



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE
DORVAL
HISTORICAL SOCIETY



Héritage 2015
Volume 26



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE
DORVAL
HISTORICAL SOCIETY

La Société historique de Dorval, fondée en 1984,
croit que l'histoire de Dorval a de l'importance pour
ses citoyens et devrait être étudiée
et conservée.

La Société est un organisme sans but lucratif ouvert à quiconque intéressé à l'histoire
de Dorval.

La Société est appuyée par le Service des loisirs et de la culture de la cité de Dorval.
La Société travaille en collaboration avec le Musée de Dorval.



The Dorval Historical Society was founded in 1984
with the belief that the history of Dorval is of interest
to its citizens and it should, therefore,
be studied and preserved.

The Society is a non-profit organization and membership is open to anyone interested
in the history of Dorval.

The Society is supported by the Leisure and Culture Department of the City of Dorval.
The Society also works in close collaboration with the Dorval Museum.





DORVAL

Meilleurs voeux de succès soutenu à
la Société historique de Dorval
de la part des citoyens et citoyennes de la Cité de Dorval



DANIEL da CHÃO

MARGO HERON

MICHEL HÉBERT

EDGAR ROULEAU

CLAUDE VALIQUET

MARC DORET

Photo: Dick Nieuwendyk

Best wishes for continued success to
the Dorval Historical Society
from the citizens of the City of Dorval

www.ville.dorval.qc.ca



1850, chemin du Bord-du-Lac, Dorval

**Ouvert du jeudi au dimanche
13 h - 17 h**

**Open Thursday to Sunday
1 p.m. to 5 p.m.**

Entrée libre - Free admission

Nous cherchons toujours des bénévoles pour se joindre à l'équipe.
We are always looking for new volunteers to join the existing team.

POUR INFORMATION



FOR INFORMATION

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL

Centre communautaire Sarto-Desnoyers
1335, chemin du Bord-du-Lac
Dorval, Québec H9S 2E5

DORVAL HISTORICAL SOCIETY

Sarto Desnoyers Community Centre
1335 Lakeshore Drive
Dorval, Québec H9S 2E5



514 633-4000

HÉRITAGE 2015

L'équipe - The Team

Pierre Boyer - Christine Christophory
Louise Dineen - Michel Hébert
Dick Nieuwendyk - Jean-Guy Pelletier
Beverley Rankin - Jean-Pierre Raymond
Ginette Rousse

Collaborateurs - Contributors

Jean Allard
Richard Cabana
Lynda Cutler

Dépôts légaux
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque nationale de Canada

ISBN 2-922807-15-0

L'impression d'Héritage est en partie une gracieuseté de la Cité de Dorval, Service des loisirs et de la culture.

Printing is in part courtesy of the City of Dorval, Leisure and Culture Department.



Maison Aréoda Bérard - ca 1932 Construite vers / built ca 1911



Maison Aréoda Bérard - 2015
630 Bord-du-Lac / Lakeshore Road

Photo: Dick Neuwendyk

Table de matières

Mot du président	4
Dorval en 1915	6
Jubilé des associations locales	12
Hommage à John Fetherstonhaugh	13
Historique du club d'aviron de Lachine	16
La histoire de la Société d'horticulture et d'écologie de Dorval	19
Ça se passait chez-nous (The Chronicle)	23
École secondaire Jean XXIII - Les débuts -	31
Hier & Aujourd'hui - "Quatre Vents"	37
Hommage à Michel Pasquin	39
La saviez-vous ?..... le jumelage de Dorval et Orly comme villes-soeurs	41
Les mémoires de Germaine Racine	47
L'ingénieur Royal de Dorval (2e partie)	51

Table of contents

A word from the president	5
Dorval in 1915	9
Local associations jubilee	12
A tribute to John Fetherstonhaugh	15
A brief history of the Lachine Rowing club	18
History of the Dorval Horticultural and Ecological Society	21
It happened in our backyard (The Chronicle)	27
John XXIII High School - The Beginning -	34
Then & Now - "Quatre Vents"	38
A tribute to Michel Pasquin	40
Did You Know?... the twinning of Dorval and Orly as sister cities	44
Germaine Racine's Reminiscences	49
The Royal Engineer of Dorval (Part 2)	55



MOT DU PRÉSIDENT

Cher membre,

Vous avez en main la 26^e édition annuelle de la revue HÉRITAGE. Encore une fois, les membres de votre conseil d'administration, secondés de quelques collaborateurs, ont conjointement mis la main à la pâte dans le but de produire un document fort intéressant sur des faits d'histoire de notre société dorvaloise.

Nous voulons profiter de l'occasion pour souligner l'immense contribution de certains piliers de la première heure de la Société qui nous ont quittés en 2014, soit :

- * M. Jean-Louis Rousse, président fondateur de la Société
- * M. Michel Pasquin, président de la Société de 1997 à 2002
- * M. Denis Latour, membre pendant plusieurs années et grand collaborateur à la revue Héritage par ses nombreux articles des plus intéressants.

Nous voulons aussi remercier le Service des loisirs et culture de la Cité de Dorval pour son support indéfectible envers la Société et plus particulièrement, Mme Beverley Rankin pour sa collaboration de tous les instants.

Nous vous souhaitons bonne lecture et vous invitons, vous les membres, à nous soumettre vos suggestions d'articles qui pourraient meubler l'édition 2016 de la revue HÉRITAGE. De plus, nous souhaitons bien vous rencontrer lors d'une des nombreuses activités auxquelles votre Société participe annuellement.

Michel Hébert

Président,
Société historique de Dorval



A WORD FROM THE PRESIDENT

Dear member,

This is the 26th annual edition of our Heritage magazine. Once again, Board members, assisted by several collaborators, have pitched in to produce some really interesting reading material on various historical features of our Dorval community.

We take this opportunity to highlight the tremendous contribution of three of the original pillars of the Historical Society who passed away in 2014:

- * Jean-Louis Rousse, founding president
- * Michel Pasquin, president from 1997 to 2002
- * Denis Latour, long-time member and valued contributor to Heritage, having written numerous interesting articles.

We extend thanks to Dorval's Leisure and Culture Department for its continuous support to the Society and especially to Beverley Rankin for her on-going collaboration.

We hope you enjoy reading this edition and we extend an invitation to all our members to submit their ideas for articles which we could include in the 2016 edition of Heritage.

We also look forward to meeting you at one of the numerous activities in which we participate throughout the year.

Michel Hébert

President
Dorval Historical Society

DORVAL IN 1915 - 100 years ago

Excerpts from Town Council Minutes



by Jean Allard

The Town Council of Dorval held its first meeting of the year on January 7, 1915. Mayor Joseph Leroux and Municipal Concillors Joseph C. Descary, W. D. Burchall, W.H. Mussen, John Ryan, Theodule Senécal and Hormisdas Massie were present thus forming the quorum of the Council. At its next meeting on January 19, 1915, Council was informed by the Town Secretary that the owners of Dorval Island had applied to the Provincial Legislature to have the right to create a municipality on the said Island. The Town Council was opposed to this request and it declared that it would take all the necessary measures to protect the interests of the Town in this matter.

Extract from Montréal une île des villes, published in 2009 by Editions GID, written by Marcel Paquette:

In response to the wants and needs of several residents and shareholders of The Dorval Island Park Company Limited, the provincial legislature authorizes on March 5, 1915, the creation of the Town of Dorval Island. This company has already sold building lots and has begun to lay out some streets. The charter of the new town authorizes it to borrow up to \$50,000 without having to consult its taxpayers. Obviously, a ferry service exists between the mainland and Dorval Island and the law creating the new town obliges it to pay in perpetuity the sum of \$225 to the City of Dorval for a public road leading to the ferry landing. Merged in 2002 with the other municipalities of Montreal Island, the Town of Dorval Island de-merged in 2006. Strangely enough, the island town, jealous of its autonomy, has only a few persons residing there on a year-round basis to justify its existence.

A special meeting of the Town Council was held on March 3, 1915 and Mr. Charles C. Descary, newly elected Mayor and Mr. Joseph Leroux, outgoing Mayor, were present. Also attending the meeting were Aldermen Joseph C. Descary, W.H.C. Mussen, John Ryan, Théodule Senécal, Hormisdas Massie together with the newly elected Aldermen Alfred Heaton, J. Avila Legault, J.A. Hall, A.R. Doble, and Gustave Racine. At the request of his Honour the Mayor a special meeting of the Town Council was convened for April 13 in order to study and take into consideration the report of Alderman Descary on the electric tramways. (There is no other mention of this report in the minutes of this meeting). Liquor permits were granted to Hotel owner Joseph H. Descary, to the Royal St. Lawrence Yacht Club, the Royal Montreal Golf Club, and the Forest and Stream Club. In order to simplify the collection of the water tax from the occupants and tenants of buildings, the regulation regarding the administration of the aqueduct and the cost of water was amended as follows: the said tax will be payable in advance by the occupants or tenants every three months beginning May 1 of each year. A licence of \$5.00 per carriage shall be imposed on those merchants and tradesmen who have no fixed place of business in the municipality but deliver goods to residents of Dorval. This licence will have to be paid by May 1 of each year.

At a special meeting of the Town Council on April 21, 1915, it was resolved to hire Mr. F.X. St-Aubin for one year as constable, fireman and electrician at the salary of \$600 a year and free lodging in a property belonging to the Town, located at 13 Martin Avenue. Mayor Charles C. Descary and Aldermen Joseph C. Descary, Alfred Heaton, A.R. Doble, Avila Legault, J.A. Hall, and Gustave Racine were present at the meeting held on May 5. The renewal of the insurance

policy with the London Lancashire Insurance Co. was accepted. The coverage of \$1,700 included the horse stable, carriages, fire hoses, and some other equipment located on Martin Avenue, an additional coverage of \$500 on the horse stable, and another additional coverage of \$200 on the fire carriage, the fire hoses, and some other equipment property of the Corporation. (The cost of this insurance policy does not appear in the minutes of this meeting).

At the regular meeting of the Town Council held on May 29, 1915, Mr. Georges Marcil asked for a commutation of the taxes imposed on his properties. This request was referred to the General Committee to study the reasons invoked by Mr. Marcil. Three letters from wholesale merchants asking for a reduction of their business taxes were read to the Town Council. It was resolved that the Secretary answer that it is the duty of the Council to observe its regulations regarding this by-law.

A special meeting called by Mayor Charles C. Descary was held on June 18, 1915 in the Council Hall located at 24a St. Joseph Street, Dorval. The following by-law regarding unhealthy or detrimental establishments and industries was adopted.

"It is forbidden to bring from outside the town, and bury on its land, dead animals, detritus, or other hazardous material. The establishment and construction of cattle-pens within the town limits is prohibited.

Any landowner not submitting to this by-law will be judged to have committed an infringement of it. Each and every day that this infringement occurs shall constitute a separate offence. Anybody violating this by-law will be subject to a fine determined by a competent tribunal."

By-law XXXX (40) relating to the employees of the town of Dorval is expressed as follows: All the employees of the Town are under the control of the Mayor of the Town. The presidents of the various Committees of the Town Council will have under their control the senior employees of the administration departments subject to these committees. The finance committee will report to the Secretary-treasurer and his assistant. The roads committee will report to Mr. Philius Quesnel, foreman of the roads. The aqueduct committee will report to Mr. Vinette, mechanical engineer of the town. The committees for lighting, police and fire will report to Mr. F.X. St-Aubin, chief of police and electrician. No purchase will be permitted without a written order from the secretary's office. Department heads will keep a daily record of the work accomplished by the employees under their control. The Chief of Police will keep a daily record of temperature and all defective road lighting.

A special meeting of the Town Council of Dorval was held on July 14, 1915.

Because it will be necessary to resurface the section of St-Joseph Street within the limits of the town with asphalt, it is resolved to borrow the sum of \$10,000 at the interest rate of 6% from the "Banque Provinciale du Canada".

Mr. J. Avila Legault was named Vice-mayor for the following three months at the Council's meeting of August 4, 1915. A letter from Mr. Aimé Geofrion, Q. C. was read at a meeting held on August 11, 1915 which declared that the Council had no right to grant to Mr. Marcil the commutation of the tax established for his land bearing lot no. 3 and 865. The claim that these lots of land should

be considered as farm land is ill founded. Consequently Mr. Marcil will be informed that his request was rejected.

It was resolved that the purchase of an 18-ton steam roller for the sum of \$3,150 from The Watrous Engine Works Company Limited be accepted.

It was also resolved that an issue of debentures in the amount of \$50,000 repayable in twenty years, at the yearly rate of 6%, was ratified. This loan will be made by the issue of debentures of \$1,000 each.

A request by letter from Mr. Georges Marcil, asking that he be considered proprietor of some 300 lots acquired from the Marcil Trust Company, was accepted and the names on the evaluation roll were changed accordingly.


Following the construction of St-Joseph Street, it was resolved to ask the Provincial Government for an allocation for payment of the completion of this road which is part of the interprovincial route.

A letter from the city of Lachine was read at the Council meeting of November 3 thanking the Town of Dorval for the help it received from its fire brigade at the fire of the parochial Church.

It was resolved to begin the work necessary for the installation of a sewer and aqueduct system from Martin Avenue to the Bouchard River. The sewer system for Roy Avenue will run from St-Joseph northward for a length of approximately 400 feet.

March 6, 1958 THE DORVAL REPORTER Page 7

DORVAL'S NEW WATER FILTRATION PLANT



The last decade has seen The City of Dorval grow from a small town of barely 5,000 souls into a thriving community of almost 15,000 inhabitants. During this period it became apparent that the filtration system in use at the time would not adequately keep pace with this growth. Plans were then formulated by the City Administration to design and build a new plant.

Modern in every respect and containing the finest most up-to-date equipment available, Dorval's new water filtration plant is the ultimate in functional efficiency.

The building and equipment were designed by Mr. Solyme Tremblay, Consulting Engineer, with the assistance of the City's architectural and engineering staff; the building constructed by Paul Rolland Construction Ltee. Although simple in form, the architecture is strikingly attractive.

Built on Lilac Avenue South, at a cost of over \$900,000, the filtration plant was designed to filter 4,000,000 Imperial gallons of water per day, drawing its water supply for the City from a pipe which projects over 900 feet into Lake St. Louis.

DORVAL EN 1915 - IL Y A CENT ANS

Extraits des Minutes du Conseil municipal



par Jean Allard

Le Conseil de ville de Dorval tenait sa première assemblée régulière le 7 janvier 1915. Étaient présents le Maire Joseph Leroux et messieurs les échevins, Joseph C. Descary, Wm. D. Birchall, W. H. Mussen, John Ryan, Théodule Sénécal et Hormisdas Massie formant le quorum du dit Conseil.

Lors de l'assemblée subséquente, le 19 janvier 1915, le Secrétaire faisait rapport " que les propriétaires de l'île Dorval ont fait application à la Législature pour ériger cette propriété en Municipalité de Ville ". Le Conseil de ville s'oppose à cette demande et déclare que toutes les mesures nécessaires seront prises pour protéger les intérêts de la Ville dans cette affaire.

Extrait de Montréal une île des villes, de Marcel Paquette, publié aux Editions GID en 2009 :
Le 5 mars 1915, suite aux désirs et aux besoins exprimés par un certain nombre de résidents et d'actionnaires de la Société du parc de l'île Dorval Limitée, l'assemblée législative provinciale autorise la création de la Ville de L'Île-Dorval. La société avait déjà vendu des terrains à bâtir et commencé à établir le tracé de certaines rues. La charte de cette nouvelle ville l'autorise à emprunter jusqu'à 50 000 \$ sans consulter ses contribuables. De toute évidence, un service de traversier relie déjà la terre ferme à l'île et la loi qui crée cette nouvelle ville l'oblige à payer à perpétuité la somme de 225 \$ à la Cité de Dorval pour lui fournir une voie publique menant au quai du traversier. En 2002, fusionnée avec les autres municipalités de l'île de Montréal, la ville de L'Île-Dorval en a défusionné en 2006. Curieusement, jalouse de son autonomie, cette ville insulaire ne compte que quelques résidents permanents toute l'année pour justifier son existence.

À une assemblée spéciale du Conseil de Ville tenue le 3 mars 1915, sont présents M. Charles C. Descary, M. Joseph Leroux, ancien maire, et les échevins Joseph C. Descary, W.H.C. Mussen, John Ryan, Théodule Sénécal, Hormisdas Massie ainsi que les échevins nouvellement élus, Messieurs Alfred Heaton, J. Avila Legault, J.A. Hall, A.R. Doble et Gustave Racine.

À la réquisition de Son Honneur le Maire une assemblée spéciale du Conseil de ville est convoquée pour le 13 avril pour prendre en considération, entre autres, le rapport de l'échevin Descary sur les tramways électriques. Le procès-verbal de l'assemblée ne fait aucune autre mention de ce rapport. Les certificats pour les licences sont approuvés pour l'hôtel de monsieur Joseph H. Descary, les clubs Royal St. Lawrence Yacht Club, Royal Montreal Golf Club et le Forest and Stream Club.

Le règlement concernant l'administration de l'aqueduc et la perception des prix de l'eau de manière à charger la taxe d'eau aux occupants et locataires d'immeubles est amendé comme suit :
" Les dits prix seront payables d'avance trimestriellement à compter du premier mai de chaque année par le ou les occupant(s), ou par le ou les locataire(s) ". Une licence de 5,00 \$ par voiture sera imposée à tout marchand ou commerçant n'ayant pas de place d'affaires dans la municipalité

pour livrer ses effets à ses clients résidents de Dorval. Cette licence devra être acquise le ou avant le premier mai de chaque année.

À une assemblée spéciale du Conseil de Ville le 21 avril 1915, il est résolu d'engager pour le terme de un an M. F.X. St-Aubin comme constable, pompier et électricien, au salaire annuel de 600 \$, et de lui fournir gratuitement un logement propriété de la Ville situé au 13 de l'avenue Martin.

À l'assemblée du 5 mai 1915 étaient présents M. le maire Charles C. Descary, les échevins Joseph C. Descary, Alfred Heaton, A.R. Doble, Avila Legault, J.A. Hall, Gustave Racine.

Le renouvellement d'une police d'assurance de la London Lancashire Insurance Co. est accepté. Elle prévoit une couverture de 1 700 \$ sur l'écurie, sur les chevaux, les voitures, les boyaux à incendie et autres appareils situés dans la rue Martin, à ces ouvertures sont ajoutées une couverture de 500 \$ sur l'écurie et une de 200 \$ sur la voiture, les boyaux à incendie et autres appareils appartenant à la Corporation. (Le coût de la prime de cette police d'assurance n'apparaît pas dans le procès-verbal de l'assemblée.)

À l'assemblée régulière du Conseil, tenue le 29 mai 1915, M. Georges Marcil demandait une commutation de taxes pour ses terrains. Cette demande a été référée au Comité général pour examiner les raisons de M. Marcil concernant le rôle d'évaluation.

Lecture est faite de trois lettres de marchands en gros demandant une réduction de la taxe d'affaires. Il est résolu de demander au secrétaire de répondre que la demande du Conseil est de faire observer ses règlements concernant cette taxe.

Une assemblée spéciale demandée par le maire Charles C. Descary a été tenue le 18 juin 1915, dans la salle du Conseil au 24a rue St-Joseph, Dorval. Le règlement suivant au sujet d'établissements et industries insalubres ou nuisibles est adopté.

" Il est défendu d'apporter et enterrer sur aucun terrain des animaux morts, des détritux d'en-dehors de la ville ou autres matières nuisibles." L'établissement et construction de parcs à bestiaux dans les limites de la ville sont prohibés.

"Tout propriétaire de terrains qui ne se soumettra pas à ce règlement sera sensé commettre une infraction au présent règlement qui constituera jour par jour une offense séparée. Toute personne qui violera quelqu'une des dispositions de ce règlement sera passible d'une amende déterminée par le tribunal compétent."

Le règlement XXXX (40) qui concerne la gouverne des employés de la ville de Dorval est énoncé comme suit :

"Tous les employés de la ville seront sous le contrôle général du Maire de la ville. Les présidents des divers comités du Conseil, auront sous leur contrôle les chefs employés des départements de l'administration qui relèvent de ces comités. Le comité des finances relèvera du Secrétaire - trésorier et de son assistant.

Le comité des chemins relèvera de M. Philius Quesnel, contremaître des chemins. Le comité de l'aqueduc relèvera de M. Vinette, ingénieur mécanicien de la ville. Les comités d'éclairage, de police et de feu relèveront de M. F.X. St-Aubin, chef de Police et électricien. Aucun achat ne pourra être fait sans un ordre écrit du bureau du Secrétaire. Les chefs de département devront tenir un record quotidien de l'ouvrage des employés sous leurs ordres. Le chef de police devra tenir tous les jours un record de la température et de toutes déficiences dans l'éclairage des rues."

Une assemblée spéciale du Conseil de ville de Dorval est tenue le 14 juillet 1915.

Attendu qu'il est nécessaire de reconstruire le macadamisage de la rue St-Joseph dans les limites de la ville, il est résolu d'emprunter temporairement de la Banque Provinciale du Canada la somme de dix mille dollars au taux d'intérêt de six pour cent.

À l'assemblée du Conseil tenue le 4 août 1915, M. J. Avila Legault est nommé pro-maire de la ville pour les trois prochains mois.

À l'assemblée du Conseil tenue le 11 août 1915 il est donné lecture d'une lettre de M. Aimé Geofrion, C.R. déclarant que le conseil n'a pas le droit d'accorder à M. Georges Marcil la commutation de taxe demandée pour ses terrains nos 3 et 865 opinant que la prétention que ces terrains doivent être évalués comme terre en culture est mal fondée. En conséquence M. Marcil sera avisé que sa demande est rejetée.

Résolu que l'achat d'un rouleau à vapeur de 18 tonnes de " The Waterous Engine Works Company Limited " au coût de 3 150 \$ soit accepté. Une émission de débentures de 50 000 \$ remboursable dans vingt ans, à un taux d'intérêt de 6% par an est approuvée. Cet emprunt sera fait sur l'émission de débentures de 1 000 \$ chacune. À l'assemblée du Conseil le 16 septembre, il est donné lecture de Georges Marcil demandant d'être considéré propriétaire des quelque 300 lots acquis de la Marcil Trust Company. Le changement des noms au rôle d'évaluation devra être fait.

Suite à la construction de la rue St-Joseph il est résolu de demander au gouvernement provincial une allocation " pour aider au paiement de la construction de cette route qui fait partie de la route interprovinciale ".

À l'assemblée du 3 novembre il est donné lecture d'une lettre de remerciement de la cité de Lachine pour les services rendus par la brigade de feu de Dorval lors de l'incendie de l'église paroissiale.

Il est résolu que les travaux nécessaires pour l'installation d'un système d'égout et d'aqueduc, allant de l'avenue Martin à la rivière Bouchard, soient commencés et faits à la journée. Le système d'égout de l'avenue Roy partira de la rue St-Joseph pour aller vers le nord, sur une longueur d'environ 400 pieds.



Jubilé des associations locales

Comme nous le mentionnons à chaque année depuis quelque temps, la Société historique de Dorval est très fière de souligner la contribution de certaines des 45 associations sportives et culturelles de Dorval que célèbrent cette année un jubilé. En voici la liste :

Le Club de tennis municipal de Dorval	90 ans
Club de l'âge d'or du Lakeshore	65 ans
Club de golf municipal de Dorval	55 ans
Association de soccer de Dorval	50 ans
Ligue féminine de hockey de Dorval	45 ans
Club de natation Dorval	45 ans
Association de balle molle les " Vieux Pros " de Dorval	30 ans
Club vélo Dorval	20 ans
Baseball West Island	20 ans

Nous les félicitons sincèrement pour leur anniversaire et leur souhaitons longue vie.



Anniversaries - Local associations

As we have for the past several years, the DORVAL HISTORICAL SOCIETY is proud to highlight the contribution of several Sport and Cultural Associations which are marking significant milestones this year. Here is this year's list:

Dorval Municipal Tennis Club	90 years
Lakeshore Senior Citizens' Club	65 years
Dorval Municipal Golf Club	55 years
Dorval Soccer Association	50 years
Dorval Ladies Hockey League	45 years
Dorval Swim Club	45 years
Dorval Old Pros Softball Association	30 years
Club Vélo Dorval	20 years
Baseball West Island	20 years

We extend our sincere congratulations and wish them long life.

Hommage à John Fetherstonhaugh

Cet article est paru dans l'édition du samedi 3 mai 2014 du journal La Presse sous la plume de Samuel Larochelle, collaborateur spécial à ce journal.

JOHN FETHERSTONHAUGH (1926-2014)

L'avocat de tous

Avocat pendant 35 ans, le Montréalais John Fetherstonhaugh est notamment reconnu pour avoir participé à la fondation du Bureau d'aide juridique du Barreau de Montréal et pour son travail à titre de représentant anglophone chargé de la révision du Code civil du Québec. Il s'est éteint le 15 avril 2014 à l'âge de 87 ans. Tout au long de sa carrière, ce juriste a travaillé sur des causes de plusieurs domaines, telles que la sécurité aérienne, les vétérans de l'armée, les droits des prisonniers, les soins aux personnes âgées, en plus d'aider les victimes du séisme en Haïti.



"Mon père était doté d'une grande ouverture sur le monde, souligne son fils aîné, Robert Fetherstonhaugh. Il a voué sa carrière à protéger les minorités, à se battre contre l'injustice et à défendre les gens qui n'avaient pas les moyens de se défendre. Il nous disait que sa grande ambition dans la vie était d'offrir un monde meilleur à ses petits-enfants."

Né le 5 juillet 1926 à Westmount, l'homme s'est engagé dans l'armée à l'âge de 17 ans. Formé au camp de Petawawa, en Ontario, il a rejoint le 51^e Régiment de l'Artillerie royale canadienne et a obtenu le grade de capitaine de milice. " Il devait aller outre-mer dans le secteur des Philippines, mais la guerre s'est terminée, et il ne s'est jamais battu à l'étranger."

John Fetherstonhaugh est revenu à Montréal pour étudier le droit à l'Université McGill. Il a terminé son programme en passant un an à l'Université Laval. "Comme il avait envie de pratiquer à Montréal, il s'est organisé pour être parfaitement bilingue. C'était d'ailleurs très important pour lui qu'on parle anglais et français à la maison. Pour lui, les langues étaient une fenêtre sur le monde." Aussitôt son diplôme en poche, il a tenté sa chance en gestion à l'Université Harvard, avant de revenir à ses premiers amours et rentrer au pays avec une maîtrise en droit. Parallèlement à ses études et à sa carrière d'avocat, il s'est engagé en politique pendant plus de 70 ans. En 1947, il s'est rendu en ex-Yougoslavie en tant que représentant des Jeunes Libéraux de McGill. " Il faisait partie d'un groupe d'étudiants qui ont aidé à reconstruire le pays après la Seconde Guerre mondiale. À la blague, il disait qu'il y avait passé des années pour rétablir le réseau de chemin de fer au complet, mais la vérité, c'est qu'il a été là pendant deux mois et qu'il a construit un petit kilomètre de voie ferrée! Malgré tout, cette expérience a eu une grande incidence sur sa façon de penser et de s'ouvrir aux autres. "

Il s'est également présenté à deux reprises à des élections provinciales durant les années 60 et 70, sous la bannière libérale, dans l'Ouest-de-l'Île. Il a été battu les deux fois. Fier résident de Dorval pendant 55 ans, il a été président de l'Association municipale des citoyens de Dorval, fondateur de la Bibliothèque et membre du conseil d'administration de la Société historique de Dorval.





Écuries du Forest and Stream Club - ca 1999 Construites en 1874
Coach House of the Forest and Stream Club - ca 1999 Built in 1874



Photo: Dick Nieuwendyk

Musée de Dorval - Dorval Museum - 2015

1850 Bord-du-Lac / Lakeshore Road

Tribute to John Fetherstonhaugh

This article, written by Samuel Larochelle in a special collaboration, was published in La Presse on Saturday, May 3, 2014.

JOHN FETHERSTONHAUGH (1926-2014)

Everyone's lawyer

35 years a lawyer, Montrealer John Fetherstonhaugh is best known for having participated in the founding of the Legal Aid Bureau of the Bar of Montreal and for his work as English representative during the revision of the Quebec Code of Civil Procedure. He died on April 15, 2014 at 87.



Throughout his career, this lawyer was an advocate for several causes such as aviation safety, veterans' affairs, prisoners' rights, and seniors' care as well helping the victims of the Haitian earthquake.

"My father had a world vision", said his eldest son Robert Fetherstonhaugh. "He devoted his career to protecting minorities, fighting injustice, and defending those who could not defend themselves. He told us that his life's ambition was to leave the world a better place for his grandchildren."

Born on July 5, 1926, he enlisted in the Army at 17. Trained at Camp Petawawa, Ontario, he joined the Royal Canadian Artillery 51st Regiment, and rose to the rank of Captain in the militia. He was supposed to travel over-seas to the Philippines but the war ended and he never actually served outside of Canada.

John Fetherstonhaugh came back to Montreal to study in the Law Faculty of McGill University, completing his final year at Laval University in French. "Because he intended to practice in Montreal, he wanted to become perfectly bilingual. "As a matter of fact, it was very important for him that we speak both English and French at home. He believed that languages were a window on the world." Armed with his McGill degree, he went on to Harvard University then came back to Canada, his first love, with his Masters of Law (LLM in Labor Law).

During both his studies and his legal career, he was active in politics for over seven decades.

In 1947, he went to the former Yugoslavia as representative of the McGill Young Liberals, a group of students who helped to rebuild the country following the 2nd World War. He jokingly said that he had spent years rebuilding the entire railway system when in fact he was only there for a couple of months and had built a half mile of railway track. This experience had a great effect on his way of thinking, opening his mind to the world.

During the 60's and 70's, he ran for the Liberal Party in two provincial elections in the West Island. He lost both times. Proud resident of Dorval for 55 years, he was President of the Dorval Municipal Association, founding director of the Dorval Library, and on the Board of Directors of the Dorval Historical Society.

Historique du club d'aviron de Lachine sur les berges de Dorval



Les débuts du Club d'aviron de Lachine remontent à 1863, quand un groupe d'ingénieurs écossais, britanniques et canadiens décidèrent de fonder ensemble un club d'aviron pour ses rameurs. Ces ingénieurs avaient été embauchés pour travailler à la voie ferrée et ses ponts de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'alors (la "Grand Trunk Railway Company"). C'est au cours d'un pique-nique d'entreprise sur l'île Dixie, au milieu du Lac Saint Louis (à proximité de l'île Dorval) que le Club d'aviron de Lachine prit naissance, et que ses membres fondateurs commencèrent à évoquer l'idée de créer un club pour profiter de ce lac qu'ils en étaient venus à aimer. Le Club d'aviron de Lachine eut plusieurs locaux au cours des 150 ans de son histoire mouvementée.

Tout d'abord installée à Lachine, elle s'est aussi, depuis sa fondation, logée à trois reprises sur les berges proches de Dorval : en effet, en 1905, le chalet du club a déménagé de Lachine au parc Summerlea de Dixie, sur une parcelle achetée à Miss Lapier, adresse qu'il occupa jusqu'en 1925.



Le Club d'aviron de Lachine vers 1873 - *Courtoisie du Musée McCord*

En 1924, le Club d'aviron de Lachine ouvrit ses portes à l'Université McGill, association qui allait durer 25 ans. Un groupe du nom de Lakeside Syndicate (ou syndicat du bord du lac), prêtait pour tout l'été aux étudiants de McGill une maison sur la Baie de Valois (à Dorval), au bord du lac où ils pouvaient s'entraîner, manger deux repas par jour, et coucher sur des lits de camp le soir venu.

Plus d'un siècle plus tard, le Club d'aviron de Lachine allait revenir sur les berges du lac Saint-Louis à Dorval, puisqu'en 1997, après un hiatus de 35 ans, le club prit de nouveaux ses quartiers dans les locaux de l'escadrille de Montréal de l'Association de voile des Forces canadiennes, à la Pointe Picard à Dorval. Finalement, en 1999, le Club d'aviron retourna à la 28e Avenue à Lachine. Il a depuis célébré son 150e anniversaire d'existence en 2013.





Le Club d'aviron de Lachine, vers 1915
 (près de la 52e Ave. à Dixie)
Courtoisie de la Société historique de Lachine

The Lachine Rowing Club, circa 1915
 (Near 52nd ave., in Dixie)
courtesy of the Lachine Historical Society



Le club d'aviron de Lachine,
 poids lourds hommes à huit,
 au large de l'Île Dorval

Lachine Rowing Club's
 Heavy weight men's eight
 - Off Dorval Island

A brief history of the Lachine Rowing club: On the shores in Dorval



The Lachine Rowing Club had its start in 1863, when a group of Scottish, British and Canadian engineers came together to start a boating club for oarsmen. The engineers were hired to work on the Grand Trunk Railway and their bridges. A company picnic being held on Dixie island in Lake St. Louis (not far from Dorval island) was the birthplace of the Lachine Rowing club, as it was during this gathering that its charter members would first discuss the founding of a rowing club on this lake that they came to love. The Lachine rowing club has occupied several different locations in its colorful 150 year history. While primarily based in Lachine, there were three different occasions where the club found itself on the shores near Dorval. In 1905, the clubhouse was moved from Lachine to Dixie at Summerlea Park, on a parcel of land bought from a Miss Napier. It would stay at that location till 1925.



The Lachine Boating club circa 1873 - *courtesy of McCord Museum*

In 1924 the Lachine Rowing club opened its doors to McGill University, a partnership that lasted 25 years. As part of their summer training, McGill were loaned a Lakeside house in Valois bay (Dorval) by a group known as the Lakeside syndicate, where students were able to stay all summer long to row, eat two meals a day and bunk in the evenings.

More than 100 years later, The Lachine rowing club would once again appear on the shores of Lake St. Louis in Dorval. In 1997, the club was re-opened after a 35 year hiatus and would operate out of the Pointe Picard Armoury. The Lachine Rowing club returned to 28th avenue in 1999 and celebrated 150 years since its founding - in 2013.



LA PETITE HISTOIRE DE LA SOCIÉTÉ D'HORTICULTURE ET D'ÉCOLOGIE DE DORVAL

Dorval est renommé pour ses magnifiques jardins publics et ses aménagements paysagers novateurs. Qui n'a pas été impressionné par les plantations à la Bibliothèque, le rond-point, le village et Pine Beach?

Mais ça n'a pas toujours été ainsi. Lors des années cinquante et soixante, les banlieues poussaient comme des champignons. Les terrains des usines et des stations-service qui surgissaient à la périphérie de Dorval étaient en piteux état. Les jeunes couples qui déménageaient dans leurs nouvelles maisons de banlieues constataient que l'entretien et l'aménagement d'un jardin nécessitaient plus qu'une passion illimitée, l'amour du plein air, et quelques sachets de graines. La Société d'horticulture est venue à leurs secours et a joué un rôle significatif dans l'établissement de l'importance de la beauté environnementale de la Cité.

Même si la Société fonctionnait déjà depuis plusieurs années, en 1953 elle a été dûment inscrite au registre du Ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Son focus était l'embellissement de Dorval par les jardins de ses membres.

En 1965, sous la direction dynamique d'Harold Weldon, la Société dressait une nouvelle charte et agrandissait son focus "d'améliorer et développer la connaissance horticole de ses membres pour ainsi améliorer l'apparence et le développement de la Cité de Dorval".



Photo: Société d'horticulture et d'écologie de Dorval



Photo: Société d'horticulture et d'écologie de Dorval

Les critères d'adhésion ont été changés pour inclure des "organisations industrielles, commerciales, publiques et/ou privées". La Société tenait des réunions mensuelles dédiées à l'instruction sur l'émondage, le paysagement, l'entretien du sol, la cultivation d'un jardin à partir de graines, le jardinage en serres, et d'autres. Elle tenait une vente de plantes annuelles et diverses compétitions incluant une spécifiquement pour enfants. Elle montait des expositions, des séminaires, des diaporamas et la Lakeshore Rose and Bloom Competition.

Aussi, elle s'impliquait dans la communauté. Par exemple elle rendait visite au Griffith Home et organisait des collectes de fonds pour the Quebec Association for the Mentally Retarded.

La Société comprenait deux comités importants. Le Comité consultatif consistait de personnes ayant une expertise en jardinage d'arbres et arbustes, le paysagement, les annuelles, les rocailles, les roses et les boîtes à fleurs et les membres étaient disponible pour partager leur expertise et offrir de l'aide. Le Comité de liaison a été établi pour travailler avec la Cité de Dorval sur les affaires horticoles. En 1976, le tricentenaire de Dorval, un sous-comité a pris des photographies des endroits publics disgracieux et les a présentées avec des suggestions pour l'amélioration au maire, M. Sarto Desnoyers. Il a proposé qu'un comité paritaire soit formé pour superviser l'implémentation de ses idées. La Société avait raison d'être fier d'avoir atteint son but "de rendre service".

En 2015 la Société d'horticulture et d'écologie de Dorval fête son 63e année d'opération continue. Son focus a évolué avec le temps et inclut maintenant des pratiques écologiques durables comme un de ses buts principaux. La vente de plantes vivaces se tient le samedi de la fin de semaine de la journée nationale des patriotes en collaboration avec la Cité qui fait une distribution gratuite de compost et donne de l'information sur la conservation de l'eau et autres programmes écologiques. Les réunions mensuelles continuent et les conférenciers informent et inspirent les jardiniers de tous les niveaux. La Société offre toujours un leadership horticole et consiste de jardiniers enthousiastes. "Il ne fait pas juste bon de vivre à Dorval, c'est de toute beauté."

Louise Chalmers & Lynda Cutler
Translated by Louise Dineen



Photo: Dick Nieuwendyk

A BRIEF HISTORY OF THE DORVAL HORTICULTURAL AND ECOLOGICAL SOCIETY

Dorval is known for its magnificent public gardens and innovative landscaping. Who has not been impressed by the plantings at the library, community centre, traffic circle, Dorval village, and Pine Beach?

But things were not always thus. In the fifties and early sixties, the suburbs were mushrooming. Factories and gasoline stations were springing up around the outskirts of Dorval, looking very bare and unattractive surrounded by untended grass. Many young couples moving into suburban homes discovered that the care and landscaping of gardens required more than boundless enthusiasm, a love of the outdoors and some packets of seeds. The Horticultural Society of Dorval came to the rescue and played a significant role in establishing the importance of environmental beauty to the city.



Photo: Dorval Horticultural and Ecological Society

greenhouse gardening, etc. It hosted an annual plant sale and various competitions including one for children.

It cooperated with other neighbouring horticultural societies to host exhibitions, lectures, slide shows and the Lakeshore Rose & Bloom Competition. As well, it was involved in community outreach visiting The Griffith Home and raising funds for what was then, the Quebec Association for the Mentally Retarded.

Although the Horticultural Society of Dorval had been in operation for many years already, in 1953 it incorporated under the Provisions of the Quebec Department of Agriculture Act. It focused on the beautification of Dorval through the gardens of its members.

In 1965, under the dynamic leadership of Harold Weldon, the Society drew up a new Charter and expanded its focus “to improve and develop the horticultural knowledge of its members and thereby improve the appearance and development of the City of Dorval.” Its membership was expanded to include “industrial, commercial, public and/or private organizations.” The society held monthly meetings devoted to instruction in pruning, landscaping, soil management, growing a garden from seed, indoor and



Photo: Dorval Horticultural and Ecological Society

The society also had two important committees: an Advisory Committee which was composed of people with gardening expertise in such things as trees and shrubs, landscaping, annuals, rock gardens, roses, flower boxes and was available to members for help and advice. As well, a Liaison Committee to work with the City of Dorval on horticultural matters. In 1967, Dorval's tercentenary, a sub-committee took photographs of unsightly public areas and submitted them and suggestions for improvement to Mayor Sarto Desnoyers. Mayor Desnoyers proposed that a joint committee be formed to supervise the implementation of these ideas. The Society had much to be proud of in meeting its goal to "be of service."

This year, 2014, the Dorval Horticultural and Ecological Society celebrates its 62nd year of continual official operation. Its emphasis has changed with the times adding sustainable ecological practices as one of its principal goals. Its annual perennial plant sale is held on the Saturday of the long weekend in May in conjunction with the City's compost give-away, water conservation information and other ecological programs. There are still monthly meetings where guest speakers inform and inspire gardeners of all levels. The club still offers horticultural leadership and the society is still a community of enthusiastic gardeners. "Life is not only good in Dorval, it is beautiful."

written by Louise Chalmers
edited by Lynda Cutler



Photo: Dick Nieuwendyk

C'est arrivé chez nous

THE CHRONICLE

Ces textes sont extraits de l'édition du 75e anniversaire du CHRONICLE publié en 1999, dont nous avons choisi des articles liés à notre milieu.

Novembre 1980 : **LA STCUM DÉBARQUE DANS L'OUEST DE L'ÎLE**

La Société des transports de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) débarque dans l'Ouest de l'île au milieu d'un concert de plaintes lui reprochant son service trop lent et sa mauvaise planification des lignes. Bien que les municipalités aient finalement obtenu les justificatifs de ce qu'elles payaient en retour de ce service à la Communauté urbaine de Montréal (CUM), de nombreux résidents en remettaient la sécurité en question et qualifiaient le tracé de certaines lignes d'absurde. Les trépidations des autobus de 24 tonnes devinrent aussi un sujet très débattu, les riverains craignant des conséquences sur leurs maisons.

Février 1981 : **INTÉGRATION TRAINS ET AUTOBUS**

L'intégration du réseau d'autobus et de métro de la Société des transports en commun de Montréal au réseau des trains de banlieue du CN et du CP est annoncée le 4 février. Cette intégration permettra aux banlieusards travaillant en ville de prendre l'autobus, le métro et les deux lignes de train pour moins cher qu'avant; ce changement devrait entrer en vigueur dans trois à quatre mois, selon les officiels de la CTCUM.

Janvier 1982 : **PREMIER PASSAGE DU 211**

Le lundi 3 janvier, le premier autobus de la ligne 211 de la CTCUM relie Sainte-Anne-de-Bellevue à la station de métro Lionel-Groulx. Cette ligne d'autobus est destinée à transporter les gens de l'Ouest de l'île qui travaillent au centre-ville, aux heures de pointe.



Autobus 211 sur boul. Beaconsfield & Woodland
(Photo: J.J. Rodriguez)

Novembre 1985 : **DORVAL PRÉVOIT DE SE DOTER D'UN CENTRE DES ARTS D'INTERPRÉTATION**

La Cité de Dorval pourrait construire un centre des arts d'interprétation dès 1987, annonce le maire, Peter Yeomans. La Cité propose d'utiliser pour ce faire le terrain qui jouxte le Centre communautaire Sarto-Desnoyers et la bibliothèque municipale, avec un théâtre de 600 places. Il en coûterait 2 millions \$, montant qui serait en grande partie fourni par les gouvernements provincial et fédéral.

Février 1987 : LA COMMISSION SCOLAIRE DU LAKESHORE DONNE LE FEU VERT À UNE ÉCOLE SECONDAIRE FRANÇAISE

L'ancienne école John XXIII-Dorval High School sera de nouveau placée sous une administration conjointe en septembre si les négociations entre la Commission scolaire du Lakeshore et la commission scolaire des écoles protestantes du Grand Montréal vont de l'avant comme prévu. Les Commissaires de la commission du Lakeshore ont voté à l'unanimité en faveur d'une gestion intégrée avec la CSPGM. L'École de l'avenue Carson de Dorval était anglaise et bi-confessionnelle jusqu'en juin dernier. La dernière proposition est de faire de la place pour le secteur français du Lakeshore, qui est en forte expansion.



Photo: Dick Nieuwendyk

Novembre 1987 : LA CITÉ MUSELLE LES PIT-BULLS

La Cité de Dorval est sur le point d'imposer de nouvelles restrictions pour les terriers pit-bull. S'il est voté, un avis de motion a été présenté à une réunion du conseil municipal qui obligerait les propriétaires de ces chiens à leur mettre une muselière dans les lieux publics. Cette motion fait suite à une recrudescence d'attaques par des pit bulls dans toute l'Amérique du Nord, dont une à Dorval.

Décembre 1987 : LA FLAMME OLYMPIQUE ÉCLAIRE L'OUEST DE L'ÎLE

La flamme de la torche olympique a allumé d'autres torches et bougies, et éclairé les visages sur son passage en passant de l'Île Perrot à Lachine. Sa traversée de l'Ouest de l'île faisait partie du trajet commandité par Petro-Canada où la flamme est passée de mains en mains de Terre-Neuve à Calgary. Quelques habitants de l'Ouest de l'île ont eu le privilège de courir avec le flambeau ; beaucoup d'entre eux ont pu transmettre la flamme et rentrer chez eux avec leur flambeau.



Josée Lanouette

Août 1989 : **GRILLI CONVOITE LE CLUB DE GOLF DE BEACONSFIELD**

Mario Grilli, président du groupe immobilier Grilli, s'est dit intéressé à acheter le club de golf de Beaconsfield pour y construire un développement immobilier locatif. Il a avancé une valeur estimative de 24 à 26 millions \$, mais le président du club, John O'Reilly, a clamé haut et fort que le club n'était absolument pas à vendre, accusant Grilli d'alimenter le moulin à rumeurs quant à l'avenir du club. Les rumeurs provenaient du fait que le club avait procédé à un sondage auprès de ses membres, leur demandant s'ils souhaitaient vendre le terrain et se déplacer ou demeurer sur le site actuel.

Avril 1992 : **L'AÉROPORT SERA PRIVATISÉ**

L'aéroport de Dorval subira d'importantes rénovations suite à une entente signée qui transférera la gestion des aéroports de Montréal à un consortium privé. Aéroports de Montréal a déclaré qu'elle injecterait 30 millions \$ dans les deux principaux aéroports de Montréal, la plus grosse part allant à Dorval.

Les travaux à l'aéroport devraient commencer en 1993 et porteront sur l'amélioration des comptoirs d'enregistrement, des installations de fouille des bagages, et de la zone des douanes et de l'immigration.



Juin 1993 : **INTERDIT DE JOUER AU HOCKEY DANS LES RUES DE DORVAL?**

Dorval a voté un règlement visant à remédier à la pratique de la planche à roulettes et du patin à roues alignées dans les rues et sur les trottoirs de la ville, lequel établit qu'il est interdit au grand public de pratiquer des sports ou des jeux dans les rues et sur les trottoirs de la ville, notamment le patin à glace, le patin à roulettes ou la planche à roulettes. Le texte est en outre formulé de manière à interdire également de jouer au hockey dans les rues et sur les trottoirs de la ville.

Novembre 1993 : **CAPSULE HISTORIQUE DE DORVAL**

Une lettre du maire de Dorval, Peter Yeomans, aux habitants de Dorval en l'année 2092 est l'une des nombreux objets placés dans une capsule historique lors de la clôture des cérémonies marquant le centenaire de la ville. De 50 cm, la boîte en acier inoxydable est noyée dans du béton et son contenu est scellé sous vide. Elle a ensuite été enfouie à 3 mètres sous terre sur le terrain autour du Centre communautaire Sarto-Desnoyers et de la bibliothèque municipale, le long de la rue Bord-du-Lac.



Photo: Dick Nieuwendyk

Mai 1994 : **ADIEUX ÉMOUVANTS À UNE JEUNE DORVALOISE ASSASSINÉE**



La famille et les amis de Tara Manning, adolescente de Dorval assassinée, lui ont fait leurs derniers adieux dans une église de Senneville. La police a annoncé qu'elle poursuit son enquête sur les circonstances de ce meurtre mais qu'elle n'a encore aucun suspect pour l'instant, ajoutant toutefois que l'enquête suit la piste d'un ancien ami de cœur de la victime, trouvée morte dans sa chambre par son père, étranglée et poignardée. Ce fait divers brutal a fortement secoué tout l'Ouest de l'île.

Mars 1995 : **EXPLOSION AU PROVIGO DE DORVAL**

Gaz Métropolitain et le service des incendies de Dorval partagent la responsabilité d'une grave explosion au magasin Provigo de Dorval où l'on déplore 30 blessés et qui a causé des dommages estimés à 1 million \$. Alors qu'ils réparaient une canalisation d'eau principale sur la rue Heron, pas loin de ce magasin, des travailleurs ont endommagé une conduite de gaz naturel, alors que Gaz Métro avait assuré aux services de la ville qu'il n'y avait pas de conduite de gaz dans ce secteur. L'explosion a soufflé les vitres du magasin et provoqué la panique de la centaine de clients qui sont sortis en courant.

Janvier 1998 : **LA TEMPÊTE DU SIÈCLE**



La tempête de verglas de 1998 a rudement touché l'Ouest de l'île. Plus de 100 millimètres de pluie verglassante se sont abattus sur la région en moins de cinq jours, recouvrant l'ouest du Québec et l'est de l'Ontario d'une épaisse couche de glace. La quasi-totalité des foyers de l'Ouest de l'île se sont trouvés sans électricité, soit 92 000 foyers sur l'île, et près de 29 000 ailleurs dans la région. La panne a duré de quelques heures à plusieurs jours selon les secteurs, obligeant bien des résidents à se réfugier dans leur famille, chez des amis ou dans l'un des centres d'accueil de fortune ouverts un peu partout dans la région.

It Happened In Our Backyard

THE CHRONICLE

The texts for this article were extracted from the 75th anniversary edition of THE CHRONICLE which was published in 1999. We have isolated excerpts that relate to our surroundings.

November 1980: **MUCTC HITS WEST ISLAND**

Amid complaints about slow service and bad route planning, the Montreal Urban Community Transit Corporation makes its appearance in the West Island. Though municipalities finally get justification for their payments to the Montreal Urban Community for the service, many residents raised the safety concern and cried foul at the routing of some of the buses. Tremors caused by the 24-ton buses also become an issue, as homeowners fear for their houses.

February 1981: **TRAINS AND BUSES INTEGRATE**

Integration of the Montreal Urban Community Transit Corporation's bus and metro system with CN and CP's commuter train service was announced on Feb 4. The integration will allow passengers to use buses, subway and two train lines for a reduced sum. The proposed plan should take effect within three or four months, according to MUCTC officials.

January 1982: **211'S FIRST RUN**

On Monday, Jan 3rd, the MUCTC ran its first 211 bus from Ste. Anne de Bellevue to the Lionel-Groulx metro. The bus route was created to carry West Island commuters downtown during rush hours.



Bus 211 on Beaconsfield Blvd & Woodland
(Photo: J.J. Rodriguez)

November 1985: **DORVAL PLANNING NEW ARTS CENTRE**

The City of Dorval might build a performing arts centre as early as 1987, says Mayor Peter Yeomans. The City proposes to use the land beside the Sarto-Desnoyers Community Centre and Municipal Library for the 600 seat theatre. Yeomans said the facility would cost \$2 million, most of which would come from the provincial and federal governments.

February 1987: **LSB OKAYS FRENCH HIGH SCHOOL**

The former John XXIII-Dorval High School will once again come under a joint administration in September if negotiations between the Lakeshore School Board and the Protestant School Board of Greater Montreal proceed as planned. LSB commissioners voted unanimously to make the school a joint operation with the Montreal board. The school located on Dorval's Carson Avenue was an English bi-confessional facility until last June. The latest proposal is to accommodate the LSB's fast-growing French sector.

November 1987: **CITY MUZZLES PIT BULLS**

The City of Dorval is about to impose restrictions on pit bull terriers. If passed, a notice of motion presented at a Council meeting would make the dogs' owners muzzle them when out in public. The notice is a reaction to a recent rash of pit bull attacks throughout North America one of which happened in Dorval.

December 1987: **OLYMPIC FLAME BRIGHTENS WEST ISLAND**

The flame of the Olympic torch lit candles and brightened faces as it passed through Ile Perrot to Lachine. The flame was carried through the West Island as part of the Petro-Canada sponsored passing of the torch from Newfoundland to Calgary. A few West Islanders got a chance to run with the torch, and many got the opportunity to light the candle and bring the flame home with them.



The Olympic Flame in Dorval

August 1989: **GRILLI EYES BEACONSFIELD CLUB**

Mario Grilli, president of the Grilli Property Group, expressed interest in acquiring the Beaconsfield Golf Club and turning it into a housing development. He estimated the property value at \$24 to \$26 million, but the Club president, John O'Reilly, insisted the club was absolutely not for sale and accused Grilli of feeding rumors about its fate. Rumors were circulating because the Club had polled its members on whether they would like to sell the land and relocate, or remain at that site.

April 1992: **AIRPORT TO PRIVATIZE**



Dorval airports will undergo major renovations as a result of a deal signed that transfers the management of Montreal's airport to a private business consortium. Aéroports de Montréal says it will pump \$30 million into Montreal's two major airports with most money going to Dorval. Work on the airport will probably start in 1993 and will improve the check-in counter, baggage-search facility, and customs-immigration area.

June 1993: **NO STREET HOCKEY IN DORVAL?**

Dorval passed a by-law aimed at curbing the use of skateboards and in-line skates on the city streets and sidewalks. The by-law states that the public is not allowed to use streets or sidewalks for sports or games, including ice skating, roller skating, skateboarding and in-line skating. The law is also worded to prohibit street hockey from streets and sidewalks in the city.

November 1993: **DORVAL TIME CAPSULE**

Dorval Mayor Peter Yeomans' letter to the residents of Dorval in the year 2092 is one of many items placed in a time capsule at the closing ceremonies of the City's centennial celebrations. The half-meter, stainless-steel capsule is contained in a concrete package and its contents are sealed and vacuum-packed. It was buried three meters underground between the Sarto-Desnoyers Community Centre and the Cultural Centre on Lakeshore Drive.



Photo: 2005 Dick Nieuwendyk

Time capsule - to be opened in 2092

May 1994: **MOURNERS BID FAREWELL**



Friends and family of Tara Manning gathered at a Senneville church to mourn the loss of the Dorval teen. Police announce they are investigating the events that led to Manning's murder and claim to have no suspects. Police sources do say however that they are investigating an ex-boyfriend. The victim was found in her bedroom by her father, strangled and stabbed to death in a brutal murder that shook the West Island.

March 1995: **PROVIGO EXPLODES IN DORVAL**

Gaz Métropolitain and the Dorval Fire Department share the blame for a dramatic explosion at a Dorval Provigo store that injured 30 people and caused an estimated \$1 million in damages. While repairing a water main near the grocery store on Heron Road a construction crew ruptured a natural gas line after Gaz Métro assured the city officials there were no lines nearby. The blast sent about 100 panic-stricken customers running from the store whose windows exploded.

January 1998: **STORM OF THE CENTURY**

The ice storm of 1998 hit the West Island hard. Just over 100 millimeters of freezing rain fell over the region in less than five days coating western Quebec and eastern Ontario with a thick layer of ice. Electricity was lost in virtually all of the West Island's 92,000 homes and nearly 29,000 off-island homes. The outage lasted anywhere from hours to days causing many residents to seek shelter with family, friends, or in one of several emergency shelters throughout the area.





Bord-du-Lac et Martin / Lakeshore Road & Martin - ca 1967



Bord-du-Lac et Martin / Lakeshore Road & Martin - 2014

Photo: Dick Nieuwenyck

John XXIII High School - The Beginning -



Robert Burns, who is still a proud resident of Dorval, had been the Director of Studies of the Dorval Catholic School Commission since 1961. On September 8, 1964, he stated that the "opening of John XXIII High School (a bilingual school) signifies an end and a beginning. It represents a happy ending to the years of planning, plotting, and praying which have gone into the erection of every brick in this magnificent edifice. It marks the beginning of an educational challenge the like of which has rarely been witnessed by a Canadian community. The educational opportunities offered by this happy marriage of physical facilities and enlightened community are limitless in scope and depth. These advantages need not be restricted to the student population. Indeed John XXIII High School can be compared with the finest cultural and educational centres anywhere."

The idea of a bi-ethnic, bilingual, co-educational high school was born in 1957 when Dr. Peter Paré, the Chairman of the Dorval Catholic School Commission, and his Board agreed that a combined school would enable more of Dorval's younger citizens to complete their high school education with a high standard of bilingualism. In fact, a bilingual kindergarten opened at St. Veronica's Elementary School in 1964 as a step towards turning out completely bilingual students. English-speaking Catholic children in Dorval schools increased from a mere fifty in 1954 to one thousand in 1963. Dr. Paré commented at the time that the new Protestant High School being built adjacent would contribute to the atmosphere of a large educational campus. He said: "It is my hope that we can take advantage of the proximity of the two schools to get the ecumenical movement started at the high school level. I should like to see a planned dialogue between the students of the two schools, amongst other joint activities. In fact, the more we can get our youngsters together, the better they can learn about each other and one another's point of view."



At John XXIII, some of the facilities that the Board had hoped for were set aside by Provincial authorities but nevertheless those that were provided were second to none. They were truly state-of-the-art:

- Physics laboratory equipped with the new Flexlab electrical panelling which enabled the teacher to maintain complete control over the voltage at each student position
- Chemistry laboratory featuring double hoods for gas removal and tiled counter tops at the 30 student positions
- Amphitheatre equipped to seat 64 to be used as an audio-visual room for slide projection and movies on other subjects
- Auditorium with a seating capacity of 450 said to be one of the most professionally planned school theatres in Canada. Complete flexible lighting, rigs, and drapes were amongst the facilities as well as a cyclorama wall, an orchestra pit, make-up studios, a green room, and a projection booth. Reservation and ticket offices were provided.

The Board hoped that local organizations would take advantage of the theatre and were pleased to announce that already the St. Andrew's players and the National Film Board had decided to use it.

- Language laboratory with 37 student booths and a master console for the teacher capable of sending five different programs simultaneously
- Library divided into three areas: general reading, reference, and book storage. It had a capacity of 18,000 books with over 8,000 already acquired
- Small chapel with a capacity of 50 to be used for retreats, small conferences, and Mass.



John XXIII Cafeteria

- Cafeteria fully equipped leading to a large recreation hall which could be divided for use by large or small groups. Lunch periods were scattered so that each section had a period of 25 minutes alone at the service counters avoiding bottlenecks and enabling students to obtain their food quickly.
- All-purpose activity room for instruction in arts and crafts
- Meeting/conference room for both students and faculty

- Photography dark room and small printing room for use by Commission and schools.
- Offices for the principals, faculty lounge and work rooms
- Offices for the chaplains, guidance department, Director of Studies, and School Commission Secretariat
- Swimming pool with adjacent locker area



Here are some names from the past:

Robert Burns, Director of Studies
 Sister Joan-Marie, Principal
 William Shore, Principal
 Robert Bohémier
 William Breier
 Jack Benoit
 David Daigle
 John D'Asti
 Maurice Glover
 D'Arcy Ryan
 Ed Samoluk
 Gerald Smith



Fifty years later, do you feel that this innovative approach to education fulfilled the hopes of its proponents?

École secondaire Jean XXIII

– Les débuts –



Robert Burns, qui habite encore aujourd'hui Dorval et en est fier, était Directeur des études de la Commission des écoles catholiques de Dorval depuis 1961. Le 8 septembre 1964, il déclare que " l'ouverture de l'école Jean XXIII- John XXIII (bilingue, comme son nom) marque tant une fin qu'un début. C'est l'heureux dénouement de plusieurs années de planification, de tracés et de prières, qui se sont instillées dans la construction de ce magnifique bâtiment. Cela marque le début d'un nouveau défi pour l'éducation dont nous avons rarement pu observer d'autres exemples approchants dans une communauté au Canada. Les portes que cet heureux mariage d'installations matérielles et de cette communauté éclairée sont sans limites, tant quantitativement que qualitativement. Et ces avantages peuvent englober beaucoup plus que nos élèves. Notre école Jean XXIII-John XXIII peut sans fausse modestie se comparer aux meilleurs centres culturels et éducatifs partout dans le monde. "

C'est en 1957 qu'était née l'idée d'une école secondaire bi-ethnique, bilingue, co-éducative, alors que Peter Paré, Président du conseil de la Commission scolaire des écoles catholiques de Dorval, et ce conseil avait convenu qu'une école fusionnée permettrait aux jeunes Dorvalois de suivre les programmes du secondaire tout en atteignant un bon niveau de maîtrise des deux langues. En réalité, une école maternelle bilingue ouvrit en 1964 sous le nom d'École élémentaire Sainte-Véronique - St. Veronica's Elementary School, laquelle faisait avancer d'un pas de plus le projet de former des élèves parfaitement bilingues. Entre 1954 et 1963, la population d'enfants anglophones scolarisés à Dorval passa de 50 à 1000. Peter Paré a alors affirmé que la nouvelle école secondaire protestante qui se construisait juste à côté allait contribuer à créer une atmosphère de grand campus. " Je souhaite, dit-il, que nous puissions profiter de la proximité de ces deux écoles pour amorcer le mouvement œcuménique débuté au niveau des écoles secondaires.



J'aimerais voir un dialogue concerté entre les élèves des deux écoles, notamment des activités communes. En fait, plus nous pourrions amener nos jeunes à se côtoyer, plus ils apprendront les uns des autres, et mieux ils comprendront leurs points de vue réciproques. "

À Jean XXIII, certaines des installations catholiques que la commission avait espérées furent écartées par les autorités provinciales. Néanmoins, celles qui furent fournies étaient à la fine pointe du progrès et n'avaient rien à envier à personne. Citons notamment :

- Un laboratoire de physique avec les nouveaux panneaux d'éclairage Flexlab permettant au professeur de gérer intégralement la tension du poste de travail de chacun de ses élèves
- Un laboratoire de chimie avec double hotte d'extraction des gaz et paillasse inclinée aux 30 postes de travail des élèves
- Un amphithéâtre de 64 places équipé pouvant servir à des projections audiovisuelles de diapositives fixes ou de films sur divers sujets • Un auditorium de 450 places dont on disait que c'était la salle dont la conception obéissait aux critères les plus professionnels au Canada pour une école. Doté d'un éclairage totalement adaptable, avec accessoires de levage, rideaux, mur courbe de cyclorama, fosse d'orchestre, salons de maquillage, salle verte, cabine de projection, et billetterie. Le conseil espérait que les organismes locaux se prévaudraient du théâtre et furent heureux d'annoncer que, déjà, la troupe St. Andrew's Players et l'Office national du film avaient décidé de l'utiliser
- Un laboratoire de langues, avec 37 cabines et une console pour le professeur pouvant lancer cinq programmes différents en même temps
- Une bibliothèque, divisée en trois zones : lecture générale, ouvrages de référence, et entreposage de livres, pouvant contenir 18 000 livres, dont 8 000 déjà achetés
- Une petite chapelle de 50 places destinée aux retraites, aux petites réunions, et à la messe
- Une cafétéria tout équipée, ouvrant sur une grande salle de récréation que l'on pouvait subdiviser en sections, selon que l'on en aurait besoin pour des groupes plus ou moins nombreux. Les heures de repas étaient étalées, de manière à ce que chaque section ait une plage de 25 minutes au comptoir, pour éviter les engorgements afin que les élèves puissent être servis rapidement
- Une salle d'activités multi-usages pour les cours d'art et de travaux manuels



Cafétéria de John XXIII

- Une salle de conférences pour les élèves et le corps enseignant
- Une chambre noire pour la photographie et une petite salle d'imprimerie au service de la Commission et des écoles
- Des bureaux pour les principaux, un salon pour les enseignants et des salles d'étude
- Des bureaux pour les aumôniers, le service des conseillers, le Directeur des études, et le secrétariat des écoles et de la Commission, et * Une piscine, avec un vestiaire doté de casiers.



Parmi les noms d'antan :

Robert Burns, Directeur des études
 Sœur Joan-Marie, Principale
 William Shore, Principal
 Robert Bohémier
 William Breier
 Jack Benoit
 David Daigle
 John D'Asti
 Maurice Glover
 D'Arcy Ryan
 Ed Samoluk
 Gerald Smith



Cinquante ans plus tard, diriez-vous que leur approche novatrice de l'éducation a atteint les espoirs qu'ils y mettaient?



par Dick Nieuwendyk

HIER & AUJOURD'HUI

"Quatre-Vents"

Il ne reste pas de trace d'une ancienne maison de ferme en bois construite en 1685 par Jacques Morin, au sud-est du "Domaine de La Présentation", mission construite par les Sulpiciens - où ils allaient instruire des familles indiennes et leur apporter le Christianisme, à distance de la ville et de ses perversions. La mission fut toutefois un échec et les Sulpiciens transférèrent le domaine à Agathe de St-Père en 1685.⁽¹⁾

En 1691, le domaine devint la propriété de Jean-Baptiste Bouchard Dorval. À sa mort, en 1720, sa veuve, Marie Antoinette Choüart décida de démembrer le domaine de 300 arpents (soit environ 255 acres) en petits lots.

En 1732, Antoine Picard construit une maison en bois sur une terre connue sous le nom de lot 868. La première maison en pierre, donnant sur le Lac Saint-Louis, fut construite par son fils, Jean-Baptiste Picard, en 1803. Son petit-fils, Désiré Girouard, hérita de la propriété en 1873. Juriste, historien, politicien, et juge à la Cour suprême, Girouard devint en outre Maire du Village de Dorval en 1892. Il restaura la maison et y fit plusieurs ajouts, et lui choisit le nom de "Quatre Vents". Il y vécut jusqu'à sa mort en 1911.



Quatre-Vents - 1889



Désiré Girouard

Par la suite, les héritiers vendirent la propriété en 1927, et les occupants qui suivirent firent de nombreuses modifications au bâtiment. L'un d'eux, Josh Charles Asch, transforma la maison en un genre de château d'inspiration mauresque. Pour en alléger le style il enleva les tourelles, fit couvrir le toit de tuiles de style mauresque et recouvrir les briques de crépit jaune.

En 1958, les sœurs de Notre Dame des Apôtres, communauté de missionnaires françaises qui souhaitait ouvrir un foyer pour attirer au Canada des recrues pour leurs missions en Afrique achetèrent la maison, qu'elles occupèrent, sous la houlette de leur supérieure, Mère Berthe, jusqu'en 1970, date à laquelle la Congrégation de Notre-Dame en prit possession. Ce qui reste du manoir en pierre d'origine est aujourd'hui intégré à la partie moderne du couvent façade sud, qui sert de maison de retraite sereine aux sœurs de la congrégation de Notre-Dame. La maison "Quatre-Vents" est sise au 12, rue Dahlia.

⁽¹⁾ Agathe de Saint-Père était une femme exceptionnelle, qui signait des contrats, faisait des profits sur des permis de traite des fourrures, faisait des opérations sur des biens fonciers, prêtait de l'argent, et payait ses comptes ainsi que les dettes de son mari, Pierre le Gardeur de Repentigny, et de ses beaux-frères. Elle mit au point de nouvelles techniques pour fixer les couleurs des teintures obtenues à partir des plantes tinctoriales utilisées par les autochtones. Elle fit des expériences sur la façon d'entailler les érables à sucre tous les printemps, puis comment faire bouillir la sève pour faire évaporer l'eau au point d'obtenir du sirop d'érable. Ce fut la naissance de l'industrie de la production de sirop d'érable au Québec, devenue aujourd'hui l'une des plus importantes au monde.



by Dick Nieuwendyk

THEN & NOW

"Quatre-Vents"

No traces remain of an early wooden farm house built in 1685 by Jacques Morin south-east of "Domaine de La Présentation", a mission built by the Sulpician priests - a place where they would educate Indian families and bring them to Christianity, away from the "wicked city".

However, the mission was a failure and the Sulpicians transferred the domaine to Agathe de Saint-Père in 1685.⁽¹⁾

In 1691 the domaine became the property of Jean-Baptiste Bouchard Dorval. After his death in 1720, his widow, Marie Antoinette Choüart decided to partition the 300 square arpent domaine (approx. 255 acres) into small lots.

In 1732, Antoine Picard built a wooden house on land listed as lot 868. The first stone house, overlooking Lake St. Louis, was built by his son, Jean-Baptiste Picard in 1803. His grandson Désiré Girouard, inherited the property in 1873. Girouard was a lawyer, historian, politician, and Supreme Court Judge, who became the first Mayor of the Village of Dorval in 1892. He restored and added various extensions to the house, to which he gave the name "Quatre Vents". Désiré Girouard lived in this house until his death in 1911.

After the Girouard Estate sold the property in 1927, subsequent occupants made many changes to the building. One owner, Josh Charles Asch, transformed the house into a Chateau Maure or Moorish castle. To give it a simpler look, he had its turrets stripped, the roof covered with Moorish style roof tiles, and the bricks plastered over with a yellowish tinted stucco.

In 1958, the Missionary Sisters of Our Lady of the Apostles, a French community wishing to open a recruitment home for their African missions in Canada acquired the property. Under the direction of their superior, Mother Berthe, they lived and worked there until 1970, when the Congregation of Notre-Dame took possession of the building. What is left of the old stone manor is now included in the southern part of the modern convent which serves as a tranquil retirement home for members of Marguerite Bourgeoys' Congregation of Notre-Dame. "Quatre-Vents" is located at 12, rue Dahlia.



Quatre-Vents - 2014

(Photo: ©Dick Nieuwendyk)



Désiré Girouard

⁽¹⁾ Agathe de Saint-Père was an exceptional woman who signed contracts, made profits on fur-trading licences, traded land, made loans, and settled her accounts as well as the debts of her husband Pierre le Gardeur de Repentigny and her brothers-in-law. She developed new processes for setting colours with dyes made from native tinctorial plants. She experimented with the tapping of maple trees each spring, and "boiling-off" the sap to produce maple syrup, which became the introduction to the Quebec maple syrup industry, one of the largest in the world today.

Hommage à Michel Pasquin



par Jean Allard

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès de M. Michel Pasquin à sa résidence d'Outremont, le 27 mai 2014, à l'âge de 85 ans.

Michel Pasquin a assumé le poste de président de la Société historique à partir du mois d'octobre 1997, suite à la démission de M. Jean-Louis Rousse, poste qu'il a occupé pendant près de cinq ans, jusqu'au 31 décembre 2001.

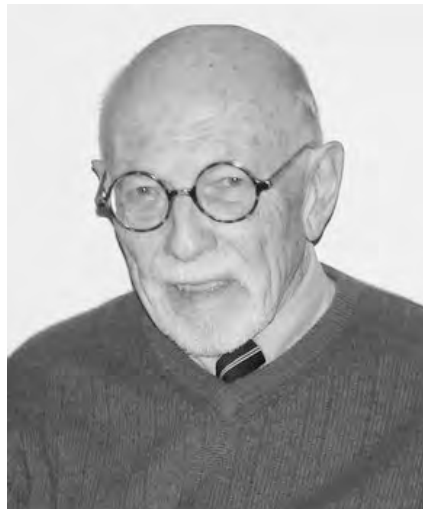
Michel nous a laissé le souvenir d'un homme, qui tout au cours de son mandat, a manifesté son ardeur au travail, sa rigueur dans la réalisation des projets dont il avait pris la responsabilité et sa ferme volonté d'accroître la raison d'être de la Société historique auprès des citoyens de Dorval.

C'est suite à l'initiative de Michel que des conférenciers réputés furent invités et que des expositions de thèmes variés, tels l'argenterie d'antan, les dentelles d'autrefois et les anciens vêtements sacerdotaux qui furent grandement appréciés furent montées.

Les visites annuelles d'anciennes résidences historiques au cours de la période estivale et celles de sites d'intérêt particulier, comme l'île Dorval et le magnifique jardin de pivoines de madame Laing, situé au cœur du domaine McConnell, sont toujours très courues.

C'est au mois d'août 2000 que la Société historique publiait le Guide patrimonial de Dorval. Il fallut un travail formidable de la part de Michel et son épouse pour assurer la publication de ce guide ainsi que la mise en place des plaques commémoratives devant ces maisons patrimoniales.

Grâce aux grandes et nombreuses qualités de monsieur Michel Pasquin, la Société historique de Dorval a pris un essor remarquable et le nombre de ses membres croît toujours.



A Tribute to Michel Pasquin

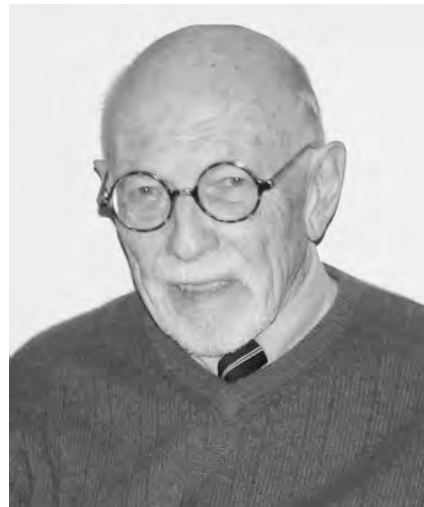


by Jean Allard

We were saddened to learn that Michel Pasquin died at his home in Outremont on May 27, 2014 at 85 years of age.

Michel Pasquin had taken over the presidency of the Dorval Historical Society in October, 1997 following the resignation of Jean-Louis Rousse. He continued in this position for almost five years until December 31, 2001.

During his mandate, Michel showed ardor for work, rigor in the realisation of the projects which he took on, and a strong commitment to ensure that the citizens of Dorval recognized and understood the mission of their Historical Society.



Michel ensured that well-known experts were invited to speak at conferences and that exhibitions were mounted on various themes such as antique silverware and lace items and old liturgical vestments. These were appreciated by all.

During the summer, the annual visits of old historical residences as well as other places of specific interest such as Madame Laing's magnificent peony garden in the middle of the McConnell Estate were very popular.

In August, 2000, the Historical Society published the Dorval Heritage Guide. This required a phenomenal amount of work by both Michel and his wife to ensure its publication as well as the installation of the commemorative plaques on the grounds of the heritage houses.

Thanks to Michel Pasquin's numerous skills, the Dorval Historical Society experienced considerable growth and its membership continues to expand to this day.

Translated by Louise Dineen





Le saviez-vous?

La plupart des Dorvalois sont au courant que notre Cité est jumelée avec Oakville, Ontario. Le Maire de Oakville W. Anderson a signé la déclaration jumelant Oakville et Dorval comme villes-sœurs en 1957. Mais saviez-vous que Dorval a une autre ville-sœur? Oui, c'est Orly, France, une commune dans les banlieues au sud sise à environ 13 km du centre de Paris. Elle est renommée pour son aéroport qui a une réputation internationale, comme Dorval.

La notion moderne de jumelage de villes, conçue suivant la deuxième guerre mondiale en 1947 envisageait la promotion de l'amitié et de la compréhension entre deux cultures différentes et l'encouragement du commerce et du tourisme. Pendant l'été 1963, les villes de Granby (Québec) et Windsor (Ontario) ont été jumelées avec les villes de Ste-Étienne en France et Coventry en Angleterre.



Après plusieurs mois de planifications et de négociations intercontinentales, le grand jour est finalement arrivé. Le mercredi 18 juin 1964 Son Honneur François Boidron, le maire d'Orly, son adjoint, Charles Dieu et Claire Plonquet, directrice de l'École secondaire Orly sont arrivés à l'aéroport Dorval et ont été accueillis par le Maire Sarto Desnoyers, des membres du conseil municipal et des représentants de diverses organisations municipales. Le comité d'accueil était constitué du Conseiller et Madame J. Breault, Conseiller et Madame W.G. Milsom, les Conseillers Paul Carrière et Gordon Glencross, l'ancien Maire et Madame John Pratt et Monsieur et Madame Milton Dale. Mlle Manon Pratt a présenté un bouquet de fleurs à Mlle Plonquet et le groupe est passé à l' Hôtel Dorval-Hilton. Aussi présents étaient Monsieur Gerald Dumoulin de la Société Saint-Jean-Baptiste et Neil Xavier, président de la Chambre de Commerce de Dorval.

Le jeudi matin les délégués d'Orly ont visité l'Hôtel de la Cité de Dorval où le service de Police a présenté une démonstration avant de passer en revue. À l'intérieur, ils ont été accueillis par le Maire et les membres du conseil. Suivant les signatures protocolaires du livre d'or, le Maire Boidron et M. Dieu ont reçu des boutons de manchettes et Mlle Plonquet a reçu une broche portant l'écusson de la Cité. Ils ont ensuite visité divers départements à la Mairie notamment la Bibliothèque civique de Dorval. Ils ont aussi visité des écoles, entre autres, l'École secondaire catholique Jean XXIII qui était presque terminée. L'après-midi était occupé par un voyage en automobile autour de l'ouest de l'île. En soirée, un groupe de discussion a permis un échange d'idées sur plusieurs sujets d'intérêt mutuel. Les représentants des Commissions scolaires, de la Bibliothèque, le Maire Desnoyers et M. Pratt ont assisté. Le vendredi, le Maire de Montréal, M. Jean Drapeau, a accueilli les visiteurs à l'Hôtel de ville de Montréal où ils ont signé le livre des visiteurs. Accompagnés par le Conseiller et Madame Breault, ils ont assisté à un déjeuner donné en leur honneur sur l'Île-Sainte-Hélène. Le samedi 20 juin, Journée Dorval, a vu plusieurs points culminants. Suivant le défilé et le couronnement de Mlle Dorval 1964 (Mlle Keiller), un journal hebdo local notait que son honneur François Boidron, le maire de la banlieue parisienne, a échangé des drapeaux avec le Maire Sarto Desnoyers pour marquer l'événement devant une foule de spectateurs au centre commercial les Jardins Dorval. Ce fut une occasion pleine d'émotions lorsque les deux maires, accompagnés par le pro-maire d'Orly et Claire Plonquet, l'ancien

maire John Pratt (qui a conçu le jumelage de Dorval), Gordon Graham, président du comité de jumelage et d'autres dignitaires ont échangé des salutations et se sont engagés à une coopération dans le futur. Plus tard en après-midi, le Maire et les conseillers ont assisté à une réception civique chez CIBA où le Maire Boidron, M. Dieu et Mlle Plonquet ont présenté des cadeaux-souvenirs d'Orly aux membres du Conseil. Après la réception, les dignitaires ont dîné au Royal Saint Lawrence Yacht Club. Dimanche, la délégation a fait un tour en bateau sur le Lac St-Louis abord un yacht appartenant à M. R. Bibeau avec M. Ted Parks. Ensuite ils ont assisté à une fête offerte par la Société Saint-Jean-Baptiste chez M. F. Alain avenue Monette. La soirée, ils étaient les invités de l'Hôtel Berkeley à Montréal. Lundi, le groupe d'Orly a rendu visite à l'Expo '67 (le site de l'Exposition internationale 1967) accompagné de M. Pratt. Le soir, ils étaient les invités de M. et Mme Desnoyers aux courses de chevaux à Blue Bonnets. Le Maire d'Orly a présenté le trophée Orly au gagnant d'une des courses de la soirée. Mardi, suivant une réception tenue en leur honneur par M. Philippe Benoist, le Consul français, les deux messieurs ont quitté Dorval en avion pour leur voyage de retour. Mlle Plonquet est restée pour assister au défilé de la Saint-Jean-Baptiste. Elle a quitté le lendemain. Plusieurs citoyens se sont rendus pour lui dire au revoir.

En 1969, Orly a commémoré le jumelage en donnant le nom Le Collège Enseignement Secondaire Dorval Orly à une école de la ville.



Dorval, par contre, a commémoré l'événement en donnant le nom " Orly " à une des rues dans le secteur nord de la Cité. La Brasserie Orly y était située au 695, avenue Orly. En 1964, les divers groupes civiques à Dorval étaient d'accord que ça sera avantageux d'encourager un esprit d'amitié et de bonne entente par un contact plus direct entre des personnes venant des parties éloignées de la terre. Ils citaient les avantages potentiels pour les générations croissantes d'une échange éventuelle d'enseignants et d'étudiants de la Cité et d'autres régions du monde. Ceci aurait pu être possible avec un minimum de dépenses par une organisation systématique de frais de voyages et d'hébergement et de l'aide mutuelle entre des familles demeurant dans les communautés impliquées. Semble-t-il que l'implication initiale n'a pas continuée et le projet était voué à l'échec.





Aéroport d'Orly / Orly Airport - ca 1960

**Orly And Dorval
Twinning Set**

An official delegation from the French City of Orly, the airport suburb of Paris, will arrive today to take part in a "twinning" ceremony with the City of Dorval.

The ceremony is to take place on Saturday, June 20, at 2 p.m. during the Dorval Day celebrations.

The French delegation is headed by the Mayor of Orly, Francois Boidron



Aéroport d'Orly / Orly Airport - ca 2012

Montreal Gazette, Juin/June 17, 1964



Did you know?

Most Dorval residents are aware that our City has been twinned with Oakville, Ontario since 1957 when Oakville Mayor W. Anderson signed the declaration twinning Oakville and Dorval as sister cities. But, did you know that Dorval has another sister City? Yes, it is Orly, France which is a commune in the southern suburbs located about 13 km from the center of Paris. It is one of the world's best known international airport cities as is Dorval.



The modern concept of town twinning, conceived after the Second World War in 1947 was intended to foster friendship and understanding between different cultures and to encourage trade and tourism. During the summer of 1963, Granby, Quebec, and Windsor, Ontario, were twinned with the cities of Ste. Étienne in France, and Coventry in England. After several months of intercontinental planning and negotiations, the big day finally dawned. On Wednesday, June 18, 1964, His Worship François Boidron, mayor of Orly, his assistant Charles Dieu, and Claire Plonquet, principal of Orly High School, arrived at Dorval Airport and were greeted by Mayor Sarto Desnoyers, members of the City Council, and representatives of various city organizations. The welcoming party included Alderman and Mrs. J. Breault, Alderman & Mrs. W.G. Milsom, Aldermen Paul Carrière and Gordon Glencross, former Mayor and Mrs. John Pratt, Mr. and Mrs. Milton Dale. After Miss Manon Pratt presented a bouquet of flowers to Miss Plonquet, the group adjourned to the Dorval-Hilton Hotel. Also present were Mr. G. Dumoulin of the Société Saint-Jean-Baptiste and Neil Xavier, president of the Dorval Chamber of Commerce.

Thursday morning the delegates from Orly visited Dorval City Hall where the City Police Department gave a demonstration before passing in review. The visitors entered City Hall and were received by the Mayor and members of Council. After signing the Golden Book, Mayor Boidron and Mr. Dieu were each presented with cuff links and Miss Plonquet received a brooch bearing the City crest. The party then visited various departments in City Hall including the Dorval Civic Library. They also visited schools including John XXIII Catholic High School which was nearing completion. The afternoon was filled with a motor trip around the West Island. That evening a discussion group was held for the exchange of ideas on many subjects of mutual interest. It was attended by representatives of the School Commissions, the Library, Mayor Desnoyers, and Mr. Pratt. Friday, the Mayor of Montreal, Jean Drapeau received the visitors at Montreal City Hall where they signed the guest book. Accompanied by Alderman and Mrs. Breault, they later attended a luncheon held in their honor on St. Helen's Island. Dorval Day on Saturday, June 20 featured many highlights. Following the Dorval Day Parade and the coronation of Miss Dorval for 1964 (Miss Keiller), a local newspaper reported that His Worship François Boidron, mayor of the Paris suburb, exchanged civic flags with Mayor Sarto Desnoyers to mark the occasion before a crowd of spectators at the Dorval Gardens Shopping Centre. It was a moving and momentous occasion as the two mayors, accompanied by the deputy mayor of Orly and Claire Ponquet, principal of Orly High School, former mayor John Pratt (who first conceived Dorval's twinning), Gordon Graham, president of the twinning committee, and other civic dignitaries exchanged greetings and pledged cooperation.

Later that afternoon, the Mayor and Councillors entertained at a civic reception at CIBA where Mayor Boidron, Mr. Dieu, and Miss Plonquet presented the Council members with souvenir gifts from Orly. After the reception, the dignitaries enjoyed dinner at the Royal Saint Lawrence Yacht Club. Sunday, the delegation was taken on a boat trip on Lake Saint Louis on a yacht owned by Mr R. Bibeau with Mr. Ted Parks. They later attended a wine party held by the Société Saint-Jean-Baptiste at the home of Mr. F. Alain on Monette Avenue. That evening, they were guests at the Berkeley Hotel in Montreal. Monday, Mr. Pratt took the Orly group on a tour of Expo '67 (the site of the 1967 World's Fair). That evening, they were guests of Mr. And Mrs. Desnoyers at Blue Bonnets Race Track. The Mayor of Orly presented the Orly Trophy to the winner of one of the races held that evening. Tuesday, after Mr. Philippe Benoist, the French Consul, held a reception in their honor, the two gentlemen left Dorval by plane that evening on their return flight. Miss Plonquet stayed over to attend the Saint Jean-Baptiste Parade. She left the next day. Numerous Dorval citizens turned out to bid her au revoir.

In 1969, Orly commemorated the twinning by naming its local high school Le Collège Enseignement Secondaire Dorval Orly.



Dorval, on the other hand, commemorated the event by naming a street on the 'north side' Orly which subsequently hosted the Orly Restaurant Pub at 695 Orly Avenue. In 1964, the various Dorval civic groups involved had agreed upon the advantages of encouraging a spirit of friendliness and goodwill by more direct contact between the ordinary people of distant parts of the earth. They cited the great potential benefits to the rising generations of the educational value of a possible future exchange of teachers and young people between the City and other parts of the world. This could have been done at a minimum of expense by the systematic organization of travel and accommodation with the mutual help of families living in the various communities involved. It seems that interest was not maintained and these hopes were doomed to failure.



Maison André Legault dit Deslauriers (Le Manoir) - construite vers/built ca 1820



Photo: Dick Nieuwendyk

Maison André Legault dit Deslauriers (Le Manoir) - 2014

940 Bord-du-Lac / Lakeshore Road



Les mémoires de Germaine Racine

par *Ginette Rousse*

L'AVENT - On ne se mariait pas au cours des quatre semaines de l'avent. C'était un temps de préparation à la fête de Noël; on faisait pénitence; le mercredi et le vendredi étaient jours de jeûne et d'abstinence. La veille de Noël, plusieurs récitaient les " 1000 Ave " pour obtenir une faveur.

NOËL - Le jour de Noël était une grande fête religieuse qui débutait par la Messe de Minuit. Cette cérémonie était très solennelle et tous les fidèles se faisaient un devoir d'assister aux trois messes qui étaient célébrées. Le retour à la maison à la clarté de la lune et au son des clochettes des attelages des chevaux excitaient l'appétit pour le Réveillon servi à la maison. On y mangeait des cretons, de la tête fromagée, du ragoût de pattes de cochon, des tartes aux noix longues, des beignes, du sirop de framboises pour les jeunes et de la piquette ou du " p'tit blanc " pour les moins jeunes. Après on chantait des cantiques, on racontait des histoires et on dansait. Dans ce temps-là, s'il y avait des étrennes elles étaient données au jour de l'An.

LE JOUR DE L'AN - C'était la visite des enfants chez les parents et grands-parents. La bénédiction paternelle, le gros repas à l'oie, à la dinde, les tourtières, les beignes et le " p'tit blanc ", la piquette, etc. Après la veillée, souvent la femme prenait les guides pour le retour, ... le mari cuvant son vin! C'était une belle fête....

LES ROIS - La fête de l'Épiphanie était une fête " d'obligation " et l'on ne travaillait pas; c'était le début du carnaval qui durait jusqu'au Mercredi des Cendres. La maîtresse de maison préparait un gâteau où elle cachait un pois et une fève; celui et celle qui les trouvaient étaient Roi et Reine de la journée.

LE CARÊME - Après le Mardi Gras suivait le Mercredi des Cendres qui marquait le début du carême. Il y avait la messe et chacun prenait des résolutions qu'il essayait de tenir jusqu'à Pâques. Le carême était un temps de sacrifice et la loi du jeûne pour les adultes était sévère. La plupart de ceux qui jeûnaient pesaient même leur nourriture. On ne se plaignait pas du régime qu'il fallait suivre.

LES ROGATIONS - Les rogations sont des prières publiques et processions faites pour attirer sur les champs les bénédictions du ciel. Ce jour-là, la messe était solennelle et il y avait la bénédiction des graines de semences pour la réussite des récoltes. Tous les cultivateurs se faisaient un devoir d'y assister.

LA CHANDELEUR - " Fête de la présentation de Jésus au Temple et de la purification de la Vierge (2 février) " selon Larousse. Ce jour-là le prêtre bénissait les gorges et demandait à saint Blaise de préserver les fidèles des maux de gorge.

LES QUARANTE HEURES - Les " quarante heures " étaient une période de prières pendant laquelle le Saint Sacrement était exposé sur l'autel, entouré de fleurs. Il y avait des adorateurs jour et nuit, et souvent certains demeuraient dans l'église à compter de la cérémonie du soir jusqu'à la messe du lendemain matin. L'église demeurait ouverte et plusieurs paroissiens se groupaient pour venir au cours de la nuit pour prier pendant une heure.

LA FÊTE-DIEU - La procession de la Fête-Dieu se faisait dans les rues du village et était toujours bien longue. Toutes les organisations paroissiales y participaient avec fanfares, drapeaux et étendards. Les marguilliers conduisaient le dais sous lequel le curé, accompagné de ses vicaires, transportait le Saint Sacrement dans l'ostensoir. On se rendait à la résidence de deux ou trois paroissiens ou avaient été érigés des reposoirs pavoisés, décorés de fleurs et accompagnés d'enfants représentant des anges.



A suivre....

Rue Décarie (de la Présentation) face à l'église lors de la Fête-Dieu vers 1950



Fête du Christ Roi - 14 juin 1936



Germaine Racine's Reminiscences

by *Ginette Rousse*

ADVENT - During the 4 weeks of Advent, no weddings were celebrated. It was considered to be a time of preparation before Christmas; we did penance; Wednesdays and Fridays were days of fast and abstinence. On Christmas Eve, many recited 1,000 Hail Mary's believing that a special favor would be granted in return.

CHRISTMAS - Christmas Day was a huge religious feast which began with Midnight Mass. This ceremony was very solemn and the faithful considered it an obligation to attend the three Masses which were celebrated. Heading home in the moonlight with the sound of sleigh bells whetted appetites for the Réveillon meal which was served at home. The menu consisted of cretons (a meat spread), tête fromagée (head cheese), ragoût de pattes de cochon (pigs' feet stew), nut pies, doughnuts, raspberry syrup for the children, and piquette (cheap wine) or p'tit blanc (moonshine) for the adults. Then we sang carols, told stories, and danced. In those days, holiday presents were only handed out New Year's Day.

NEW YEAR'S DAY - This was the day for visiting relatives and grand-parents. The parental Blessing, the big meal of goose, turkey, tourtières (meat pies), p'tit blanc (moonshine), la piquette (cheap wine), etc. When the revels were over, it was often the lady of the house who took over the reins for the trip home while her husband slept off the effects of the evening. It had been a great party!

THE EPIPHANY or LITTLE CHRISTMAS - This was a 'holy day of obligation' and no one worked. It marked the beginning of the carnival which lasted until Ash Wednesday. The lady of the house made a cake in which she hid a pea and a bean. Whoever found them became King and Queen for the day.

LENT - Mardi Gras (Shrove Tuesday) was followed by Ash Wednesday, the first day of Lent. Mass was celebrated and everyone made resolutions which they tried to keep until Easter. Lent was a period of sacrifice and the fasting laws were very severe for adults. Most of those who fasted even weighed their food. No one complained about the obligatory diet.

ROGATION DAYS were 3 days of public prayer and fasting, observed with processions seeking benediction of the crops. There was a solemn Mass and the blessing of the seeds to ensure a plentiful harvest. All of the farmers saw it as their duty to attend.

CANDLEMAS - (La Chandeleur) This feast day (February 2) commemorated the Presentation of Jesus in the Temple and the Purification of the Blessed Virgin. The priest blessed throats and asked St. Blaise to prevent the faithful from getting sore throats.

FORTY HOURS (Les quarante heures) - During this devotion, the Blessed Sacrament was exposed on the altar surrounded by flowers. Day and night, 'watchers' were assigned in shifts and some actually stayed in the church from the evening ceremony until Mass the next morning. The church stayed open and parishioners came in groups throughout the night to pray for an hour.

CORPUS CHRISTI (La Fête-Dieu) - The procession took place in the streets of the village and was often very long. All of the Parish associations participated with bands, flags, and banners. The Church wardens carried a canopy which covered the parish priest carrying the Blessed Sacrament in a monstrance and his assistants. They stopped at the homes of two or three parishioners along the route who had erected temporary altars decorated with flags and flowers. Children accompanying them represented angels.



*Compiled by Ginette Rousse
Translated by Louise Dineen*



Temporary altar at the home of Hector Boyer on St-Joseph

L'ingénieur Royal de Dorval (2e partie)

Dans la revue Héritage de 2011, je vous ai raconté mes aventures comme ingénieur du Roy pour le 400e anniversaire de la fondation de Québec. Après 2008, je prévoyais passer à autre chose. Mais, le destin en décida autrement. Le personnage de Michel Chartier de Lotbinière était demandé pour faire des présentations en 2009 à Carillon (Fort Ticonderoga) en 2010, à Restigouche et Pittsburgh, en plus des activités annuelles comme les seigneuriales de Vaudreuil, les Fêtes de la Nouvelle-France et le Marché du XVIIIe siècle de la Pointe à Callière. Le succès est tel que, voyant venir les commémorations de la guerre de 1812, je décide de répéter cette expérience en cherchant un ingénieur ayant eu un rôle décisif dans cette guerre. Le hasard voulut que la Société historique de Dorval avait prévu d'inviter l'auteur Earl John Chapman pour nous parler de son livre *A Bard of Wolfe's Army*. Or M. Chapman fut dans l'impossibilité de nous faire cette présentation; on me demanda de prendre la relève, ce que j'acceptai avec plaisir. Le livre concernait James Thompson. À ma surprise, j'apprends dans ce livre qu'en 1760 Thompson sera transféré du régiment 78th regiment of Foot (Fraser's Highlanders) pour passer au service d'ingénierie de l'armée britannique à Québec, où il servira pendant 65 ans. Son récit nomme les premiers ingénieurs britanniques ayant œuvré dans la Province de Québec. Je constate, entre autres, qu'il a travaillé pour le premier ingénieur né à Montréal, en 1765 : le colonel Ralph-Henri Bruyère, qui épousera à Montréal en 1790 Janet Dunbar, elle aussi Montréalaise de naissance.

Il combattra en Flandres aux côtés de l'ingénieur Gaspard-Roch-George Chaussegros de Léry et de son frère René-Louis qui sont dans l'armée prussienne, en guerre contre l'armée républicaine française, dont l'ingénieur-chef est François-Joseph Chaussegros de Léry, le frère des deux autres, qui a pour aide de camp son autre frère, l'ingénieur Alexandre-André-Victor.

Encore une fois, je découvre une histoire extraordinaire, qui en plus, est liée avec celle de Lotbinière, qui est l'oncle des 5 frères Chaussegros de Léry puisqu'il est le gendre de l'ingénieur-chef de la Nouvelle-France, Gaspard-Joseph, le grand-père. Et pour couronner le tout, la guerre de 1812 mettra en œuvre des travaux d'ingénierie de Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry à Niagara, Québec et Montréal. René-Louis quittera l'armée prussienne pour revenir au Canada remplacer son père comme seigneur et servira dans l'armée britannique avec son jeune frère Charles-Étienne, avocat à Québec alors que Gaspard-Roch-George deviendra précepteur des garçons du Tzar de Russie et François-Joseph l'ingénieur-chef de la Grande Armée de Napoléon. Bruyère, lui, reviendra au Canada et sera ingénieur-chef des deux Canadas pendant la guerre contre les États-Unis, ce qui fera de lui le deuxième plus haut gradé canadien de l'armée britannique.



Colonel Ralph-Henri Bruyère & son épouse Janet Dunbar
(M. Jean-Pierre Raymond et son épouse Mme Andrée Aubut)
Queenston Heights, octobre 2012

Il construira les tours Martello, qui correspondent à ce que Lotbinière voulait construire en 1759, sans réussir à convaincre Montcalm.



Tour Martello



Tour Martello interieur

Pour commémorer cette page d'histoire, je me fais faire un uniforme d'ingénieur royal britannique (Royal Engineers). Des recherches permettront d'établir que la tunique était bleu marine avec des revers en velours noir. Il se trouve qu'en 1812, les ingénieurs français et américains portaient eux aussi des tuniques bleu marine avec des revers en velours noir.

Comme le Duc de Wellington se plaignait lors de sa campagne en Espagne de perdre des ingénieurs à cause de tirs amis (par exemple, le commandant de Bruyère en Flandres, le Colonel Moncrief, sera tué par une décharge de l'artillerie autrichienne qui l'avait pris pour un officier français) et exigea du Board of Ordnance (responsable des ingénieurs et artilleurs) d'adopter la couleur rouge écarlate. J'ai pu trouver que l'ordre de changer la couleur fut publié à la fin de 1812, mais n'atteindra le Canada qu'au début de 1813. Or, la laine de la couleur appropriée n'est pas disponible au Canada. Commande fut donc passée en 1813 et les nouveaux uniformes seront livrés au début de 1814. Mais, pour le Colonel Bruyère, c'était trop tard, car il est décédé le 15 mai 1814 à Québec dans un excès de zèle au travail. Je ferai des présentations lors de divers événements de commémoration de la Guerre de 1812 dont Queenston Heights, Coteau-du-Lac, Plattsburgh et récemment à la Nouvelle-Orléans. À Plattsburgh, mon hôte était l'historien Keith Herkalo, (dont on peut trouver son livre à la bibliothèque de Dorval) qui portait un uniforme d'ingénieur américain pour personnifier l'ingénieur-chef des États-Unis, le Colonel Joseph Gardner Swift, le premier diplômé de l'Académie militaire de West-Point. Nous avons ensemble bien impressionné les visiteurs par la similitude de nos uniformes. D'ailleurs, un journaliste de la série This Hour Has 22 Minutes de la CBC avait bien cru que j'étais un officier américain avant que je lui rétorque de ne pas tirer et de lire sur les boutons que je suis britannique.

Pour profiter pleinement de ces activités, mon épouse et moi avons suivi des cours de danses anglaises ce qui nous a permis de participer à divers bals. Le résultat est au-delà de toutes nos espérances, et je décide de poursuivre avec la Première Guerre mondiale, sachant que cette fois il s'agit d'un conflit d'une ampleur incomparable aux deux autres conflits commémorés. Je me mets donc à la recherche d'une histoire d'ingénieur qui me permettrait de raconter cette guerre. Mais cela est une autre histoire que je vous raconterai dans un troisième article.



McCord Museum Arch.

Bureau de poste Dorval Post Office - ca 1910 (Maison Jean-Baptiste Décary)



Photo: Dick Nieuwendyk

Maison Jean-Baptiste Décary - 2014 Construite en/built in 1846
 940 Bord-du-Lac / Lakeshore Road



MUSEE McCORD MUSEUM

McCard Museum Arch.

"Beau Rivage" ca 1884 - Construite en / built in 1859



Photo: Dick Nieuwendyk

"Beau Rivage" 2015

900 Bord-du-Lac / Lakeshore Road

The Royal Engineer of Dorval (Part 2)

In the 2011 edition of Heritage, I related the adventures that I enjoyed as a King's engineer during the 400th anniversary of the founding of Quebec City. After 2008, I had intended to move along, but fate intervened.

The presence of Michel Chartier de Lotbinière (the historical character I had chosen to personify) was invited to perform in 2009 at Carillon (Fort Ticonderoga), in 2010 in Restigouche and Pittsburgh, as well as at annual activities such as the Seigneuriales in Vaudreuil-Dorion, the New France festivities and the 18th-century Market at Pointe à Callière. This was so successful that foreseeing the commemorations of the War of 1812, I decided to repeat the experience by looking for an engineer who had played a decisive role in that war.

Fate decreed that the Dorval Historical Society had invited Earl John Chapman, an author, to speak about his book *A Bard of Wolfe's Army*. When Mister Chapman was unable to fulfill this task, I was asked to fill in and I did so with pleasure. This book is about James Thompson. To my surprise, I learned in this book that in 1760 Thompson had been transferred from the 78th Regiment of Foot (Fraser's Highlanders) to serve in the engineering service of the British Army in Quebec where he served for 65 years. His account mentions the first British engineers to work in the province of Quebec. I noted that he had worked for the first Montreal-born engineer, Colonel Ralph-Henri Bruyère who is born in 1765 and married Janet Dunbar in Montreal in 1790. She, too, was born in Montreal.

Bruyère fought in Flanders alongside engineer Gaspard-Roch-George Chaussegros de Léry and his brother René-Louis. They were in the Prussian Army which was at war with the French Republican Army whose chief engineer was François-Joseph Chaussegros de Léry, their brother, whose aide-de-camp was another brother, engineer Alexandre-André-Victor.

Once again, I discovered an extraordinary story which is also linked to that of Lotbinière, the uncle of the five Chaussegros de Léry brothers as he was the son-in-law of the chief engineer of New France, Gaspard-Joseph, the grand-father. And to top it off, during the War of 1812, Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry's works were used at Niagara, Québec, and Montréal. René-Louis left the Prussian Army to return to Canada to replace his father as 'seigneur'



Colonel Ralph-Henri Bruyère & His wife Janet Dunbar
(M. Jean-Pierre Raymond & His wife Mme Andrée Aubut)
Queenston Heights October 2012

and served in the British Army with his young brother Charles-Étienne, a lawyer in Quebec, while Gaspard-Roch-George became the private tutor to the sons of the Czar of Russia and François-Joseph, chief engineer of Napoleon's Grand Army. As for Bruyère he returned to Canada and was the chief engineer of Upper and Lower Canada during the war against the United States. As such, he was the second highest-ranking Canadian in the British Army. He built Martello towers, similar to those that Lotbinière had wanted to build in 1759. At that time, he had been unable to convince Montcalm.



Martello Tower



Martello tower interior - Soldier's quarters

To commemorate this page of history, I had a uniform of a British Royal Engineer made. In my research, I was able to establish that the tunic was navy blue with black velvet facings. It so happened that in 1812, French and American engineers also wore navy blue tunics with black velvet facings.

During his Spanish campaign, the Duke of Wellington complained that he was losing engineers to friendly fire. (For example, Bruyère's commander in Flanders, Colonel Moncrief, was killed by an Austrian artillery grapeshot because he was mistaken for a French officer). He insisted that the Board of Ordnance (which maintained and directed the Engineer and Artillery corps) adopt scarlet red uniforms. I was able to find out that the order to change uniform color was issued at the end of 1812 but only got to Canada at the beginning of 1813. At the time, the proper wool of that color was not available in Canada so the order was given in 1813 and the new material was delivered in early 1814. However, it was too late for Colonel Bruyère who died at Quebec on May 15, 1814 from overwork.

I made presentations at various events commemorating the War of 1812 such as Queenston Heights, Coteau-du-Lac, Plattsburgh, and New Orleans. In Plattsburgh, my host was historian Keith Herkalo who wore the uniform of an American engineer to personify Colonel Joseph Gardner Swift, Chief Engineer of the United States and the first graduate of West Point Military Academy. When standing side-by-side, we really impressed visitors with the similarity of our uniforms. As a matter of fact, a journalist with the CBC satirical program This Hour Has 22 Minutes thought that I was an American officer. I told him to hold fire and to note that my buttons indicated that I was British.

To take full advantage of these activities my wife and I took classes in English Country Dancing and so were able to participate in various balls. The result was beyond our expectations and I have decided to carry on to the First World War knowing that this time the conflict is incomparable in size to the other two. So, I am looking for an engineer's story which will allow me to talk about this War. But, that's another story - stay tuned for a third article.

D'où vient le nom de nos rues?

Origine et signification du nom de nos rues

Recherche Germaine Racine

À Dorval, beaucoup de nos rues portent le nom d'une personne qui s'est distinguée ou qui a joué un rôle marquant dans le développement ou dans l'histoire de notre ville et dont nous avons voulu ainsi honorer la mémoire. Certaines autres rues ont été nommées simplement d'après des entités toponymiques, points de repère faciles pour les habitants (ex. Av. de l'Église, Bord-du-lac) et enfin, d'autres ont été nommées en groupe selon un thème, comme des fleurs ou des oiseaux. Dans les années 1970, après que le français ait été déclaré seule langue autorisée dans l'affichage public, les plaques de rue ont été changées et le français a remplacé l'anglais. (C'est ainsi que ce qui avait été la "Lakeshore Road" devint le "Chemin Lakeshore" dans les années 1970, pour devenir ensuite le "Chemin du Bord-du-Lac").



Voici un petit échantillonnage de noms de rue à Dorval :

ALLAN: *Pointe* - Le nom vient de James B. Allan, deuxième Maire de Dorval en 1893.

ANCHORAGE: *Place* - Curieux nom pour être située si loin de l'eau. Autrefois, il y avait une propriété au pied de l'avenue Martin qui s'appelait "Anchorage" à cause du quai en face.

BEL-AIR: *Chemin* - Un nommé Alfred Brown, un des pionniers des estivants de Dorval construit une maison princière sur la terre qu'il avait achetée d'un fermier. Il l'a revendue à un groupe d'hommes d'affaires qui en furent un club pour la piste des courses qu'ils exploiterent en face. La piste de courses avait une mille de longueur et allait de la rue Bord-du-Lac au chemin de fer Grand Tronc (C.N.). Au début du siècle, club et piste furent vendus à un groupe sportif et devint le "Forest and Stream Club", un club sélect où on reçoit l'élite du pays et les étrangers de marque.

BOUCHARD: *Boulevard* - Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval, qui a laissé son nom à notre cité. Ce boulevard est situé où se trouvait autrefois la voie ferrée du C.N. (auparavant Grand Trunk Railway) entre Dorval et Lachine. J.B. Bouchard demeurait au manoir "Quatre Vents" où se trouve la communauté des soeurs de la Congrégation Notre-Dame, au pied de la rue Dahlia.

CANARY: *Avenue* - L'explication suivante s'applique à tous les noms de rue portant des noms d'oiseaux ou de fleurs. A la fin du 19ième siècle, un agent immobilier de Montréal, M. Marcil, acheta deux lots de terrain à Dorval; l'un à l'ouest et l'autre à l'est de la ville. Revenant d'un voyage en France et ayant visité les jardins de Versailles, il demanda les plans du jardin et subdivisa ses terrains de Dorval, donnant des noms d'oiseaux au secteur ouest et des noms de fleurs au secteur est.

CARSON: *Avenue* - Vient du nom d'un Monsieur Carson qui demeurait rue Bord-du-Lac près de boulevard Neptune. Originellement, la rue Carson s'appelait Heliotrope.

DORVAL: *Avenue* - Dans les années 1890 cette rue portait le nom Shackell Road; le nom vient du gentleman-farmer Henry Shackell, dont la résidence était sur le bord de l'eau près de l'avenue Dorval. Au début du 20ième siècle on appelait ce chemin "rue du dépôt, rue de la station et rue de la gare" (en raison de la gare), et enfin avenue Dorval.

EDWARD VII: *Avenue* - Son nom vient du Roi Edward VII qui a visité Dorval comme Prince de Galles en 1860.

ELIE DE BELLEFEUILLE: *Rue* - En 1895, ce fermier subdivisa sa terre et vendit la partie sud au bord du lac au St. Lawrence Yacht Club et la partie nord à John Savage, qui revendit sa ferme au Elmridge Golf Club. Le Centre communautaire Sarto-Desnoyers est l'ancien club de golf. Monsieur de Bellefeuille en garda une petite partie pour sa propriété privée qui existait au 1515 chemin Bord-du-Lac. Elle était habitée par les soeurs De Bellefeuille jusqu'à 1992.

FÉNÉLON: *Boulevard* - Du nom de Père François de Salignac Fénélon qui fut le premier à établir une colonie de pionniers (Français et Hurons) sur nos rives.

GIROUARD: *Avenue* - L'Honorable Désiré Girouard fut notre premier maire en 1892. Sa biographie est disponible à la Société historique de Dorval.

JOUBERT: *Avenue* - Vient du nom du premier curé de la paroisse de La Présentation, en 1895.

LALONDE: *Avenue* - Philippe Lalonde, conseiller en 1933. Hector Lalonde, secrétaire de la Ville de Dorval pendant plusieurs années.

LEIGH CAPREOL: *Boulevard* - Erskine Leigh Capreol était né à Ottawa, Ontario en 1898. Il était instructeur pilote et mécanicien d'aviation. Il dirigea l'aéroport de Dorval de 1947 à 1963. Il est entré au Temple de la renommée de l'aviation canadienne en 1980.

MARTIN: *Avenue* - Jean-Baptiste Onésime Martin était marchand à Lachine, qui était, dès 1879, propriétaire de presque tous les terrains bordant cette rue. Exception faite du chemin du Bord-du-Lac, l'avenue Martin est la plus ancienne rue de Dorval. L'Hôtel-de-Ville est situé sur la partie sud de cette rue dans le "vieux village".

MELOCHE: *Avenue* - Jean-Baptiste Meloche a construit la Maison Meloche (Elliott) en 1708 et des membres de la famille y ont demeuré jusqu'à 1929. Un autre Jean-Baptiste Meloche fut le dernier maire du Village de Dorval (1900 - 1903). La maison fut vendue à Stanley Elliott en 1929.

OAKVILLE: *Avenue* - La ville d'Oakville, Ontario, est notre ville jumelle.

ORLY: *Avenue* - Orly, aéroport à Paris et notre ville jumelle en France.

PICARD: *Place* - Paul Picard a construit "l'Anchorage" en 1802. Son frère Jean-Baptiste a construit le manoir "Quatre Vents" en 1803. Edmond Picard fut échevin (1902 - 1904).

RACINE: *Avenue* - Gustave Racine fut échevin en 1915-17.

SIMS: *Place* - G. Ross H. Sims, qui a subdivisé sa ferme au début du 20^{ième} siècle. Il demeurait angle Bord-du-Lac et avenue Dorval au bord de l'eau. Sa terre s'allongait du bord de l'eau jusqu'au chemin de fer. Le centre d'achats Jardins Dorval est sur son ancienne terre. Il fut maire de Dorval de 1907-1908; ce dernier donna une portion de son terrain pour construire l'église St. Mark.

VINET: *Avenue* - Henri Vinet fut ingénieur de la Cité de Dorval pendant de longues années vers 1940.

What's In A Street Name?

The origin and meaning of our street names

As researched by Germaine Racine



In Dorval many streets are named after distinguished or historical individuals to commemorate their contribution to the development of our city. Some streets are named for landmarks (ex. Ave de l'Église / Pine Beach) and others bear "bird" and "flower" names. During the 1970s, after French was declared the sole language for outdoor signage, English street names were changed to French in Quebec. (For example, what was once "Lakeshore Road" became "Chemin Lakeshore" in the 1970s, and later "Chemin du Bord-du-Lac").

The following is a small collection of street names in Dorval:

ALLAN: *Point* - Named for James B. Allan, the second Mayor of the Village of Dorval in 1893.

ANCHORAGE: *Place* - Named for a property "The Anchorage" at the foot of Martin Avenue, where boats of all sorts would anchor in the days before the railway.

BEL-AIR: *Drive* - Bel-Air was a mansion built by Montreal businessman Alfred Brown in 1874, on a piece of land purchased from a local farmer and later called Brown Point. At his death it was bought by a group of businessmen, who used it as a clubhouse for the Bel-Air Race Track that they constructed across the road. It was one mile in length and extended from the present Lakeshore Drive to the main line of the Grand Trunk Railway. The property was later sold to a group from Rivière des Prairies and became the Forest and Stream Club, a social club where dignitaries of this and other countries were entertained.

BOUCHARD: *Boulevard* - Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval was the first to buy land here after the 1689 massacre; he lived on the "Quatre Vents" property at the foot of Dahlia, where the Sisters of the Congregation of Notre-Dame now live. The Boulevard is built on the former CN (originally the Grand Trunk) Railway "loopline" between Dorval and Lachine.

CANARY: *Avenue* - This explanation applies to all streets bearing "bird" and "flower" names. At the end of the last century, a Mr. Marcil (a Montreal real estate agent) bought two large plots of land in the east and west sections of Dorval. Returning from a trip to France with the plans of the gardens of Versailles, he subdivided his land in a similar manner, with similar names - birds on the west and flowers on the east.

CARSON: *Avenue* - Mr. Carson lived at 2055 Lakeshore Drive near Neptune Blvd. Carson Avenue was originally called Heliotrope.

DORVAL: *Avenue* - In the 1890's it was known as Shackell Road from the gentleman-farmer Henry Shackell, who had his home on the lakefront nearby. At the beginning of the 20th century it was known as Depot Road and Station Road, as it gave access to both railway stations. Later it became Dorval Avenue by common usage.

EDWARD VII: *Avenue* - Named for King Edward VII, who visited Dorval as Prince of Wales in 1860.

ELIE DE BELLEFEUILLE: *Street* - In 1895, this farmer subdivided his land and sold the part south of Lakeshore Drive to the St. Lawrence Yacht Club and the northern part to John Savage, a soap manufacturer. In 1924 the Savage Farm was sold to the Elmridge Golf Club. The former clubhouse is now the Sarto Desnoyers Community Centre. Mr. De Bellefeuille kept a small piece of land at 1515 Lakeshore Drive for this home and three De Bellefeuille sisters, who lived here until 1992.

FÉNÉLON: *Boulevard* - Father François de Salignac Fénélon was the first to establish a settlement (French and Huron) on our river banks, at the foot of Dorval Avenue.

GIROUARD: *Avenue* - The Honourable Désiré Girouard was our first Mayor in 1892; his biography is available from the Dorval Historical Society.

JOUBERT: *Avenue* - Father Joubert was the first pastor of La Présentation Church in 1895.

LALONDE: *Avenue* - Philippe Lalonde was an Alderman (1933-1937). Hector Lalonde was Secretary of Dorval for many years.

LEIGH CAPREOL: *Boulevard* - Erskine Leigh Capreol was born in Ottawa, ON in 1898. He was a pilot instructor and aircraft mechanic and was the manager of Dorval Airport from 1947 to 1963. He was inducted into the Canadian Aviation Hall of Fame in 1980.

MARTIN: *Avenue* - Jean-Baptiste Onésime Martin, who was a merchant in Lachine, owned most of the land on both sides of this avenue in 1879. Apart from Lakeshore Drive, it is the oldest street in Dorval. City Hall is located on the southern part of this street in the "Old Village".

MELOCHE: *Avenue* - Jean-Baptiste Meloche built the Meloche (Elliott) House in 1708 and members of the Meloche family lived here until 1929. Another Jean-Baptiste Meloche was the last Mayor (1900-1903) of the Village of Dorval. The house was sold to Stanley Elliott in 1929.

OAKVILLE: *Avenue* - The city of Oakville, Ontario is our twin city.

ORLY: *Avenue* - Orly is an airport in Paris, France, and also our twin city.

PICARD: *Place* - Paul Picard built the "Anchorage" in 1802; his brother Jean-Baptiste built "Quatre Vents" in 1803. Edmond Picard was an Alderman (1902-1904).

RACINE: *Avenue* - Gustave Racine was an alderman (1915-1917).

SIMS: *Place* - G. Ross H. Sims, who subdivided his farm at the beginning of the 20th century, lived on the lakefront near Lakeshore Drive and Dorval Avenue. His land ran from the lake to the railway tracks and the Dorval Gardens Shopping Centre is located on it, as is St. Mark's Church. He was Mayor from 1907 to 1908.

VINET: *Avenue* - Henri Vinet was the City Engineer for many years in the 1940's.

