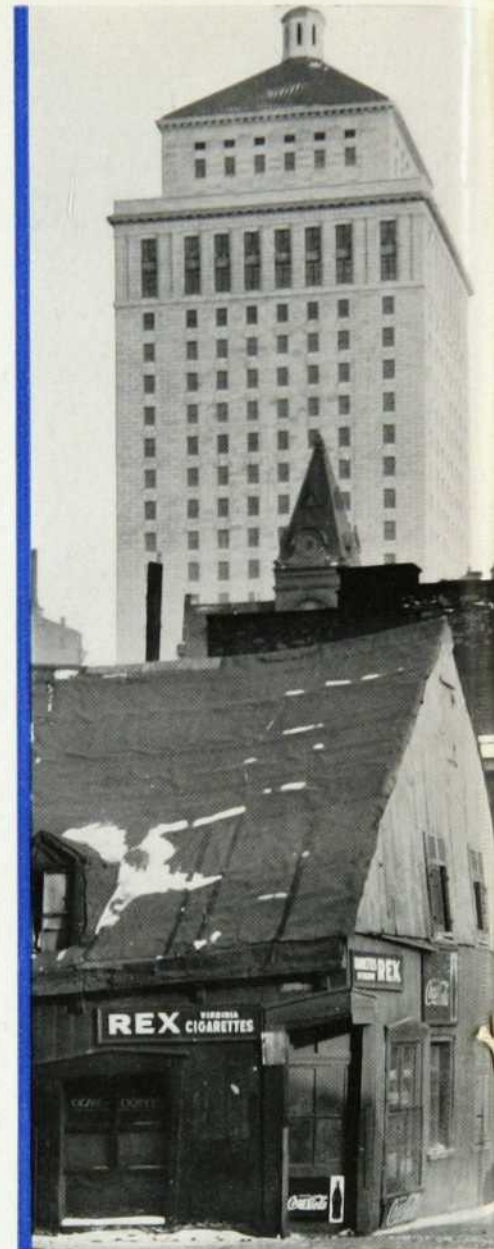
pas rosser, au coin flambant, par les voyageurs des pays d'en haut ou les bûcherons en bordée.

■ POUR en revenir à nos incendies, sachez qu'en la seule année 1850, trois cent cinquante maisons furent détruites dans deux quartiers, Saint-Anne et Saint-Laurent. Deux ans plus tard, c'est pire encore: Onze cents maisons, magasins, entrepôts, etc., sont rasés par les flammes au cours de l'été dans les quartiers les plus anciens et les plus intéressants, rues Saint-Paul, Saint-Laurent, Saint-Denis et Lagauchetière. Bien qu'à compter de ce moment une réglementation sévère interdit de construire en bois, les incendies ne se répétèrent pas moins jusqu'à ce jour de l'an de 1908, où le grand feu du square Saint-Louis fut comme un cadeau princier apporté à une population toujours avide de ces sortes de réjouissances publiques.

Le premier maire de Montréal, M. Jacques Viger, occupa son poste de 1833 à 1840. La durée de l'acte de l'incorporation de la ville de Montréal, sanctionné par Guillaume IV, était limité au 1er mai 1936. Cet acte stipulait que tout homme âgé de vingt et un ans, propriétaire d'une maison et du terrain sur lequel elle était bâtie, payant la cotisation dans la cité de Montréal et ayant résidé dans la dite cité pendant douze mois de calendrier avant l'époque de l'élection, serait tenu et considéré comme membre de la Corporation. Il stipulait également que la ville serait divisée en huit quartiers et qu'elle serait administrée par un conseil municipal composé de seize membres. La population était alors, en décembre 1836, d'environ 38,000 âmes.

En 1836 encore, le district de Montréal fut érigé en diocèse par sa Sainteté le pape Grégoire XVI. Mgr Plessis ayant demandé à Rome la division de son diocèse, quatre nouveaux évêchés furent créés. M. Lartigue, du séminaire de Saint-Sulpice, fut nommé évêque de Telmesse par bref apostolique et c'est ainsi que lui fut confié le siège épiscopal de Montréal.

Le premier évêque titulaire de Montréal, Jean-Jacques Lartigue, y



Gracieuseté du Pacifique Canadien

Nos vieilles maisons ont la vie dure. A l'ombre du gratte-ciel de la Banque Royale, cette humble maisonnette rappelle un Montréal qui n'est plus.

naquit le 20 juin 1777. Après de brillantes études au Collège de Montréal, il fit son droit avec Me Bédard, après quoi il adopta l'état ecclésiastique. A la mort de Mgr Denaut, dont il était le secrétaire particulier, l'abbé Lartigue entra chez les Messieurs de Saint-Sulpice. En 1821, il était désigné comme évêque auxiliaire. Mgr Lartigue mourut en 1840 et le second évêque de Montréal fut Mgr Bourget.

■ Nous ne pouvons évidemment pas parler du Montréal d'il y a cent ans sans mentionner, bien

qu'il en ait été beaucoup question dernièrement dans nos journaux, l'inauguration du premier chemin de fer canadien, construit entre Laprairie et Saint-Jean. Cette ligne aménagée par la compagnie du "Champlain et du Saint-Laurent" s'étendait sur une distance de quinze milles. L'honorable M. Marchand a raconté très spirituellement que le mécanicien écossais appelé de son pays pour conduire la première locomotive canadienne, n'étant pas habitué à chauffer sa machine avec du bois, faillit rater son premier départ et compromettre pour longtemps "parmi notre population la foi dans le chemin de fer".

En 1836, la ville achetait des Sulpiciens le terrain qui forme aujourd'hui la Place d'Armes. Cette place fut pavée en blocs de bois, après les événements de 1837-1838. On commença, pour la terminer deux ans plus tard, la construction du premier hôtel de la douane. Cet édifice, situé Place Royale, à la sortie de la rue de la Capitale, la plus étroite de Montréal, sert aujourd'hui au service du Revenu de l'Intérieur.

■ ALORS que le nombre des navires océaniques qui entrent de nos jours dans le port de Montréal est de deux mille par année, on n'en

Ces deux tours du Séminaire de Saint-Sulpice, rue Sherbrooke ouest, sont peut-être les plus vieux souvenirs qui nous restent du régime français.

voyait guère qu'une centaine il y a un siècle.

Montréal était encore, il y a cent ans, la métropole de la fourrure. Vers 1800, d'intrépides trafiquants écossais et canadiens-français, les Selkirk, les MacTavish et autres, ayant exploré le Nord-Ouest, y établirent la Compagnie du Nord-Ouest, dont les quartiers généraux étaient à Montréal. Ces riches bourgeois se retrouvaient au *Beaver Club* au retour de leurs expéditions. Ce club ne comptait que quelques membres, anglais et français, triés sur le volet.

Tout comme sous le régime français, Montréal était encore à cette époque le rendez-vous des *coureurs de bois* et des *voyageurs des pays d'en haut*. De la ville même, ou de Lachine, dans la banlieue, partaient de grands canots à destination du Fort Garry et qui revenaient, chargés de pelleteries, par le fleuve Winnipeg, le lac Supérieur, la rivière aux Français et la rivière Ottawa.

Au commerce des pelleteries s'ajouta bientôt celui du bois qui acerut encore les fortunes montréalaises. Ce commerce mit toute la région de l'Outaouais en étroit contact avec Montréal. Les *cageux* remplacent alors les canots.

Puis vinrent ensuite, tout cela il y a cent ans, la navigation à vapeur et le chemin de fer qui firent de Montréal, la jonction de toutes les grandes routes de l'Amérique du Nord.

Le port de Montréal

(Suite de la page 4)

l'Imperial Oil Co. Elle possède à Montréal la plus grande raffinerie canadienne et en compte plusieurs autres répandues par tout le pays. Leur capacité totale atteint près de 100,000 barils par jour, soit environ 60% de la capacité de toutes les raffineries canadiennes. C'est une des plus grandes organisations industrielles et de distribution du Dominion, contrôlant une dizaine d'autres compagnies et possédant près de 2,300 postes la distribution de la gazoline. Elle est contrôlée par la Standard Oil of New Jersey, quoique un grand nombre d'actions soient détenues par des Canadiens.

Nous devrions continuer cette énumération avec les manufactures d'appareils électriques, au premier rang desquelles se place la Northern Electric; nous pourrions mentionner les fabriques de peinture et vernis, mais la liste en serait vraiment trop longue. Seulement quelques mots pour citer une autre firme que le port fait littéralement vivre. La Canada Cement Co. tire d'un lit de calcaire idéal sa matière première, qu'elle transforme et expédie par ses propres bateaux. Son charbon lui vient par le port et son immense usine, la plus grande au Canada, contribue pour une forte part au fait que 50% de la production de ciment canadien vient de Montréal.

Bien d'autres fonctions pourraient être attribuées au port de Montréal. Il ne faut pas oublier les millions de passagers qui s'y embarquent à destination de l'Europe et qui y débarquent à leur retour des pays étrangers. Mais il sera sans doute plus utile d'indiquer quelques améliorations qui pourraient lui être apportées. Un grand problème a attiré récemment l'attention de tous les intéressés, la baisse du niveau de l'eau, et plusieurs solutions ont été étudiées. C'est une question qu'il ne faut pas négliger sous peine de voir les navires s'arrêter à Québec ou ailleurs et il ne faudra prendre de repos que lorsqu'une solution satisfaisante aura été trouvée.

De toutes façons, il ne faudra pas oublier que le port est plus qu'un terminus commode pour les industries de Montréal. Son influence s'étend à toute la province de Québec, même jusqu'à la prairie, et il va de l'intérêt de tous qu'il offre toujours, aux navires qui le fréquentent, les facilités les plus grandes pour l'embarquement, le transbordage, ou l'entreposage de leurs cargaisons, tout aussi bien qu'un confort raisonnable aux passagers qui l'utilisent.



La nouvelle administration de Montréal

Le maire et les membres du comité exécutif



M. Adhémar Raynault

M. Adhémar Raynault

Maire de Montréal

■ LA carrière de M. Adhémar Raynault, le nouveau maire de Montréal, est très intéressante et offre un exemple, en même temps qu'un encouragement, aux jeunes gens qui sont obligés de surmonter de grandes difficultés pour se faire un chemin dans la vie.

Né en 1894 dans la petite ville de l'Assomption, enfant d'une humble famille, Adhémar Raynault vint à Montréal il y a environ 25 ans. Sans relations, ne pouvant compter sur l'influence d'amis, le jeune homme n'avait pour réussir que son énergie, sa tenacité et son application au travail. Ayant dû laisser l'école de bonne heure pour aider ses parents, il compléta son éducation sous la direction d'un prêtre charitable qui l'avait pris en amitié. Les obstacles lui étaient un stimulant et ses déficiences étaient pour lui des lacunes qu'il s'efforçait de combler. Il étudia, se renseigna, persista et devint ainsi une personnalité.

En 1913, M. Raynault se lança dans les affaires à son propre compte et fit de l'assurance. En 1917, il s'enrôla dans l'armée canadienne et fit du service outre-mer. Après l'armistice, il fut licencié et revint

à ses affaires d'assurance. Ses efforts furent fructueux et, aujourd'hui, il est à la tête d'un bureau prospère qui compte un nombreux personnel et contrôle un volume d'affaires considérable. Il fait partie depuis déjà plusieurs années de l'Association des Courtiers d'Assurance de la province de Québec.

Il fut d'abord élu échevin du quartier Lafontaine, poste qu'il occupa durant deux ans et demi. A la dernière élection provinciale, il brigua les suffrages dans le comté de l'Assomption et fut élu. A la dernière élection municipale de Montréal, il remporta la victoire à la mairie de la métropole sur les deux autres candidats MM. Camillien Houde et Candide Rochefort.

M. Raynault est président général de la Ligue des Propriétaires de l'Est, membre du comité des Oeuvres diocésaines, membre des Chevaliers de Carillon, président du comité du Code municipal, membre de la Commission Métropolitaine, secrétaire du comité local de l'Union canadienne des Municipalités. Il fut officier du Conseil central de l'Association catholique des Voyageurs de Commerce et officier de la section Mont-Royal de la même association.

Le nouveau maire de Montréal est marié et père de quatre enfants.

M. Féchevin Ovide Taillefer

Président du Comité exécutif de Montréal

■ M. OVIDE TAILLEFER naquit à Montréal le 23 décembre 1882. Après avoir fait des études commerciales à l'École St-Joseph et à l'Académie St-Jean-Baptiste, il entra dans le commerce de la quincaillerie, travaillant pour le compte de P. Demers & Fils durant dix années. En 1910, il se mit en affaires à son compte, ouvrant un magasin de quincaillerie et d'accessoires d'autos en gros.

En février 1931, M. Taillefer brigua les suffrages dans le quartier St-Joseph, à l'élection partielle nécessitée par la mort soudaine de l'échevin Lippens. Il fut ensuite choisi comme membre du Comité exécutif pour remplacer l'échevin Bray, démissionnaire. Il fut réélu échevin pour le quartier St-Joseph en 1932, 1934 et, de nouveau, en décembre 1936. Il fut membre du Comité exécutif de février 1932 à avril 1932, et d'avril 1934 à janvier 1937. Le 13 janvier dernier, il était choisi à l'unanimité président du Comité exécutif actuel.



L'échevin Ovide Taillefer

L'échevin J.-E. Jeannotte



En 1910, M. Ovide Taillefer épousait Mlle Joséphine Choquette. Il est membre du Club Kiwanis.

M. Pêchevin J.-E. Jeannotte

*Membre du Comité
exécutif de Montréal*

■ L'ÉCHEVIN J.-E. Jeannotte vit le jour à Montréal, le 26 septembre 1894. Il est le fils de M. Stanislas Jeannotte, ancien président de la Compagnie mutuelle d'Immeubles. Il fit ses études classiques à l'Université d'Ottawa, puis étudia le notariat à l'Université de Montréal, où il gradua en 1918 avec la distinction "magna cum laude". Il fut élu échevin pour le quartier St-Jacques en décembre 1936 et fut choisi membre du Comité exécutif le 13 janvier 1937.

Le notaire J.-E. Jeannotte est vice-président de la Compagnie mutuelle d'Immeubles, gouverneur de l'Hôpital Notre-Dame, membre de la Société St-Jean-Baptiste, des Chevaliers de Colomb, ainsi que d'autres associations et clubs.

L'échevin Alfred Filion

*Membre du Comité
exécutif de Montréal*

■ ALFRED FILION naquit à la Rivière-des-Prairies en 1877 et fréquenta dans sa jeunesse les institutions des Frères des Ecoles Chrétiennes. Après avoir été à l'emploi de plusieurs compagnies de construction à titre de contremaître, il devint entrepreneur-général pour son propre compte en 1902. C'est ainsi qu'il construisit plusieurs églises, écoles et grands immeubles publics. Il fut élu échevin de St-Edouard en 1932 et n'a cessé de représenter ce quartier à l'hôtel de ville depuis lors. Il a eu la distinction de recueillir le plus grand nombre de votes accordés à aucun échevin, 4,900, en même temps que la plus forte majorité, aux dernières élections municipales. Il fut élu membre de l'Exécutif pour la division Nord le 13 janvier 1937. M. Filion réside dans le quartier St-Edouard depuis plus de 30 ans. Il épousa Mlle Donalda Miron en



L'échevin Alfred Filion



L'échevin Frank Hogan

L'échevin Trefflé Lacombe



1897 et est père de neuf enfants vivants. Il est membre des Chevaliers de Colomb, du Club Canadien, de plusieurs autres sociétés et associations sportives. M. Filion a fait une étude spéciale des questions civiques, sociales, d'urbanisme et d'administration municipale.

L'échevin Frank Hogan

*Membre du Comité
exécutif de Montréal*

■ M. FRANK HOGAN, est né en 1887. Il reçut son éducation aux écoles St-Gabriel et Sarsfield. Il est depuis nombre d'années entrepreneur en plomberie. Il fut élu la première fois en 1924, échevin pour St-Gabriel, et n'a cessé depuis de représenter ce quartier à l'hôtel de ville. Il fut choisi membre du Comité exécutif en janvier dernier.

M. Hogan épousa en 1909 Miss Elizabeth Mooney, aujourd'hui décédée. Il porta toujours un très vif intérêt aux sports et fut pendant des années membre d'abord, puis président de la Commission de la Boxe. Il brilla même dans le domaine de "la crosse", ayant dans le temps figuré très avantageusement dans les équipes des Shamrocks et de la M.A.A.A.

L'échevin Trefflé Lacombe

*Membre du Comité
exécutif de Montréal*

■ M. TREFFLÉ LACOMBE naquit à Lavaltrie, le 18 octobre 1883, du mariage de Jean Lacombe, cultivateur, et d'Artémise Robillard, institutrice. Dès l'âge de 15 ans, il apprit le métier de cordonnier, qu'il pratiqua ensuite dans plusieurs grandes fabriques de chaussures du Canada et des Etats-Unis. Depuis 1907, il s'occupe de construction. Il fut l'un des premiers directeurs de la Ligue des Propriétaires de Montréal, section de l'Est. Il fut aussi président de la Société St-Jean-Baptiste et de la St-Vincent de Paul. Il représente le quartier Bourget à l'hôtel de ville depuis 1934 et fut élu membre du Comité exécutif en janvier dernier.

Une merveille du monde moderne

*Montréal possède le poste avertisseur central
le mieux outillé du monde*

par **Jean Limoges**

■ LA VILLE de Montréal peut se glorifier d'avoir, depuis 1932, le poste central de signaux d'alarme le plus important, le plus moderne et le mieux outillé du monde entier.

La centralisation des signaux d'alarme s'imposait d'ailleurs depuis longtemps. Pour toute ville, en effet, grande ou petite, un système avertisseur d'incendie absolument au point est d'une importance capitale. Sans cela, c'est en pure perte que le personnel du service des incendies dépense bien souvent sa compétence, son zèle et son courage. Le moment le plus critique d'un incendie, ce sont précisément les quelques minutes qui se passent après qu'il s'est déclaré. Attaqué à temps, grâce à la centralisation des avertisseurs, un incendie est vite circonscrit. De là, l'importance du système que possède aujourd'hui Montréal.

L'insuffisance et l'exiguïté de l'ancien poste, ainsi que l'urgence de centraliser en un seul local les 1,015 avertisseurs d'incendie de la ville déterminèrent la construction du poste central actuel.

L'ancien poste central, installé au poste de pompiers de la rue Ontario, à l'ouest de la rue Bleury, datait de 1909, alors que Montréal ne comptait que 400,000 habitants et ne pouvait plus répondre aux besoins d'une ville d'un million, appelée à s'étendre davantage et à englober peut-être un jour toutes les municipalités limitrophes.

De plus, les avertisseurs d'incendie d'autrefois présentaient de très graves

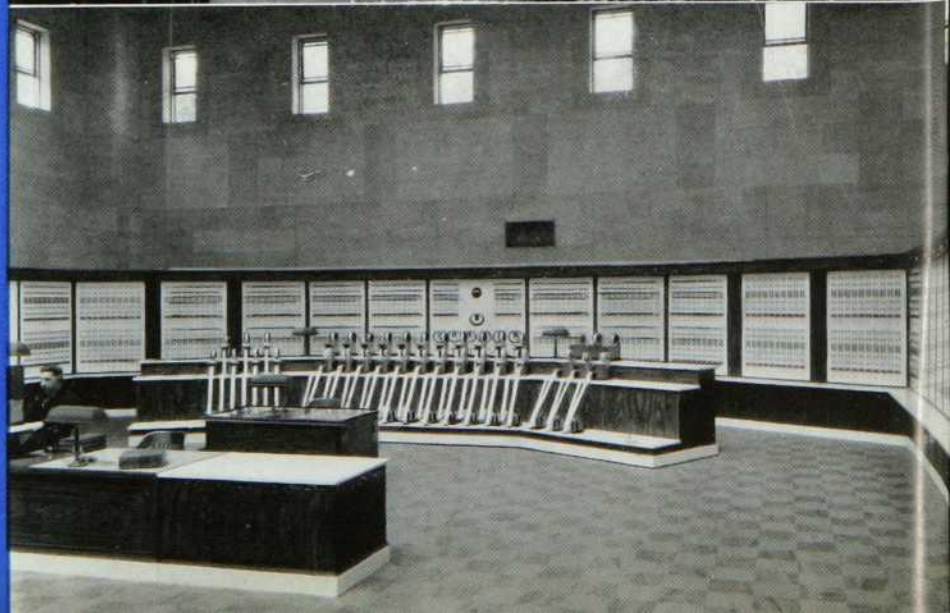
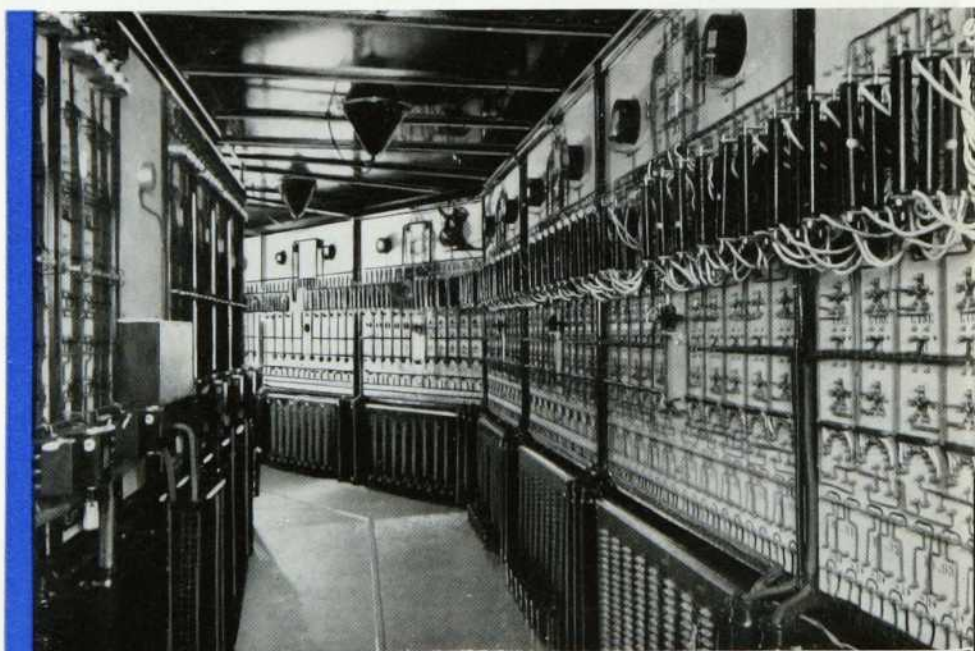
inconvenients. Ainsi, par exemple, si deux avertisseurs ou plus étaient manœuvrés simultanément, pour le même incendie, les signaux s'entremêlaient et le poste alerté ne savait plus d'où provenait l'alarme. L'ancien système présentait encore bien d'autres désavantages qu'il serait trop long d'énumérer en ce court article.

Une fois le projet adopté, c'est la Compagnie Northern Electric du Canada qui fut chargée de son installation, laquelle fut exécutée sous la surveillance de M. Desrochers. Di-

sons, en passant, que 98% des systèmes d'alarme aménagés au Canada le furent par la Northern Electric.

L'important était de choisir, pour ce poste central, un site élevé et de l'isoler complètement pour mettre son appareillage à l'abri de tout danger d'incendie ou d'inondation. En outre, il était impérieux, pour amoindrir le coût de l'entreprise, qu'on utilisât les câbles et les conduits existants.

Il s'élève au pied du Mont-Royal, tout au fond d'un parc public, le parc Jeanne-Mance, sur le côté ouest de



Une photo peu connue du Poste avertisseur central de Montréal qui nous en montre pour ainsi dire les coulisses. Au-dessous, les bandes de papier où s'inscrivent automatiquement les appels. Nous avons déjà reproduit dans La Revue d'autres photos de ce poste.

l'avenue du Parc, en plein centre de la ville. La construction, de lignes sobres et élégantes, s'adapte parfaitement bien au décor et ne dépare ni le parc, ni la montagne à laquelle elle s'adosse. Rien n'a été négligé, tant dans le choix de l'emplacement que dans la disposition de l'équipement, pour prévenir les moindres défauts de fonctionnement dans le système avertisseur d'incendie.

Le lecteur est sans doute curieux de savoir comment est aménagé ce magnifique poste central, le plus intéressant du monde, et aussi comment il fonctionne.

La réception et la transmission d'une alarme s'effectuent avec rapidité et exactitude, grâce à la disposition des appareils récepteurs et transmetteurs logés dans la salle de service, au rez-de-chaussée du poste. Les tableaux de distribution ont la forme d'armoires métalliques, avec des panneaux à l'avant et à l'arrière. Ces armoires, disposées tout autour de la salle de service, sont réparties en deux groupes, l'un réservé aux panneaux des circuits de signalisation et d'alarme, l'autre aux panneaux de protection des lignes extérieures. Les panneaux, qui sont au dos des armoires, servent à établir ou à interrompre le courant des accumulateurs électriques qui alimentent cet immense réseau d'avertisseurs.

Dès qu'un avertisseur de la rue alerte le poste central, un mécanisme des plus ingénieux est mis en branle: une lampe s'allume, une cloche sonne et l'alerte est donnée, instantanément, cependant que s'inscrivent sur une bande de papier la date et l'heure de chaque alarme. Sur réception de l'appel, le préposé à la salle de service transmet immédiatement aux quarante-sept postes de pompiers, par l'entremise des circuits primaire et secondaire, le numéro de l'avertisseur où l'alerte a été donnée. Il le transmet également, aussitôt après, à certaines institutions publiques (hôpitaux, etc), ainsi qu'aux salles de rédaction des grands journaux.

Les générateurs qui servent à recharger les accumulateurs fonctionnent dans une pièce située à proximité de la salle des étagères. La salle des accumulateurs, située au sous-sol, immédiatement sous la salle de service, a une superficie équivalente à cette dernière.

Mais, direz-vous, pourquoi des accumulateurs?

M. Emmanuel Mercier

■ LES familles canadiennes-françaises ont la réputation d'être prolifiques et celle de M. E. Mercier ne déroge pas, car si lui-même appartient à une famille de sept enfants, la sienne propre compte exactement deux fois ce chiffre. Quatorze enfants, telle est sa contribution à l'accroissement de la population de notre pays.

Au service de la Compagnie Northern Electric depuis vingt-six ans, Emmanuel Mercier a toujours été un employé modèle et très estimé, dont l'application au travail et l'intelligence constituent un autre exemple des excellentes qualités qui caractérisent les Canadiens français. Deux de ses frères, R. et H. Mercier, ce dernier aujourd'hui décédé, furent aussi à l'emploi de notre Compagnie et partageaient avec lui cette enviable réputation. Son fils Adrien, entré à la Northern Electric en 1928 et sa fille Alma, qui joignit nos rangs en 1930, continuent de perpétuer chez nous le bon renom de la famille Mercier. Nous sommes heureux de compter parmi notre personnel des employés d'une pareille valeur.

M. Emmanuel Mercier est un joueur de quilles d'une habileté exceptionnelle et il n'a pas contribué pour peu à assurer à son département le championnat de la Ligue de Quilles Inter-Départementale.

C'est pour deux raisons qu'on a substitué les accumulateurs au courant de la ville. Tout d'abord, parce que le courant fourni par la Montreal Light, Heat & Power est un courant alternatif qu'il faudrait, pour pouvoir l'utiliser, convertir en courant continu. Ensuite, et surtout, parce qu'il peut arriver que le courant de la ville fasse défaut et que le poste central se trouve ainsi dans l'impossibilité de capter les alarmes transmises des divers avertisseurs d'incendie de l'agglomération montréalaise. Quant au courant de la ville, il ne sert qu'à recharger les accumulateurs à mesure qu'en diminuent les réserves.

En un mot, les accumulateurs, au nombre de 12,000, assurent le fonctionnement du système indépendamment de toute autre source d'énergie. Grâce à eux, les alarmes transmises par les avertisseurs de la ville ne



Monsieur Emmanuel Mercier, avec sa fille, Alma, et son fils, Adrien. Monsieur Mercier est depuis 26 ans à l'emploi de la Northern Electric.

peuvent pas ne pas être reçues immédiatement par le poste central.

Le poste avertisseur central de Montréal fut inauguré, le 29 juin 1932, par l'honorable Fernand Rinfret, alors maire de la ville. Il était, lors de son inauguration, et il reste encore le plus vaste et le mieux aménagé, non seulement du Canada, de l'Amérique ou de l'Empire, mais du monde entier. Il peut desservir l'île de Montréal tout entière et son appareillage actuel est bon pour une cinquantaine d'années au moins. Les services qu'il rend à une métropole de l'importance de Montréal sont incalculables, de même qu'est incalculable l'argent qu'il lui épargne.

Le même système avertisseur d'incendie, basé sur le principe de la centralisation des signaux, peut s'installer dans toutes les villes de la province de Québec, grandes ou petites.

Le Réfrigérateur
le plus perfectionné
jamais construit

LEONARD

AVEC LE

*Master
Dial*



AUTRES COMMODITÉS ADDITIONNELLES

Dégagement instantané des cubes — Cloisons flexibles en caoutchouc. Vous pliez et les cubes de glace sortent d'eux-mêmes.

Tablette coulissante — Vous la tirez comme un tiroir. — Ne peut se renverser.

Tablette de service — Une tablette rabattable. Utile pour servir ou changer la disposition des articles dans l'armoire.

Crisper — Un tiroir commode pour garder les légumes verts humides et frais.

Tiroir à légumes — Un compartiment spacieux pour garder les légumes qui n'exigent pas une basse température.

Len-A-Dor — Il suffit d'appuyer du pied sur la pédale pour ouvrir la porte, les deux mains restant libres.

Le "Master Dial" ou "maître cadran" est une **exclusivité** Leonard. Celui-ci est le seul réfrigérateur à le posséder... comme d'ailleurs la pédale Len-a-Dor qui permet d'ouvrir la porte du bout du pied, ainsi que la tablette de service dans la porte elle-même.

DE nouveau "Leonard" et la Northern Electric se mettent en évidence avec le "Master Dial", qui permet littéralement de voir la température et d'éliminer tout élément d'incertitude dans son contrôle. Il en résulte une mesure d'économie beaucoup plus grande dans le fonctionnement de l'appareil. Le "Master Dial", en facilitant le réglage de la température à l'intérieur de l'armoire suivant les besoins, permet de contrôler la quantité de courant consommée. Pour la conservation normale des vivres, le nouveau Leonard assure une réfrigération entièrement automatique avec consommation minimum de courant. Et s'il vous faut moins de froid ou bien une congélation plus rapide, il vous suffit de tourner le cadran. Le thermomètre vous indique toujours la température exacte. C'est là un nouveau perfectionnement ajouté à toutes les autres caractéristiques qui font la supériorité du Leonard.

LA COMPAGNIE

Northern Electric

LIMITÉE

UN SERVICE ÉLECTRIQUE CANADIEN