

Société historique de Dorval



HERITAGE 2012

Volume 23

Juin 2012

Dorval Historical Society

Société historique de Dorval

2012

**Dorval
Historical Society**

POUR INFORMATION

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL

CENTRE COMMUNAUTAIRE SARTO DESNOYERS
1335, CH. BORD-DU-LAC
DORVAL, QUÉBEC H9S 2E5

FOR INFORMATION

DORVAL HISTORICAL SOCIETY

SARTO DESNOYERS COMMUNITY CENTER
1335 LAKESHORE DRIVE
DORVAL, QUÉBEC H9S 2E5

 **514.633-4000**

HÉRITAGE 2012

L'équipe - The team

Claudette Laurin - Michel Hébert
Jean-Pierre Raymond - Alain Jarry
Beverley Rankin - Louise Dineen

Collaborateurs - Contributors

Jean Allard
André Garneau
Richard Leonardo
Jane Rajca

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

ISBN 2-922807-12-6

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

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

TABLE DES MATIÈRES**TABLE OF CONTENTS**

Le mot du président, Michel Hébert	5
A Word from the President, Michel Hébert	6
<hr/>	
Dorval in 1912	7
Dorval in 1912	8
<hr/>	
Ferry Command – Ego Porta Mundi	
	Français 13
	English 14
<hr/>	
Sarto Desnoyers	
Homme aux tâches multiples	31
Jack of all trades	32
<hr/>	
Frank Lyman Design	
L'histoire de la réussite d'un Dorvalois et fier de l'être	41
The Success story of a proud Dorval citizen	42
<hr/>	
La guerre de 1812	45
The War of 1812	46
<hr/>	
Légion de Dorval - 50 ans	53
Dorval Legion - 50 years	54
<hr/>	
Assistance communautaire - 35 ans	59
Community Aid - 35 years	60

MOT DU PRÉSIDENT

Michel Hébert



Cest avec grand plaisir que nous vous présentons le 23e volume de notre revue **HÉRITAGE**.

Cette année nous soulignons de façon toute particulière les anniversaires suivants :

- Le 200e anniversaire de la Guerre de 1812
- Le 50e anniversaire de la filiale 245 de la Légion canadienne
- Le 35e anniversaire du service de l'Assistance communautaire de Dorval

De plus, de nombreux autres Articles d'intérêt historique contemporaine de notre belle Cité font partie de la version 2012 **D'HÉRITAGE**.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour remercier les membres de notre conseil d'administration pour leur dévouement grâce auquel notre Société a pu participer à près de 20 événements au cours des 12 derniers mois. Nous sommes des plus reconnaissants envers le service des Loisirs et culture de la Cité de Dorval et en particulier Beverley Rankin et son équipe pour leur appui de tous les moments.

Un merci tout particulier à vous, nos membres pour votre support et vos encouragements.

Nous vous souhaitons bonne lecture et espérons vous rencontrer lors de l'un de nos nombreux événements.

Michel Hébert

President

Dorval Historical Society

A WORD FROM THE PRESIDENT

Michel Hébert



It is a lot of pride that we are handing out to our members volume 23 of the annual publication of **HERITAGE**.

This year, we are featuring of the following :

- 200th of the WAR of 1812
- 50th anniversary of Branch 245 of the Canadian Legion
- 35th anniversary of our Community aid department

Further more, other articles of local contemporary history of our beautiful City of Dorval are included in the 2012 version of **HERITAGE**.

I would like to take opportunity to personally thank the members of our Board of Directors with whose help we were able to participate in close to 200 different activities in the last 12 months. We are most thankful to the Leisure and Culture department of the City of Dorval and in particular to Beverley Rankin and her team for their constant support.

A very special thank you our members for your encouragement.

We hope you will enjoy reading the content of HERITAGE 2012 and hope to have the pleasure of meeting you at one our many events.

Michel Hébert

President
Dorval Historical Society

DORVAL EN 1912...



IL Y A CENT ANS

DORVAL

En 1912 M. William A.C. Hamilton était maire de Dorval et les membres du conseil municipal étaient MM. Joseph C. Descary, William Birchall, Rémi B. Décary, Joseph Leroux, William H.C. Mussen et John Ryan.

Le Conseil a tenu dix-huit assemblées au cours de cette année, dont une à la résidence du conseiller William H. Mussen. Les dix-sept autres eurent lieu dans la salle Tardif, une partie de l'ancienne église de la paroisse La Présentation de la Sainte Vierge, à l'ouest de l'avenue La Présentation angle Dawson.

Ci-après un résumé des procès-verbaux de ces assemblées.

Dès sa première assemblée le Conseil accordait les permis annuels de vente de boissons alcooliques à J. H. Descary hôtelier, au Forest & Stream Club, au St. Lawrence Yacht Club et au Royal Montreal Golf Club.

Il s'en est suivi une discussion sur l'opportunité d'entamer des démarches auprès des autorités provinciales afin d'obtenir une nouvelle charte permettant à la ville de Dorval de diviser son territoire en quartiers et de procéder à une nouvelle évaluation des terres en culture. Une assemblée des électeurs fut tenue à cet effet mais les registres n'indiquent aucune suite à ce projet.

Le gouvernement fédéral a exprimé son intention d'acquérir la propriété occupée par le rond de course Bel Air (aujourd'hui à l'angle des avenues Stream et Carson) pour y installer une école militaire. Le Conseil rejette cette proposition et le secrétaire est chargé d'en informer le ministre de la milice M. F.D. Monk.

M. V.H. Dupont, ingénieur de la ville, est chargé de préparer, pour une prochaine assemblée du conseil, les plans et devis nécessaires à la construction d'un trottoir, large de quatre pieds, le long de l'avenue des Sources à partir du Chemin du Roi jusqu'à la station du Grand Tronc.

DORVAL IN 1912



ONE HUNDRED YEARS AGO

DORVAL

In 1912 M. William A.C. Hamilton was Mayor of Dorval and the members of the City Council were Joseph C. Descary, William Birchall, Rémi B. Décary, Joseph Leroux, William H.C. Mussen and John Ryan.

Eighteen meetings of the Council were held during the year, one of which was at Councillor Mussen's residence. The seventeen others took place in the Tardif Hall, a part of the former chapel of "La Présentation" located at the corner of La Presentation and Dawson avenues.

The following is a summary of the meetings the Town Council held in 1912.

Liquor permits were granted to innkeeper J.H. Descary, to the Forest & Stream Club, to the St. Lawrence Yacht Club and to the Royal Montreal Golf Club at the first Council meeting of the year.

A discussion was held on whether to begin proceedings with the Provincial authorities, in order to obtain a new charter permitting the town of Dorval to divide its territory into districts, and to implant new evaluations of the farming land.

The Federal government declared its intention to purchase the property formerly occupied by the Bel Air racing track (*today at the corner of Stream and Carson avenues*), for the purpose of establishing a Military School. Council rejected this proposal and the secretary was instructed to inform the Militia minister, F.D. Monk, accordingly.

Mr. V.H. Dupont, the town engineer, was requested to prepare the plans and cost estimates to build a four foot wide sidewalk along Sources road, from the King's road up to the Grand Trunk Railway station.

Council resolved that a license must be obtained by dog owners at the cost of \$2 annually and failure to do so would entail a fine of \$25.

With the approach of the summer season, Council authorized the purchase of 60 barrels of "vial", at \$4 a barrel, for the spraying of the Toll Road Company's road, within the town limits, to decrease the accumulation of dust.

Du « Tarvia B » sera épandu sur l'avenue Dorval par la compagnie Patterson qui fournira ce produit.

Un permis (licence) pour la garde d'un chien devra être obtenu tous les ans, au coût de 2 \$, et tout défaut de paiement entraînera une amende de 25 \$.

Le Conseil demande qu'une enseigne soit affichée à Strathmore pour informer les cyclistes qu'il est défendu, sous peine d'amende, de circuler en bicyclette sur les trottoirs. M. Urgei Legault accepte le poste de constable chargé particulièrement de maintenir l'ordre et la paix dans le quartier Strathmore, au salaire de 10 \$ par mois.

Le Conseil prend connaissance d'une lettre de Duff & Merrill, avocats de M. C.C. Garrett, résident de Dorval, informant la municipalité qu'une « baignoire » est installée dans le fleuve au bout de la rue Martin et que si des ennuis aux voisins sont constatés, cette dite baignoire devra être enlevée.

Le contrat pour la construction d'un ponceau en béton, en remplacement de celui qui traverse l'avenue Dorval, près de la gare du chemin de fer, est accordé à J. Stack & Co. pour 400 \$.

Le Conseil a étudié pendant plusieurs mois les projets de construction d'un système d'égout, d'un système d'éclairage électrique et d'un système d'aqueduc muni d'un « filtre à sables » pour servir une population de 2 000 à 3 000 personnes.

Le 14 mai 1912 se tenait une assemblée générale des électeurs pour approuver un emprunt de 200 000 \$, remboursable dans 40 ans de la date d'émission de 200 unités de débentures de 1 000 \$, émises au taux d'intérêt de 5% par année. Une somme de 185 000 \$ était prévue pour le coût des systèmes d'aqueduc, d'égout et d'électricité. Le résidu de 15 000 \$ devait servir à l'achat du chemin de péage dans Dorval, à la construction de trottoirs et à l'amélioration des chemins.

Le début de ces travaux a entraîné certains désagréments aux citoyens. M. Benjamin Claude rapporte qu'un poteau de la ligne électrique a été installé vis-à-vis sa barrière d'entrée.

Des dommages ont été causés à la maison de M. Simon Giroux lors de l'installation d'une station de pompe à côté de chez lui. Une plainte similaire a été présentée par MM. Pierre Pilon et W.J. Vickeray.

Le Conseil a informé les divers entrepreneurs qu'il était défendu de couper tout arbre sur le chemin public sans la permission du comité des chemins.

The Patterson Company was to lay a product called "Tarvia B" on the surface of Dorval Avenue.

As ordered by Council in July, a sign was posted in Strathmore, to inform cyclists that it was forbidden to cycle on the sidewalks, and that offenders would be fined. Mr Urgel Legault accepted to act as constable in Strathmore at the salary of \$10 a month, to ensure peace and order in this district.

In August, Council received a letter from Duff & Merrill, lawyers acting on behalf of Mr. C.C. Garrett, a Dorval resident, informing the municipality that a "bath-tub" was installed in the river at the end of Martin Avenue and that it would have to be removed if this created a nuisance to the neighbours.

A contract to build a small concrete bridge, to replace the existing one crossing Dorval Avenue, near the railway station, was granted to J. Stack & Co. for \$400.

The Council studied for many months the plans and the cost estimates, for the construction of a sewer system, an aqueduct system, including a sand filter large enough for a population of 2000 to 3000 residents, and an electric lighting system throughout the town.

A general meeting of the electors was called on May 14 to approve the borrowing of \$200,000 redeemable in 40 years from the date of issue of debentures, of 200 units of \$1,000 bearing interest of 5% a year. The sum of \$185,000 was borrowed to cover the cost of the sewer, aqueduct and electric systems. The remaining \$15,000 was to be used for the purchase of the Dorval portion of the toll road, for the construction of sidewalks and for the upgrading of the roads.

At its meeting of July 24, held at W.H. Mussen's residence, it was resolved that notices of the construction of sewers, aqueducts and electrical systems, together with the construction of sewer pump stations and aqueduct towers, be published in La Presse, Le Canada, The Star and The Gazette. It was also resolved that the sewer pipes would be of cast-iron and the sidewalks of concrete.

Simon Giroux complained that his house was damaged when a pump station was erected next to his property. The same complaint was lodged by Pierre Pilon and W.J. Vickeray.

The town Council informed the contractors that it was forbidden to cut any of the trees along the public road without the consent of the roads committee.

Après avoir reçu une offre de la Montreal Light Heat & Power de vendre de l'électricité à Dorval, il est résolu de demander à quel prix et à quelles conditions cette compagnie fournirait pendant 10 ans 75 c.v. d'électricité.

À son assemblée du mois de septembre le conseil décide de communiquer avec la ville de Summerlea (aujourd'hui partie de la ville de Lachine) afin de conclure une entente, pour demander au ministère de la voirie du Québec une allocation de 10 000 \$ en vue de l'achat et la réfection du chemin de péage et l'amélioration des chemins des deux municipalités.

Des plans sont préparés pour la construction d'un quai au bout de l'avenue Dorval, parallèlement à la propriété de M. Anthony Haig Sims. qui fait part au Conseil de ses inquiétudes en regard du bruit et de la circulation que l'usage de ce quai pourrait occasionner.

M. R.N. Ballantyne, représentant de la Dorval Island Company, demande au Conseil municipal d'endosser la requête de sa compagnie auprès du gouvernement provincial, pour qu'une licence de passage d'eau entre l'île Dorval et la terre ferme lui soit accordée. Ce dit passage serait exploité comme traverse à l'usage des propriétaires, de leurs amis et des commerçants faisant affaire avec les résidents. Il est proposé que la Dorval Island Company, ou tout autre compagnie ayant une relation d'affaires avec elle, soumette un projet de convention avec la ville, par lequel elle garantira d'imposer au bénéfice de la municipalité, une servitude sur le territoire de l'île Dorval pour qu'aucune partie de l'île soit vendue à des fins autres que celles d'ériger des résidences privées.

Jean Allard, recherche et auteur

In answer to the offer of the Montreal Light Heat and Power to sell electricity to Dorval, it was resolved to ask this company at what price and condition it would supply 75 c.v. of electricity for a period of ten years.

At its September meeting, Council resolved to communicate with the town of Summerlea (today part of the city of Lachine) in order to jointly ask the Quebec Roads Ministry an allowance of \$10,000 to buy and repair the existing toll road and upgrade the condition of other roads in the municipality.

Plans were prepared for the construction of a wharf at the end of Dorval Avenue, next to the property of Mr. Anthony Haig Sims. Mr. Sims informed Council of his fears of the noise and traffic the construction of such a wharf would produce.

Jean Allard,

Research & author

« *Ferry Command – Ego Porta Mundi* »

ALAIN JARRY, AUTEUR

Mise en scène

Curieusement, le *Ferry Command*,¹ dont l'éventuel succès s'avérera être un facteur décisif tant dans la victoire des Alliés sur l'Allemagne nazie (Deuxième Guerre mondiale), que dans le changement radical de vocation de la Cité de Dorval (la « Cité »), est méconnu des Canadiens² en général et des Dorvalois en particulier.

Notre objectif est donc de vous présenter ce qu'est le *Ferry Command*, comment il fut mis sur pied et quels furent les résultats, en nous concentrant volontairement sur Dorval et sur les premières années du *Ferry Command*, et de vous convaincre du bien-fondé de poser un geste concret en son honneur et à la reconnaissance de services inestimables rendus par ces hommes et femmes du *Ferry Command*, des civils pour la plupart (au début de l'opération).

Qu'est-ce que le *Ferry Command*?

Le *Ferry Command* (1940 à 1945) est une opération audacieuse, téméraire aux yeux de plusieurs observateurs avertis, ayant pour but d'acheminer à Dorval des avions construits aux États-Unis (« É.-U. »), et de Dorval de les confier à des pilotes civils qui allaient emprunter une route aérienne alors peu ou pas connue par-delà du cercle polaire et aussi au dessus de l'océan Atlantique Nord, jusqu'à Prestwick, en Grande-Bretagne (« G.-B. »). De là, ces avions seraient pris en charge par des pilotes militaires qui exécuteraient des missions au-dessus des territoires européens occupés par les forces armées nazies.

Pourquoi cette opération apparemment si risquée fut-elle entreprise?

Il devenait apparent aux yeux de certains individus clés au Canada, en G.-B. et aux É.-U. que les forces alliées, allaient requérir un apport massif d'avions pour faire face à la machine de guerre hitlérienne dont la puissance avait été grossièrement sous-estimée par les Alliés.

¹-L'expression *Ferry Command* est parfois rendu par « service transocéanique », « service du commandement des transbordeurs », mais nous avons choisi de maintenir l'appellation *Ferry Command*, en français, en italiques.

L'appellation officielle était : Royal Air Force, No 45 - *Ferry Command*

²-Le masculin tient lieu des deux genres

“Ferry Command – Ego Porta Mundi”

ALAIN JARRY, AUTHOR

The Setting

Oddly enough, the Ferry Command whose eventual success would prove to be a deciding factor in the Allied victory over Nazi Germany (World War II – “WW II”), as well as in radically changing the destiny of the City of Dorval (the “City”), is little known by Canadians in general and *Dorvalois* in particular.

Thus our objective, is to present to you what is the Ferry Command, how it got underway and what were the results, purposely focusing on its early years and on Dorval, and to convince you of the merit of concretely expressing our gratitude to the men and women of the Ferry Command, civilians for the most part (in the earlier years).

What is the Ferry Command?

Ferry Command ¹ (1940 to 1945) was an audacious operation, foolhardy in the opinion of a number of informed observers, to provide aircrafts to the Allied Armed Forces in Europe by bringing United States of America-built (the “USA”) airplanes to Dorval and, from Dorval, to have civilian pilots fly them from Dorval to Prestwick, in the United Kingdom (the “UK”), by way of a little known route over the Arctic Circle and the North Atlantic Ocean. From Prestwick, military aircrews would undertake missions over Nazi-occupied Germany occupied Europe.

Why was such a risky operation undertaken anyway?

It had become apparent to key individuals in Canada, the UK and the USA that the Allied forces were going to require massive air fighting capabilities if they were to successfully face Hitler’s war machine whose power had been grossly underestimated by the Allies

¹-Its official name is the *Royal Air Force, No. 45 Group - Ferry Command*.

À l'instigation de William Max Aitken, un Néo-Brunswickois de naissance, magnat de la presse canadienne et mieux connu sous le nom de Lord Beaverbrook, que Churchill avait nommé ministre de la production aéronautique (*Minister of Aircraft Production*) de son cabinet de guerre, Lord Beaverbrook conclut une entente avec Edward Beatty, président de la société Chemin de fer Canadien Pacifique, selon laquelle cette dernière mettrait sur pied une organisation capable d'acheminer par voie aérienne les quelques 10 000 bombardiers commandés par la G.-B. tels les *Avro Lancaster*, *Liberator*, *Lockheed Hudson*, *B-25*, *Ventura*, *Mitchell* et *De Havilland Mosquito*, et autres de plus courte portée, comme les *Douglas DB-7 Boston* et les *Martin B-26 Marauder*.

La majorité des constructeurs capables de rapidement fournir le nombre d'avions requis se trouvait aux É.-U. Il y en avait quelques unes au Canada comme de Havilland. Le problème était que les États-Unis avaient adopté, et ce jusqu'à ce qu'ils soient attaqués par les Japonais (Pearl Harbor, 1941), une politique de neutralité à l'égard du conflit en Europe. Mais, Franklin D. Roosevelt, le président des É.-U. à l'époque avait compris que les É.-U. seraient inévitablement impliqués dans cette guerre et il fut ainsi fort réceptif aux propositions des Britanniques et des Canadiens. C'est ainsi que l'industrie aéronautique américaine se mit en branle.

De façon à jouer le jeu de cette politique de neutralité, les É.-U. ne pouvaient ou ne voulaient pas acheminer eux-mêmes ces avions vers l'Europe. D'où le « secret de polichinelle » jugé diplomatiquement nécessaire d'amener les avions jusqu'à trois endroits de la frontière entre les É.-U. et le Canada (entre le Montana et l'Alberta, le North Dakota et le Manitoba, et le Maine et le Nouveau-Brunswick), puis de simplement se retirer sans positionner quelque patrouille, laissant ainsi aux Canadiens toute la latitude de « mystérieusement » faire passer la frontière à ces appareils par divers moyens, dont en les tirant par des chevaux! De là, les avions ont été partiellement démontés et transportés à Dorval par chemin de fer.

À ce moment, les observateurs avisés étaient d'avis que le seul moyen d'acheminer ces avions vers la G.-B. était de les démonter, de les mettre en caisse et de les expédier par bateau, malgré la haute probabilité d'attaques meurtrières des U-boats et des cuirassés allemands. Ces mêmes observateurs étaient d'avis que le transport de ces avions par voie aérienne transatlantique comportait encore plus de risques d'échec que ceux par transport maritime.

Lord Beaverbrook et ses collègues des deux côtés de l'Atlantique étaient convaincus que, même si les pertes allaient possiblement s'avérer lourdes, elles le seraient moins que par transport maritime sans compter, par surcroît, sur l'importante réduction des délais de livraison de ces avions et sur le fait que ces derniers pourraient être chargés de munitions, fournitures médicales, vivres, etc., à l'intention des troupes alliées en Europe.

At the instigation of William Max Aitken, a New-Brunswicker by birth and a Canadian newspaper baron, better known as Lord Beaverbrook whom Churchill had made Minister of Aircraft Production of his war Cabinet, Lord Beaverbrook concluded an agreement with Edward Beatty, President of Canadian Pacific Railway, to set up and run an organization capable of ferrying by air the 10,000 or so bombers ordered by the UK, such as the *Avro Lancaster*, *Liberator*, *Lockheed Hudson*, *B-25 Ventura*, *Mitchell* et *De Havilland Mosquito*, and later shorter range planes, such as the *Douglas DB-7 Boston* and *Martin B-26 Marauder*.

Most of the aircraft manufacturers capable of quickly building the large number of planes required were located in the USA. There were some in Canada such as De Havilland. The problem was that the USA had adopted a policy of neutrality with regard to the war in Europe, a policy they maintained until they were attacked by the Japanese (Pearl Harbor, 1941). But Franklin D. Roosevelt, the then President of the USA, had quickly understood that the USA was going to be drawn into the European conflict and was thus quite receptive to the Canadian and British proposal. This is why and how the USA aircraft manufacturing industry shifted into high gear.

In order to play the game of the neutrality policy, the USA could not or would not ferry these planes to Europe. Hence, the "open secret" deemed diplomatically acceptable to bring these aircraft to three locations along the USA - Canada border (between Montana and Alberta, North Dakota and Manitoba and Maine and New Brunswick), to leave them totally unattended, and let the Canadians "mysteriously" pull them across the border into Canada by various means including teams of horses! From there, the planes were partially dismantled and transported by rail to Dorval.

At that time, informed observers were convinced that the only way to get these planes to the UK was to dismantle them, store them in crates and ship them by sea in spite of the expected heavy losses from the German U-Boats and battleships. These same observers were of the opinion that the air route was riskier and hence had a higher probability of loss of life and equipment than the sea route.

Lord Beaverbrook and his colleagues on both sides of the Atlantic were convinced that although the expected losses might be high, they would be less than by sea transport notwithstanding the genuine advantage of being able to greatly reduce the delivery time of these planes which would moreover be loaded with ammunitions, food, medical and other supplies needed by the Allied troops by loading them on board these planes.

Pourquoi Dorval fut-il ainsi choisi comme quartier général du *Ferry Command*?

Le jeu de circonstances présenté plus haut au sujet de la politique et des actions des É.-U. eut pour résultat de faire du Canada la pierre angulaire dans cette affaire. Inutile de rappeler que le Canada et les É.-U. partageaient et partagent toujours la plus longue frontière au monde et que les liens entre le Canada et la G.-B. étaient alors encore plus serrés qu'ils le sont aujourd'hui.

À cette époque, Saint-Hubert était le principal aéroport de l'Est du Canada, mais il ne pouvait être aménagé de façon à accueillir les nouvelles générations d'avions. Le gouvernement fédéral était à la recherche d'un site approprié. En 1935, en réponse aux résolutions adoptées lors des Conférences impériales portant sur l'établissement d'un réseau d'aéroports mondial, le gouvernement fédéral décide en premier lieu de construire un aéroport à Gander, à Terre-Neuve-et-Labrador.

Pendant ce temps à Dorval, en 1937, la *Dorval Park and Amusements Co. Ltd.*, propriétaire du *Dorval Jockey Club*, piste de course hippique était en liquidation et la ville de Dorval (et non la Cité à cette époque) dut procéder à la saisie des actifs en raison du non-paiement des taxes dues par les propriétaires. En 1938, le gouvernement fédéral acquiert cette piste de course et plusieurs terrains adjacents dans le but initial d'aménager un aéroport civil et d'établir une école de formation aéronautique.

Mais la déclaration de la guerre en Europe vient bousculer les plans du gouvernement fédéral. L'aéroport civil devient militaire et, en 1941, y installe le quartier général de l'organisation créée en 1940, la *Royal Air Force Ferry Command*. L'opération a effectivement débuté en novembre 1940, avec le départ et la livraison en G.-B. de sept bombardiers *Lockheed Hudson* pilotées par des équipages de la compagnie Lignes aériennes Canadien Pacifique, qui traversèrent l'Atlantique sans escale. À noter cependant que la route la plus utilisée allait passer par Gander.

Quel rôle jouèrent les Dorvalois et Dorvalaises?

Selon Ted Beaudoin³, l'auteur d'une trilogie sur l'aviation, le quartier général de Dorval aurait requis les services d'environ 1 300 personnes, dont plus de 700 étaient des civils. De plus, le bon fonctionnement du quartier général et de l'opération du *Ferry Command* comme telle requérait une gamme complète de produits et services procurés par de nombreux individus et entreprises.

³-Ted Beaudoin, ancien Lavallois, maintenant résident de Welland, en Ontario, a écrit cette trilogie sur l'aviation, dont le dernier ouvrage, « *Earth Angels Rising* », cet été. Il cherche ardemment à informer les Canadiens et autres de cet important fait d'armes, et à faire reconnaître les hommes et les femmes qui ont contribué au succès de cette opération logistique et aérienne d'envergure.

Why was Dorval chosen as the headquarters of the Ferry Command operation?

The result of the above-mentioned USA policy and actions was that Canada became the cornerstone of this endeavour. No need to recall as well that the USA and Canada shared and still share the longest unguarded border in the world and that the ties between Canada and the UK were stronger then than they are today.

At that time, Saint-Hubert was Eastern Canada's main airport, but could not be modified to accept the newer generation of aircraft. The federal government was on the lookout for an appropriate location. In 1935, as a result of the resolutions passed at the Imperial Conferences pertaining to the establishing of a network of airports worldwide, the federal government first built an airport at Gander, in Newfoundland and Labrador.

Meanwhile, the *Dorval Park and Amusements Co. Ltd.*, owner of the *Dorval Jockey Club*, a horse racing track, was in liquidation and the Town of Dorval (not the City at that time) was forced to seize its assets due to the non-payment of taxes. In 1938, federal government bought this race track as well as adjoining properties for the purpose of building a civilian airport and an aeronautical training school.

But the war-driven events that we know well changed the federal government's initial plan. The civilian airport became a military one and the site was chosen to set up the Ferry Command's headquarters. It effectively became operational in November 1940 with the departure and delivery to the UK of seven *Lockheed Hudson* bombers piloted by Canadian Pacific Airlines crews flying non-stop to the UK. The route that was eventually the most traveled was by way of Gander.

What role did Dorvalois play?

According to Ted Beaudoin,² the author of an aviation trilogy, the Dorval headquarters would have required the services of some 1,300 persons, 700 of whom were civilians. Moreover, a large number of businesses and individuals were also required to provide the wide range of goods and services needed by the headquarters and the Ferry Command operation itself.

²-Ted Beaudoin, originally from Laval and now residing in Welland, Ontario, has published a this aviation trilogy, the third book entitled "*Earth Angels Rising*", to be published this summer. He fervently has been trying to inform Canadians and others of this key feat of arms and ensure that the well-deserved testimony of recognition is paid to the men and women who contributed to the success of this vast logistical and aeronautical operation.

Bon nombre de ces individus et entreprises était certainement de Dorval et de la région de Dorval. Connaissez-vous quelqu'un qui aurait ainsi participé aux opérations au sol du *Ferry Command*? Laissez-nous le savoir au moyen du site Web de la Société historique de Dorval au www.societehistoriquededorval.org.

Pour donner une meilleure idée du rôle clé de Dorval, l'ensemble des activités du *Ferry Command* à l'échelle internationale aurait requis 3 500 personnes, de 23 nationalités différentes⁴, c'est-à-dire que l'équipe du *Ferry Command* de Dorval regroupait presque 40 % de tout l'effectif.

Par exemple, les Dorvalois, dont Don McVicar, pilote civil; Tom Colohan, mécanicien de bord; et Wally Gutzman, météorologue en poste à Goose Bay, étaient directement impliqués dans l'acheminement de ces avions vers la G.-B.

Le chef des opérations, et également pilote, était Louis Bisson. Son parcours de carrière, pour le moins inusité, mérite une mention particulière. Natif de Hull, au Québec en 1909, le jeune Bisson avait choisi de se consacrer à la prêtrise. Mais, le vol aérien effectué avec Charles Lindbergh l'aurait convaincu d'entreprendre une carrière comme pilote de brousse, activité qu'il exerça souvent gratuitement pour le compte d'œuvres apostoliques. Lorsque Bisson fut recruté par le commandant en chef du *Ferry Command* en 1942, il était reconnu comme le pilote le plus expérimenté des latitudes Nord et Arctique.

Bisson effectua 138 vols transatlantiques tous couronnés de succès. Mais, après la guerre, Louis n'avait pas oublié sa mission initiale et devint alors prêtre. À l'âge de 80 ans, il prit résidence au Mexique auprès des Amérindiens Chiapi et fut nommé évêque trois ans plus tard.

Louis Bisson mourut en 1997. Il fut le récipiendaire de nombreux prix et distinctions, dont l'Ordre du Canada. Le pont de l'autoroute 13 qui enjambe la Rivière-des-Prairies, entre Montréal et Laval, fut nommé en son honneur.

⁴-Ted Beaudoin. Opus cité à la note de bas de page n° 2 et échanges entre Ted Beaudoin et Alain Jarry.

Clearly, a large number of these individuals and enterprises were from Dorval and the Dorval area. Do you know of any persons or businesses associated with the Ferry Command operation? Let us know by contacting the Dorval Historical Society at www.societehistoriquededorval.org.

To give you a better appreciation of the key role played by Dorval, the Ferry Command activities worldwide would have required the services of some 3,500 men and women of 23 different countries³. In other words, the Dorval Ferry Command team represented nearly 40% of the entire Ferry Command staff worldwide.

For example, Don McVicar, a civilian pilot, Tom Colohan, a flight engineer, and Wally Gutzman, meteorologist posted in Goose Bay, were *Dorvalois* directly involved in the ferrying of aircrafts to the UK.

The Director of Operations, and a pilot, was Louis Bisson. His rather unique career path merits a special mention. Bisson was born in 1909 in Hull, Quebec, and had chosen at a young age to become a priest. But the flight that he took with Charles Lindbergh convinced him to become a bush pilot which he did, often carrying out flights gratuitously in support of religious outposts. When he was recruited in 1942 by the Commander in Chief of Ferry Command headquarters to take charge of the Ferry Command operations, he was acknowledged as the best and most experienced Northern and Arctic latitudes pilot.

Bisson carried out 138 successful missions. Nevertheless, at the end of the war, Louis had not forgotten his initial call and he thus became a priest. At the age of 80, he took residence in Mexico with the Chiapi Amerindians and was appointed bishop three years later.

Louis Bisson died in 1997. He was awarded numerous prizes and distinctions including the Order of Canada. The Autoroute 13 bridge linking Montreal to Laval across the *Rivière-des-Prairies* was named in his honour.

³-Ted Beaudoin : "*Earth Angels Rising*" (see footnote no. 2) and exchanges between Ted Beaudoin and Alain Jarry.

We would also like to thank Ted Beaudoin and Beverly Rankin, for proof-reading this article.

Et maintenant, à vous de jouer!

En bout de compte, le Ferry Command connut un succès inespéré permettant la livraison à bon port de plus de 9 400 avions, chargés par surcroît de multiples fournitures à l'intention des troupes canadiennes et alliées, en plus de procurer une formation à des centaines de personnes dans les domaines de l'aéronautique, de l'avionique, et de la gestion et exploitation aéroportuaire. Mais le tout ne fut pas sans un coût en vies humaines : le décès de plus de 500 membres d'équipage et de passagers à l'occasion (ces derniers se déplaçaient entre les divers théâtres de guerres et la perte d'une centaine d'appareils (soit environ 1 % du nombre total d'avions livré par rapport au 40 % à 60 % des pertes qu'avaient prédit les sceptiques de cette initiative).

Le *Ferry Command* eut un impact décisif sur la victoire des Alliés sur l'Allemagne nazie, en fait sur le cours même de l'histoire (pensez un instant à ce que serait notre monde aujourd'hui si l'issue de la Deuxième Guerre mondiale avait été différente), et sur les destinées de la Cité, comme en atteste, par exemple, la décision de la Cité, en 1958, d'adopter la devise « *Ego Porta Mundi* » (*Je suis la porte du monde*), devise qui va de pair avec l'aigle, « le roi des airs »⁵, qu'arborent les armoiries de la Cité. Cette devise et ces armoiries furent volontairement choisies par la Cité en reconnaissance de la nouvelle vocation aéroportuaire de Dorval.

Ce changement radical de vocation de la Cité se manifeste de nombreuses façons :

- **Boum de l'industrie** aéronautique et du transport aérien de masse, l'aéroport ayant repris, après la guerre, sa vocation d'aéroport civil international;
- **Développement industriel** : de nombreuses industries des domaines de l'aéronautique et de l'avionique sont attirées par la présence de cette infrastructure, mais aussi des entreprises des secteurs pharmaceutique, électronique, de l'imprimerie et autres;
- **Développement et croissance d'une imposante infrastructure hôtelière** en réponse à la demande générée par le complexe industrialo-aéroportuaire;
- **Développement et croissance d'une gamme complète de fournisseurs** de biens et services requis par les opérations aéroportuaires, et les industries et services qui s'y greffent.

Souvenons-nous que le Dorval d'avant-guerre était un petit village tranquille, mis à part la présence estivale des « Messieurs », appellation que les Dorvalois réservaient parfois aux riches Montréalais qui construisirent de somptueuses résidences en quête de la fraîcheur du lac Saint-Louis et d'espaces verts.

5-Cité de Dorval, www.ville.dorval.qc.ca, cliquez sur Renseignements » Historique.

And now, it's up to you!

The bottom line is that the Ferry Command turned out to be a success beyond hope ferrying over 9,400 aircraft loaded with much needed essential supplies for the Canadian and Allied troops in Europe, as well as providing training for hundreds of people in aeronautics, aircraft avionics, and airport management and operations. All was not without a cost in human lives - more than 500 aircrew and passengers died (the latter were traveling to and from theaters of war), and some 100 planes were lost (or about 1% of the total number of aircraft delivered as opposed to the 40% to 60% losses that had been anticipated in some quarters).

The Ferry Command had a decisive impact on the Allied victory over Nazi Germany and indeed on the course of history itself (think for a moment what our lives would be like had the outcome of WW II been different), and on the destiny of the City of Dorval as witnessed, for example, by the motto chosen by the City in 1958, "*Ego Porta Mundi*" (I am the door of the world), as well the eagle, "king of the skies"⁴, that features prominently on the City's coat of arms. This motto and coat of arms were purposely selected by the City in recognition of Dorval's new airport-linked role.

The City's new destiny manifests itself in a host of ways including:

- **Aeronautical industry boom** and large-scale airborne passenger transport once the airport reverted back to its civilian status after the war;
- **Major industrial development** – the many companies in the fields of aeronautics and aircraft avionics that were drawn to Dorval because of the airport as well as a number of other industries such as pharmaceuticals, electronics, printing and others;
- **Development and growth of an impressive hotel infrastructure** in response to the demand generated by the Dorval aero-industrial complex;
- **Development and growth of a host of suppliers** of goods and services required by the airport and the above-mentioned industries.

Think back to what pre-WW II Dorval was: a sleepy little village, had it not been for the summer time presence of the *Messieurs*, as Dorvalois would sometimes refer to the well-off Montrealers who had built sumptuous residences in search of the fresh air of Lake Saint-Louis and open spaces.

⁴-City of Dorval, www.ville.dorval.qc.ca, click on Information » History.

Le Tableau 1 ci-dessous tente d'établir la relation entre la population de Dorval, le trafic passager aéroportuaire et la fréquentation (nb. de pers.) du complexe industriel-aéroportuaire de Dorval.

Tableau 1 - Comparaison des données sur la population de Dorval, le trafic passager de l'aéroport et la fréquentation du complexe industriel-aéroportuaire

Année	Population de Dorval	Trafic passager annuel de l'aéroport	Achalandage annuelle du complexe industriel-aéroportuaire de Dorval
1929	2 000	0	0
1940 - 1945	<i>Ferry Command</i>		
1946 - 1947	14 000	250 000	s.o.
2011	18 500	13 200 000 (départs et arrivées)	14 500 000 à 16 500 000

Les statistiques sur la population sont des données officielles de Statistiques Canada et d'Aéroports de Montréal, à part l'estimation de la population de Dorval en 1946 - 1947 qui est une extrapolation et le chiffre avancé sur la fréquentation du complexe industriel-aéroportuaire qui est une hypothèse de notre part.

Table 1 below is an attempt to establish the relationship between the population of Dorval, the airport passenger traffic and the number of persons who use the Dorval aero-industrial complex for whatever reason.

Table 1 – Succinct comparison of data between the population of Dorval, airport passenger traffic and use of the aero-industrial complex

Year	Population of Dorval	Annual airport passenger traffic	Annual use of the Dorval aero-industrial complex (no. of persons)
1929	2,000	0	0
1940 - 1945		Ferry Command	
1946 - 1947	14,000	250,000	n.a.
2011	18,500	13,200,000	14,500,000 to 16,500,000

The population and air passenger traffic statistics are those of Statistics Canada and of *Aéroports de Montréal*. The statistical extrapolation of the population of Dorval in 1946 -1947 and the suggested use of the Dorval aero-industrial complex are ours.

En rappel, les avions tout cargo utilisent l'aéroport de Mirabel qui, selon les prévisions officielles, devrait récupérer le trafic passager d'ici une trentaine d'années, c'est-à-dire le déménagement des activités de l'aéroport Montréal – Trudeau à Mirabel.

Ces quelques statistiques permettent de confirmer le boum démographique de l'après-guerre : la population de Dorval s'est multipliée par sept. Ce boum démographique est caractéristique de tout le Canada, mais les retombées d'après-guerre du *Ferry Command* s'ajoutent à celui de Dorval par l'entrée en scène du nouvel aéroport de Dorval et des quelque 250 000 passagers dès 1946.

Aujourd'hui, la population de Dorval, à l'instar de celle de l'Ouest-de-l'Île, s'est stabilisée, la croissance étant attribuable en bonne partie aux nouveaux arrivants.

Le trafic passager de l'aéroport a connu une croissance encore plus marquée, comme l'indique le tableau 1 ci-dessus, pour atteindre, en 2011, 13,2 millions de passagers (à l'arrivée et au départ), soit 13 fois plus que le trafic passager de l'après-guerre des années 1950.

La comparaison la plus éloquente est celle que nous avons tenté d'établir entre la population de Dorval et l'achalandage du complexe industrialo-aéroportuaire, soit le nombre de passagers, mais également les employés tous genres confondus de l'aéroport, des industries et des hôtels à proximité de l'aéroport, et les fournisseurs de biens et services requis par ce complexe. Nous suggérons quelque 40 000 à 45 000 personnes par jour, soit 14,5 millions à 16,5 millions de personnes par année, ou environ 800 fois la population de Dorval!

Que reste-t-il à la mémoire et à l'honneur des hommes et des femmes qui ont assuré le succès du *Ferry Command* et impulsé cette nouvelle vocation à la Cité? Presque rien de concret⁶, sauf la plaque commémorative du *Ferry Command*, quasi oubliée sur l'un des murs de l'aéroport, que le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval a réussi à récupérer, à faire restaurer par le Service des travaux publics de la Cité et à introduire dans la collection permanente du Musée.

N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires et de vos suggestions. Au plaisir donc de vous lire ou de vos nouvelles à votre convenance.

Vous pouvez joindre la Société historique de Dorval au www.societehistoriquededorval.org. Cliquez sur « Bienvenue », puis « Nous joindre » (sur le menu à la gauche de l'écran). Profitez également de l'occasion pour consulter notre site!

Alain Jarry

6-À noter qu'un imposant monument a été érigé à Gander (Terre-Neuve-et-Labrador) à l'honneur des hommes et des femmes du *Ferry Command*.

As a reminder, all-cargo aircraft use Mirabel Airport which, according to official sources, should recover the passenger traffic as well in 30 years or so, which implies moving Trudeau – Montreal airport activities to Mirabel.

These few statistics make it possible to confirm the post-war demographic boom that saw the population of Dorval increase seven-fold. This demographic boom was witnessed across Canada, but the post-war fall-out of the Ferry Command added to that of Dorval with the opening of a new airport and its 250,000 passengers as early as 1946.

Today, the population of Dorval has stabilized in line with that of the West Island, the population growth being mostly due to newcomers to Dorval.

The growth of airport passenger traffic was even more spectacular as shown in Table 1 above, reaching 13.2 million passengers (arrivals and departures) in 2011, or a 13-fold increase over that of the post-war mid-1950s.

The most striking comparison is the one we attempted to establish between the population of Dorval and the use of the Dorval aero-industrial complex which includes the air passengers, but also all the employees of the airport, industries and hotels that make up this complex, as well as the suppliers of goods and services required by the above. We came up with 40,000 to 45,000 persons daily or 14.5 to 16.5 million yearly, which is about 800 times the size of the population of Dorval!

What is left in memory and in honour of the men and women who ensured the success of the Ferry Command operation and launched Dorval on its new path? Just about nothing concrete ⁵, except the more or less forgotten commemorative plaque of the Ferry Command on a wall at the airport which the Dorval Museum of Local History and Heritage was able to recover, have restored by Dorval's Public Works and add to the Museum's permanent collection.

We would appreciate your comments and suggestions. We look forward to hearing from you soon.

You can contact the Dorval Historical Society at www.societehistoriquededorval.org. Click on "Welcome", then on "Contact us". Take the opportunity to visit our site as well!

Alain Jarry

5- It is worth mentioning that an imposing monument was erected in Gander, Newfoundland and Labrador, in honour of the men and women of the Ferry Command.

Consolidated Liberator and Lockheed-Vega Ventura aircraft of R.A.F. Ferry Command en route to the UK, Dorval, QC, May 13, 1942.

Liberator et Lockheed-Vega Ventura, appareils en transit vers la Grande-Bretagne, Dorval (Québec), le 13 mai 1942. - .

Photo : Bibliothèque et Archives Canada PA-114767



À noter le chat qui littéralement « patrouille » dans les aires de trafic en quête de souris. Il fallait éloigner les rongeurs susceptibles de s'en prendre aux toiles de recouvrement des cellules d'avion.

Note the cat in the foreground that is literally "patrolling" the tarmac for rodents. Measures had to be taken to prevent rodents from gnawing at the tarps covering the airframes

« Ferry Command – Ego Porta Mundi »

Bibliography - Bibliographie

- Aéroports de Montréal – ADM (www.admtl.com)
- *Anciens combattants Canada* - Veterans Affairs Canada.
- *Aviation royale canadienne* - Royal Canadian Air Force .
- Beaudoin, Ted, « *Earth Angels Rising* », 2012.
- Centre Juno Beach - *Juno Beach Centre* - Le transport outremer des avions; www.junobeach.org.
- Christie, Carla A., « *Punch Dickens* », Archives of Manitoba/1494.
- *Cité de Dorval* - City of Dorval, site Web et Archives, www.ville.dorval.qc.ca
- Collections Canada.
- Encyclopédie canadienne (www.thecanadianencyclopedia.com).
- *La Guilde des tisserands de Dorval* - Dorval Weavers' Guild.
- Mémoire du Québec, la, www.memoireduquebec.com.
- Paradis, Marie-Ève, « *L'histoire de l'aéroport Montréal-Trudeau en dix points* », Openfile.
- Peel, Mrs. (first name unknown / prénom inconnu), www.tighsolas.ca
- Séguin, Rom and Allard, Jean, « *Le Ferry Command à Dorval* », Héritage 2004, Dorval Historical Society - *Société historique de Dorval*.
- Shannon, Norm and Lang, Louis, « *God's co-pilot : Captain Louis Bisson logged 10,000 air miles in 138 Atlantic crossings with Ferry Command and years later became a bishop* », 2006, Wikipedia.
- *Statistiques Canada* - Statistics Canada.
- Téléfilm Canada.
- Wikipedia - *Wikipédia*.

ROYAL AIR FORCE
FERRY COMMAND





Rassemblement lors du 60e anniversaire du FERRY COMMAND

The commemoration of the 60th anniversary of the FERRY COMMAND



In September 1940, the Air Services Department of the C.F.A. was formed in Montreal to ferry bombers most urgently required in Great Britain. In May 1941, this organization was taken over by the Ministry of Aircraft Production and later by the Royal Air Force Ferry Command. When the Royal Air Force Transport Command was formed in April 1943 the Montreal formation became the headquarters of No 45 Group.

From this early date very large numbers of multi-engined aircraft were ferried from Canada, Bermuda and the Bahamas across the North and South Atlantic to many parts of the world by a team of civilian aircrew in support of the Royal Air Force. This team was disbanded when victory in Europe was won, and

This Certificate is Presented to

D. E. Clark

to record his most meritorious services to the war effort as

Radio Officer

between April 1943 and June 1945

G. J. Powell
G. J. POWELL (AIR COMMODORE)

SARTO DESNOYERS, L'HOMME AUX TÂCHES MULTIPLES

1904-1996

SARTO DESNOYERS est né le 20 janvier 1904 dans le petit village de St-Félix de Kingsey dans les Cantons de l'Est. Cinquième enfant d'Euphémie Lefebvre et de Dontagne Desnoyers (1845-1918), médecin, écuyer, zouave pontifical et conseiller municipal à Kingsey en 1903.

À cette époque, les décès infantiles sont fréquents. Son frère Henri et sa sœur Yvette n'atteignent pas l'âge d'un an. En 1900, Yvonne décède à 6 ans. Après le décès de son père en 1918 à l'âge de 73 ans, la famille déménage à Verdun. À 39 ans, Sarto se retrouve seul après les décès de sa jeune sœur, âgée de 28 ans, et celui de sa mère en 1943 après une longue maladie.

Sasto Desnoyers fait son "cour classique" au séminaire de St-Hyacinthe avant d'entreprendre des études en pharmacologie à l'Université de Montréal. En 1926, il termine ses études et devient pharmacien. Afin de payer ses études, il pratique la boxe amateur et semi-professionnel de 1921 à 1925. À l'occasion, il boxait sous un pseudonyme. Il lui est même arrivé d'être payé pour perdre certains combats.

Avec son instinct d'homme d'affaires et son caractère combatif, il fonde la société pharmaceutique *DESBERGERS - BISMOL* situé dans le Vieux-Montréal, rue St-Paul. Les débuts sont difficiles : manque de confiance de sa banque, la Grande dépression et un feu, mais il passe au travers. Lors de la deuxième Grande Guerre, l'entreprise signe un contrat avec l'armée canadienne afin d'approvisionner nos troupes en ampoules injectables contenant de l'or en suspension dans de l'huile minérale pour le traitement de l'arthrite/rhumatisme.

Après la guerre, l'entreprise connaît un franc succès. Elle met au point plusieurs produits comme des sirops contre la toux, des hormones, des analgésiques, des vitamines, etc. Certains de ces produits sont toujours en vente libre dans nos pharmacies. Des chercheurs scientifiques de renom international ont travaillé pour *DESBERGERS - BISMOL* dont entre autre, le *Dr Hans Selye* de l'Université de Montréal connu pour sa recherche sur le stress et ses effets sur les divers systèmes du corps humain.

SARTO DESNOYERS,
JACK OF ALL TRADES

1904-1996

SARTO DESNOYERS was born on January 20, 1904 in the small village of St-Félix de Kingsey in the Eastern Townships. He was the fifth child of Euphémie Lefebvre and Dontagne Desnoyers (1845-1918), who was a doctor, squire, and municipal councilor in Kingsey in 1903.

In those days, the rate of infantile mortality was very high. His brother Henri and his sister Yvette both died before their first birthday. Another sister Yvonne died in 1900 at the age of 6 years. After the death of his father in 1918 at the age of 73, the family moved to Verdun. By the age of 39, Sarto had lost the remaining members of his family when another sister passed away at 28, and his mother in 1943, after a long illness.

Sarto Desnoyers studied classics at the seminary of St-Hyacinthe before taking up pharmacological studies at the Université de Montréal. He graduated in 1926 and became a pharmacist. To pay for his studies, he practiced amateur and semi-professional boxing from 1921 to 1925. Occasionally he would box under another name. He was even paid to lose some of his fights.

With his competitive instinct and his combative nature, he founded the *DESBERGERS-BISMOL* pharmaceutical company in Old Montreal, on St. Paul Street. In the early years, it was quite challenging as his bank was not willing to lend him money originally, it was during the Great Depression and the building suffered a fire, but he managed to overcome all adversity. During the Second World War, his company signed a contract with the Canadian army to supply our troops with injectable ampoules containing gold suspended in mineral oil used for the treatment of arthritis and rheumatism.

After the war, his business really took off. It developed several products such as cough syrups, hormones, analgesics, vitamins, etc. Some of these products are still being sold today. Internationally renowned scientific researchers worked for *DESBERGERS-BISMOL*, such as Dr. Hans Selye from Université de Montréal who is famous for his research on stress and its effects on the various systems of the human body.

En plus de son entreprise, M. Desnoyers consacre ses temps libres à la gestion de diverses équipes sportives. En 1930, il fait l'acquisition du club de crosse *La Casquette*, alors membre d'une ligue professionnelle senior. En 1936 l'équipe devient l'équipe de crosse le *Canadien*. Elle a le CH comme logo et elle utilise un chandail blanc.

En 1936, il est également propriétaire de l'équipe de hockey le *Canadien Sénior* membre de la ligue de Hockey senior. On y retrouve les équipes suivantes : Les Sénateurs d'Ottawa, les As de Québec, le Royal de Verdun, le Victoria de Montréal et une équipe de l'université McGill. Il n'apprécie pas la philosophie des dirigeants de la ligue qui laissent certains propriétaires d'équipes utiliser des pratiques déloyales comme l'embauche de fier-à-bras pour intimider les joueurs adverses ou débiter des bagarres inutiles. Il est déçu de son expérience et retire son équipe de la ligue.

En 1940, remarqué par ses pairs, il devient président de la *Palestre nationale* et donne la chance à plusieurs jeunes québécois de pratiquer divers sports et ce dans des locaux appropriés pour l'époque.

DESBERGERS est de plus en plus présent dans nos pharmacies avec ses produits en vente libre. Tout en conservant son siège social et ses laboratoires à Montréal, l'usine de production se retrouve à Ville St-Pierre, en plus d'un bureau des ventes à New-York. Cette entreprise québécoise florissante est courtisée par la pharmaceutique Rougier. En 1960 la vente est finalisée et Sarto Desnoyers se retrouve à la retraite. Il demeure actif dans le milieu de la santé en siégeant, en outre, sur les conseils d'administration de l'hôpital Notre-Dame et de l'hôpital Ste-Jeanne d'Arc.

En 1961, il s'implique dans la ligue de soccer professionnel de l'est du Canada. Il est président de l'équipe le *Cantalia de Montréal*. La ligue compte 4 équipes, deux de Toronto, le City et l'Italia et Les Steelers d'Hamilton. La ligue cesse ses activités en 1966.

En 1964, il occupe le poste de directeur du *Canadian Hall of Fame*, organisme basé à Toronto qui reconnaît les performances d'athlètes amateurs canadiens. L'organisme est aujourd'hui basé à Calgary depuis les jeux Olympiques d'hiver de 1988.

Pendant 22 ans (1948-1970), il est actif comme propriétaire et éleveur de chevaux de course pur-sang. Contrairement aux sports d'équipe, la victoire est claire, décisive et sans appel. Il disait : « Avec ce sport (course de chevaux) terminés les nombreux problèmes personnels des joueurs et l'arbitrage parfois douteux des sports d'équipes ».

In his spare time, Mr. Desnoyers managed various sports teams. In 1930, he acquired the lacrosse team *La Casquette* which was a member of the professional senior league. In 1936, the team changed its name to *Le Canadien*. It had CH as its logo and the team wore a white jersey.

In 1936, he became the owner of the *Canadien Senior* hockey team which was part of the Senior Hockey League comprised of the Ottawa Senators, the Quebec City Aces, the Verdun Royals, the Montreal Victoria and a team from McGill University. However, he did not agree with the league's philosophy which allowed certain team owners to use questionable tactics such as hiring enforcers to intimidate the opposing players or start useless fights. Disappointed with the whole affair, he removed his team from the league.

In 1940, he was asked by his peers to become president of the National Palace (*Palestre nationale*), a sports centre where young Quebecers could practice their sports under the proper conditions.

DESBERGERS products became increasingly popular. Its headquarters and laboratories were in Montreal, while its production factory was located in Ville St-Pierre, with sales offices in New York. The Rougier pharmaceutical company became interested in acquiring the company and in 1960 Sarto sold the company and retired. He remained active in the field of health and sat on the boards of Notre-Dame Hospital and Saint Jeanne d'Arc Hospital.

In 1961, he became the director of the Canadian Hall of Fame which was based in Toronto and which recognized the performances of Canadian amateur athletes. The organization is now based in Calgary since the 1988 Winter Olympics.

For 22 years (1948-1970), he was active as owner and breeder of purebred racehorses. With horseracing as opposed to team sports, the victory is clear, decisive and without appeal. He declared, "With this sport (horseracing) you don't have to deal with the personal problems of the athletes or dispute the questionable decisions of the referees."

Il obtient sa licence d'entraîneur et voyage un peu partout. Il a eu plus de 35 chevaux de course et les fait courir dans tous les hippodromes prestigieux au Canada et aux États-Unis : *Blue Bonnets* à Montréal, *Greenwood* à Toronto, *Saratoga* et *Belmont* dans l'état de New York, *Pilmico* à Baltimore dans le Maryland et à la prestigieuse piste de *Churchill Downs* à Louisville au Kentucky.

À sa retraite en 1960, son écurie de chevaux pur-sang connaît son apogée. De 1961 à 1964, il est l'éleveur et l'entraîneur le plus connu au Canada.

Son écurie comptera jusqu'à 15 chevaux. Des pur-sang reproducteurs pour l'élevage et la vente et deux grands gagnants, soit le pur-sang *Dorval*, née à Verchères en Montérégie. Il élève *Dorval* et le fait entraîner dans l'état du Kentucky. Ce pur-sang est nommé DORVAL en l'honneur de sa ville où il est conseiller municipal de 1955 à 1961.

Dorval gagne 27 courses en 4 ans dont 18 courses majeurs appelées "stakes". Avec un pincement au cœur, il se sépare de *Dorval* âgé de 7 ans. *Dorval* sera utilisé pour la reproduction.

Dorval est remplacé par *Lord Quillo*, âgé de 4 ans à l'achat. Ce pur-sang gagne plusieurs courses dont 4 consécutives en 1963. Par la suite, Sarto Desnoyers délaisse les champs de courses; son écurie sert surtout à la reproduction et il consacrera son temps à sa famille et à la Cité de Dorval. En 1970, il met un terme définitif à ses activités d'éleveur.

En 1964, pendant l'exploitation de son écurie, l'Association municipale des citoyens de Dorval le sollicite comme candidat à la mairie. M. Desnoyers est élu maire de Dorval.

Il est réélu à quatre reprises, parfois par acclamations. Il quitte la mairie en 1982 et depuis 1983 le centre communautaire sur Bord-du-Lac porte son nom pour nous rappeler son implication au sein de sa ville d'adoption.

En 1983, il vendait sa résidence de Dorval pour un condo à l'Île-des-Sœurs. Il gardera son chalet à St-Sauveur où il skie jusqu'à l'âge de 88 ans. En 1996, il décède à l'hôpital de Verdun à l'âge de 92 ans. Il est enterré dans le cimetière de l'église de la Présentation de Dorval.

André Garneau, gendre de M. Sarto Desnoyers

He obtained his trainer's license and travelled widely. Over the years, he had more than 35 racehorses and had them compete at prestigious race courses in Canada and in the United States, such as *Blue Bonnets* in Montreal, *Greenwood* in Toronto, *Saratoga* and *Belmont* in the state of New York, *Pilmico* in Baltimore, Maryland and the prestigious course of *Churchill Downs* in Louisville, Kentucky.

When he retired in 1960, his stable of racehorses was at its peak. From 1961 to 1964, he was the best known breeder and trainer in Canada.

He had up to 15 horses at one time, among them stud horses for breeding and sale and two big winners, the purebred racehorse, *Dorval*, born in Verchères on the South Shore. He trained *Dorval* in Kentucky. Sarto named him in honour of the city where he was a municipal councilor from 1955 to 1961.

During his career, *Dorval* won 27 races in 4 years, 18 of which were major races called "stakes". Sadly, he let him go at the age of 7. *Dorval* would later be used as a stud horse.

Dorval was replaced by Lord Quillo, 4 years old at the time of purchase. This purebred won several races, 4 consecutively in 1963. Later, Sarto Desnoyers left the race track behind. His horses were used mainly as studs and he devoted his time to his family and the City of Dorval. In 1970, he retired as a breeder.

In 1964, while he was still a stable owner, the Dorval Citizens' Municipal Association solicited him as a candidate to become mayor. Mr. Desnoyers won the election.

He was reelected four times, sometimes by acclamation. He left City Hall in 1982 and the following year, the community centre on Lakeshore was renamed the Sarto Desnoyers Community Centre in his honour.

In 1983, he sold his residence in Dorval and purchased a condominium on Nuns' Island. He kept his chalet at St. Sauveur where he skied until the age of 88. In 1996, he died at the hospital in Verdun at the age of 92. He is buried in the Église de la Présentation's cemetery in Dorval.

André Galarneau, author



1926

Pharmacien
Pharmacist

Bachelier en pharmacie
Université de Montréal



Boxe

Amateur & semi-professionnel

Amateur and semi-professional boxing

1921-1926

Dorval & A. Nash (jockey)
Bleu Bonnets
August 12 août 1961



DESBERGERS LTÉE
8490, BOUL SAINT-LAURENT
MONTRÉAL

1960
VENDU À ROUGIER

Vie politique à Dorval



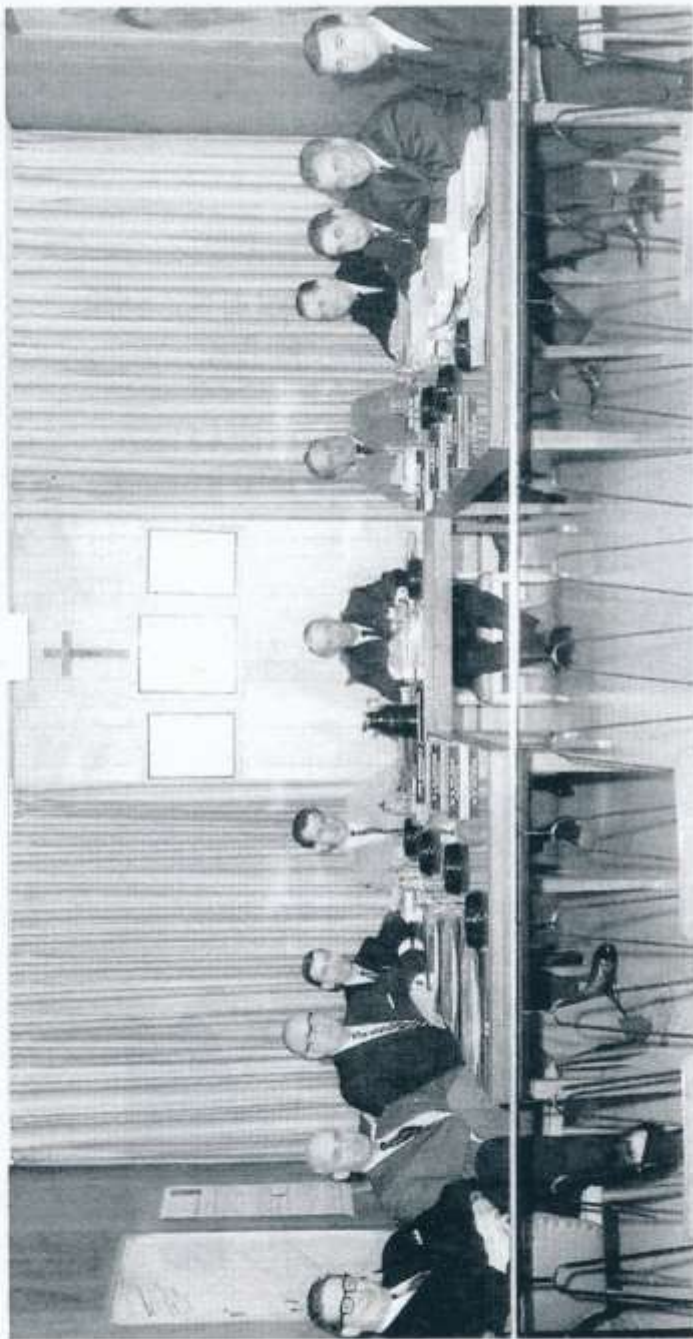
Conseiller Municipal de 1955 à 1961
Avec le maire John Pratt

Maire de Dorval de 1964 à 1982
Son successeur Peter B. Yeomans

**Sarto Desnoyers,
Dorval
et
Jean Drapeau,
Montréal**

Reçoit les dignitaires à l'aéroport
lors de l'Expo en 1967





W. G. Milson, G. J. Glencross, John MacDonald, Marcel Guérin [greffier], Germain
Daoust [directeur Travaux publics], Sarto Desnoyers, maire, M. Vinet, Jean-Louis
Roy, John Broome, J. Roméo Breaud, P.P. Carrière

FRANK LYMAN est né à Dorval en septembre 1943. Ses parents, dont le père était *Section foreman* pour le CPR, habitaient au 43 avenue Dorval, où se situe aujourd'hui la succursale de la Banque Laurentienne. Comme tous les jeunes de son âge il fréquente l'école St Joseph et l'école Saint-Louis-Marie. Il termine ses études en 10^e année. L'été, il travaillait comme manœuvre chez *Dural Products* de la Côte-de-Liesse (où sa famille déménagea lorsqu'il n'avait que 7 ans).

Il vit sa première année d'expérience dans le domaine de la mode lorsqu'il travaille dans le *shipping* à la firme **Sally shops**. À l'âge de 18 ans, il décroche un emploi d'assistant vendeur chez **Unlimited Sales Agency**. Cette entreprise, propriété d'un certain monsieur Shackett, est distributeur d'une dizaine de lignes de vêtements féminins. Son territoire de vente inclut à la fois le Québec et l'Ontario. Il n'est pas rare qu'il quitte son domicile le dimanche soir pour y retourner seulement le vendredi. Deux ans plus tard, il devient directeur de ventes.

À l'âge de 23 ans, il quitte temporairement le domaine de la mode et tente sa chance dans l'assurance-vie. Un an plus tard, répondant à une annonce classée dans le journal local, il revient à sa passion de toujours «la mode» et est embauché comme représentant de *show-room* pour une importante firme canadienne de vêtements féminins. Il gravit graduellement les échelons au sein de l'entreprise et devient vendeur attiré pour le Québec à l'âge de 25 ans. Deux ans plus tard il est nommé directeur national des ventes. Il a 37 ans lorsqu'il occupe le fauteuil du directeur général de l'entreprise. Avec ce poste de DG vient la responsabilité entre autres, du choix des tissus, de la conception des robes et des marchés à exploiter.

En 1980, son flair de marketing l'amène à exploiter le marché américain. Les ventes de l'entreprise croissent alors de façons exponentielles. À la fin des années 1980, il s'attaque au marché européen. Il embauche alors des agents et des vendeurs en Allemagne, en Irlande, en Hollande en Grande Bretagne et même en Russie.

En 1998, il quitte l'entreprise et prends quelques temps de répit. En mai 2001, ayant des fourmis dans les jambes, il décide de démarrer sa propre entreprise.

Il a alors 58 ans quand **FRANK LYMAN DESIGN** naît.

FRANK LYMAN DESIGN

THE SUCCESS STORY OF A PROUD DORVAL CITIZEN

FRANK LYMAN was born in Dorval in September of 1943. His father was a line foreman for the CPR and the family lived in a house located at 43 Dorval Avenue where the Laurentian bank is located today. He attended École St-Joseph then graduated from grade 10 at École St-Louis-Marie. During the summer, he worked at the Dural Product glue plant located on Marshall Avenue on Côte-de-Liesse.

He lived his first experience in the fashion world when he was hired as a shipper for **Sally Shops**. At the age of 18, he was hired by Mr. Shacknett of **Unlimited Sales Agency** as assistant salesman representing some ten feminine clothing lines covering Quebec and Ontario. His usual routine was to leave home Sunday evening and return late Friday after a week of calling on clothing stores and boutiques. Two years later, he was promoted to Sales Manager for the company.

He had just turned 23 when he decided to leave the clothing industry and try his luck in the life insurance market. One year later, having responded to a job offer in the local newspaper, he came back to the clothing industry as a showroom salesman for an important Canadian ladies' clothing firm. He gradually climbed the corporate ladder and became Sales Manager for Quebec at the age of 25. Two years later, he was appointed to the position of National Sales Manager. At 37, he became General Sales Manager, responsible for the choice of fabric, dress cuts, and markets to be exploited.

In 1980, his marketing savvy led him to attack the American market. Company sales grew at an exponential rate. In the late '80s, he decided to tackle the European market. He hired sales agents in Germany, Ireland, the Netherlands, Great Britain, and even Russia.

In 1998, he left the company and took a well-deserved sabbatical. In 2001, after long reflection and analysis he decided to go back to the ladies' wear world and to start his own company.

He was 58 years old when he gave birth to and **FRANK LYMAN DESIGN.**

Il loue alors un espace de 10,000 pieds carrés dans un édifice de la rue Chabanel et embauche 3 employés soit un patronniste, une couturière et un homme de production. Il s'écoule 6 mois avant que l'entreprise n'enregistre sa première vente. En 2002, soit une année après sa création, **FRANK LYMAN DESIGN** emploie 20 personnes dont sa fille Stéphanie. Son territoire de vente se limite au Québec, à l'Ontario et à l'Ouest canadien. Dès 2004, il décide de tenter sa chance aux États-Unis. Un an plus tard, son entreprise fait partie d'une mission commerciale québécoise au Mexique. En seulement trois ans, **FRANK LYMAN DESIGN** est reconnu en Amérique du nord.

De fil en aiguille, grâce à ses expériences antécédentes, il se tourne vers l'Allemagne, l'Irlande et la Grande Bretagne dans les années 2005 et 2006.

Aujourd'hui, **FRANK LYMAN DESIGN** opère dans un édifice de quelques 40,000 pieds carrés, emploie 85 personnes en plus d'environ 40 représentants de ventes et agents à travers la planète. Ses vêtements sont vendus dans plus de 30 pays incluant l'Europe, l'Australie, les pays du Moyen Orient et des Caraïbes ainsi que sur des bateaux de croisières. Frank s'enorgueillit du fait que **TOUS** ses vêtements sont **fabriqués au Québec**. Récemment, une nouvelle gamme de produits s'est ajoutée à ceux déjà offert par Frank Lyman. À compter de novembre 2012, l'eau de parfum « **FRANK LYMAN** » sera disponible dans les magasins à rayons qui offrent ce genre de produits. Lui et sa femme Carole, sa complice depuis ses tout débuts, sont impliqués dans de nombreuses causes caritatives dont entre autre, la lutte contre le cancer du sein. Lors du récent séisme en Haïti, de nombreuses caisses de vêtements y ont été acheminés gracieusement de **FRANK LYMAN DESIGN**.

Selon Frank, « ... *les femmes qui portent les vêtements de ma création ont une confiance absolue en leurs capacités et elles ont un sentiment de joie de vivre inégalé* ».

Propos recueillis par Michel Hébert



He rented a 10,000 square feet manufacturing space on Chabanel Street and hired 3 employees: a pattern designer, a dress-maker, and a production employee. Six months passed before the company registered its first sale. By 2002, a year after the start-up of the company, **FRANK LYMAN DESIGN** had a staff of 20 including his daughter Stephanie. However territory was limited to Quebec, Ontario, and the Western Provinces. One year later, he was part of a Quebec Government-sponsored commercial mission to Mexico.

In 2005 and 2006, he decided to go back to Europe where he opened sales territories in Ireland, Great Britain, and Germany.

Today, **FRANK LYMAN DESIGN** operates out of a 40,000 square foot building with a staff of 85 and 40 sales representatives and agents throughout the world. His apparel lines are sold in more than 30 different countries in Europe, Australia, and the Middle East as well as on some cruise ships. Frank is very proud to say that all of his garments are **made right here in Quebec**. Very recently, the Frank Lyman trade mark added a new product line to its traditional lady's wear products. Come this November, the new "**FRANK LYMAN** EAU DE PARFUM " will be available in all department stores in the Country.

He and his wife Carole support many humanitarian causes including the fight against breast cancer. When a major earth quake hit Haiti a few months ago, many containers of clothing were shipped there free of charge from **FRANK LYMAN DESIGN**.

As Frank likes to say: "**Women who wear my designs have an absolute confidence in their skills and have an unequalled joie de vivre**".

Propos recueillis par Michel Hébert

Frank Lyman
Winter 2011



La guerre de 1812 ou La guerre anglo-américaine

Auteur Jean-Pierre Raymond. ing.

La guerre de 1812 en Amérique se situe dans le conflit qui oppose la République et ensuite l'Empire Français contre la Grande Bretagne depuis 1793. L'élément fondamental qui pousse les Britanniques à poursuivre la lutte est la décision en 1793 du Directoire d'annexer la Flandre Belge à la France. Pour les Britanniques, cette annexion est inacceptable et ils financent toute une série d'alliance pour forcer les Français hors de ce qui deviendra plus tard la Belgique. Lorsque Napoléon Bonaparte propose aux Français un référendum pour qu'il soit nommé Empereur à vie des Français, il promet de sauvegarder les acquis de la Révolution dont l'annexion de la Flandre Belge. Devant l'opposition des Britanniques, Napoléon envisage en 1805 d'envahir la Grande Bretagne et pour ce faire donne l'ordre à l'Amiral Villeneuve d'amener la flotte franco-espagnole dans la Manche pour y convoyer la Grande Armée qui est assemblée à Boulogne. Mais l'Amiral Villeneuve refuse de sortir de Cadix devant la menace de la flotte britannique. Lorsque Napoléon l'apprend il entre dans une colère terrible et envoie un message à l'Amiral dans lequel il l'accuse d'être un lâche. Devant une telle accusation, l'Amiral décide de sortir sa flotte de Cadix et l'Amiral Nelson en profitera pour remporter à Trafalgar sa plus brillante victoire dans laquelle la flotte française est à toute fin pratique anéantie. Combiné avec la destruction de l'escadre française de Méditerranée à Aboukir en 1798, Napoléon ne dispose plus d'une flotte et c'est alors qu'il tournera son armée vers l'est dans une campagne qui culminera avec l'apothéose d'Austerlitz. Pendant ce temps, les Britanniques ont convaincu les Portugais d'attaquer l'Espagne et un corps d'armée commandé par Lord Wellesley (futur Duc de Wellington) fait campagne contre les Français.

Comme Napoléon n'a plus de marine pour forcer les Britanniques à accepter la paix, il se tourne vers le blocus économique continental par lequel il interdit aux navires qui commercent avec la Grande-Bretagne de faire le commerce avec la France et le continent Européen incluant la Russie. En représailles, les Britanniques interdisent aux

The War of 1812

Auteur Jean-Pierre Raymond, ing.

Louise Dineen, traduction

North America was affected by the so-called War of 1812, the long conflict which had begun in 1793 between Great Britain and the French Republic (which became the French Empire). The basic factor forcing the British to continue their fight was the 1793 decision of the Directoire (Directorate) to annex the Flemish region of Belgium to France. This annexation was unacceptable to the British so they financed a series of alliances to force the French out of what would become Belgium. When Napoleon Bonaparte proposed a referendum for his nomination as *Emperor-for-life* to the French, he promised to save what had been acquired during the Revolution including Belgian Flanders. Faced with British opposition, Napoleon planned an invasion of Great Britain. To accomplish this, he ordered Admiral Villeneuve to bring the Franco-Spanish fleet to the English Channel to transport the Grande Armée which was already assembled at Cadiz. However, Admiral Villeneuve refused to leave Cadiz because of the menacing presence of the British fleet. When Napoléon heard of this, he flew into a terrible rage and sent a message to the Admiral accusing him of cowardice. Thus accused, Admiral Villeneuve opted to move the fleet from Cadiz. Admiral Nelson of the Royal Navy took full advantage of the situation and won his most brilliant victory at Trafalgar, practically destroying the French fleet. Because of the destruction of the French Mediterranean squadron at Aboukir in 1798, Napoleon had only one fleet left at his disposal so he redirected his army towards the East in a campaign which ended with the climax at Austerlitz. Meanwhile, the British convinced the Portuguese to attack Spain and a British Army contingent commanded by Lord Wellesley (the future Duke of Wellington) battled the French.

Since Napoleon no longer had a viable navy to force the British to accept peace, he used an economic continental blockade to prohibit ships dealing with Great Britain from dealing with France and the European continent including Russia. To retaliate, the British forbid ships dealing with France to deal with Great Britain. The Americans, wanting to remain neutral because they enjoyed doing business with both factions, were stuck between the two. The last straw was the practice of British naval officers who boarded American ships to impress seamen into service claiming that they were either deserters from British service or British subjects.

navires qui commercent avec la France de commercer avec la Grande-Bretagne. Les Américains sont pris entre les deux, eux qui voudraient rester neutre et qui ont un commerce important avec les deux belligérants. Mais, la goutte qui fera déborder le vase est cette habitude qu'ont les Britanniques qui manquent de marins de monter à bord des navires américains et d'y enrôler de force tout marin qui a l'air un tant soit peu Britannique.

Le 18 juin 1812, le Président américain James Madison déclare la guerre à la Grande-Bretagne avec pour objectif de garantir le libre échange pour la nation distincte que sont les États-Unis d'Amérique. De plus, les Américains veulent régler le problème des territoires au nord-ouest qu'ils convoitent mais que les Britanniques réservent aux amérindiens. Les Américains qui présumant que la puissance navale britannique ne leur permettra pas de faire bonne figure sur mer compte tenu qu'avec la destruction de la flotte française, la marine britannique peut se concentrer sur la marine américaine. C'est donc sur terre, et en particulier vers le Canada que se concentreront les efforts américains.

Pour résumer cette guerre il existe plusieurs sources dont Wikipedia et en conséquence je vais me contenter de résumer que dans cette courte guerre les Américains connaîtront beaucoup de déboires sur terre dans leurs tentatives de conquérir le Canada mais auront plus de succès en défense et étonnamment sur mer. Cependant, je vous signale quelques personnages importants de ces événements.

Deux personnages ressortent du lot et ce sont le Major Général Isaac Brock dont la ville de Brockville commémore la mémoire et Laura Secord. Le premier connaîtra beaucoup de succès jusqu'à sa mort pendant la Bataille de Queenston's Heights à Niagara. La Seconde inspirera une fabrique de chocolat d'adopter son nom. On trouve une abondante documentation sur internet pour ces deux personnages.

Dans le Bas-Canada, le débat fait rage depuis plusieurs années entre le Gouverneur Craig et les Canadiens concernant la volonté du premier de fusionner les deux Canada. Finalement c'est le déclenchement de la guerre avec les États-Unis d'Amérique qui ramène la paix dans le gouvernement du Bas-Canada. Charles-Michel d'Irumberry de Salaberry est nommé Lieutenant-Colonel et on lui confie la mission d'organiser un corps de Voltigeurs Canadiens volontaires. Dès 1812, il monte avec 400 voltigeurs à la rencontre du Général américain Bearbom qui pénètre dans la province du Bas-Canada avec 10 000 hommes.

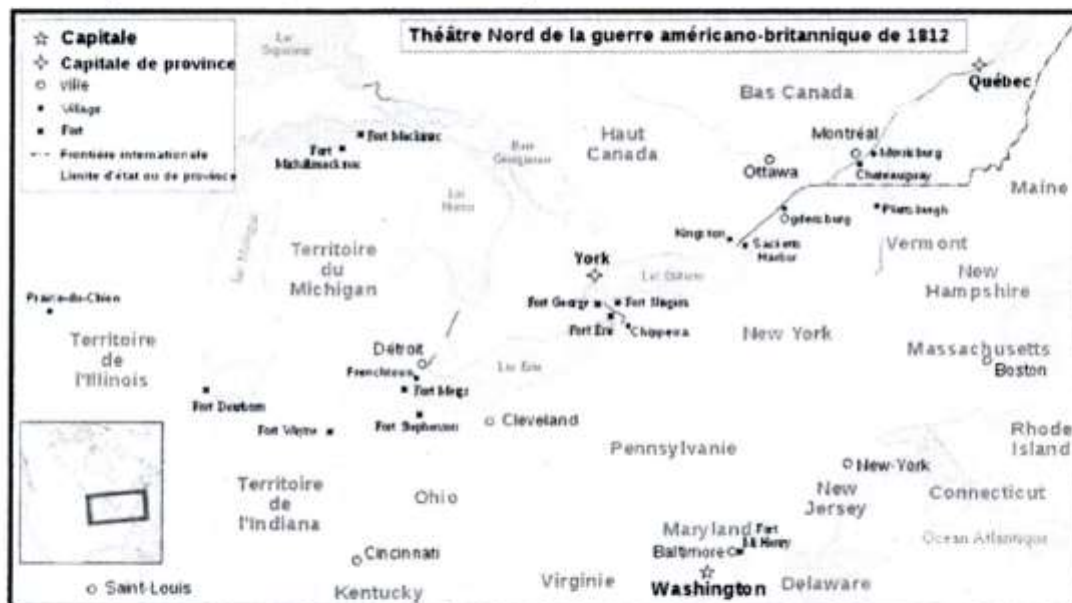
On June 18, 1812, American President James Madison declared war against Great Britain hoping to guarantee free trade for the separate nation which was the United States of America. In addition, the Americans wanted to settle a problem in the north-west which they were exploiting but which the British kept for the Amerindians. Because the French navy had been virtually destroyed, the Americans assumed that they could not counter British naval supremacy on the high seas. Therefore, they decided to concentrate their efforts on land battles, especially towards Canada.

Since there are already numerous sources (including Wikipedia) which summarize this War, I will conclude by saying that although during this short war the Americans endured many difficulties in the field in their attempts to conquer Canada, they nonetheless did enjoy some successes defensively and surprisingly even on the high seas.

I would nevertheless like to mention several persons who played an important role in these events. They are Major-General Isaac Brock (immortalized in the Ontario city of Brockville) and Laura Secord. The former enjoyed much success until his death during the Battle of Queenston Heights in the Niagara region. The latter lent her name to a chocolate factory. The Internet provides much documentation on these two figures.

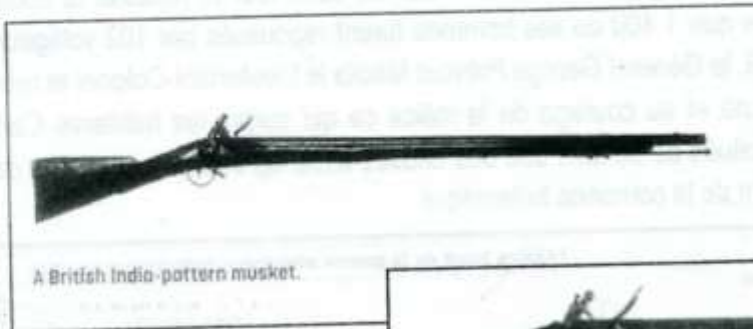
In Lower Canada, a debate raged for several years between Governor Craig and the Canadians regarding his wish to merge the two Canada's. Finally, the outbreak of war with the United States resulted in peace within the government of Lower Canada. Charles-Michael d'Irumberry de Salaberry was appointed Lieutenant-Colonel charged with the mission of organizing a corps of voluntary *Voltigeurs canadiens*. As of 1812, he organized 400 *voltigeurs* against American General Dearborn who entered Lower Canada with 10,000 men. He did not wait for the militia reinforcements under the command of Colonel Deschambeault. The rapidity of his manoeuvres and his defensive tactics confused the American general who turned around to cross back over the American border after 1400 of his troops were pushed back by 102 *voltigeurs*. In a General Order, George Prévost congratulated Lieutenant-Colonel de Salaberry and paid homage to the loyalty and courage of the militia. This was a surprise to the French-Canadian inhabitants who were not accustomed to hearing such flattering comments from a representative of the British crown.

Il n'attendra pas les milices qui viennent en renfort sous le commandement du Colonel Deschambeault et par la rapidité de ses mouvements et les travaux de défense qu'il a mené, il déconcerte le général américain qui fait demi tour et repasse la frontière des États-Unis après que 1 400 de ses hommes furent repoussés par 102 voltigeurs. Dans un ordre général, le Général George Prévost félicita le Lieutenant-Colonel et rendit hommage à la loyauté et au courage de la milice ce qui surprit les habitants Canadiens-français peu habitués de se faire dire des choses aussi agréables à leur sujet de la part d'un représentant de la couronne britannique.



Cependant l'année suivante, les Américains, après la défaite du Général Proctor aux mains du général américain Harrison dans le Haut-Canada, tentèrent une nouvelle fois de prendre Montréal en tenaille en avançant avec le Général Wilkinson le long du Lac Ontario et avec le Général Hampton par le Lac Champlain. Charles-Michel affrontera Hampton une première fois à Odelton avec 400 voltigeurs, ensuite à Four Corners et finalement le 26 octobre ce sera la Bataille de Chateaugay.

During the next year, the Americans, following the defeat of General Proctor by American General Harrison in Upper Canada, attempted once again to capture Montreal by using a pincer strategy, advancing with General Wilkinson along the shores of Lake Ontario and with General Hampton via Lake Champlain. Salaberry confronted Hampton first at Odelton with 400 *voltigeurs*, then at Four-Corners, and finally on October 26, at the Battle of Chateaugay.



A British India-pattern musket.



An American muzzle-loading flintlock pistol.



A drum of the Nova Scotia Fencibles, which served in the War of 1812.

Les 3 frères de Charles-Michel seront impliqués dans les événements de cette époque comme lieutenants de l'Armée Britannique. Maurice et Louis ont servi aux Indes mais décéderont de maladie vers 1809 alors que le plus jeune Édouard-Alphonse âgé de 19 ans fut tué à la tête de sa compagnie sous les murs de Badajoz en 1812 affrontant ainsi Alexandre-André-Victor Chaussegros de Léry né à Québec qui commande le 46^e régiment de ligne français. Le Duc de Kent en sera très affecté et il écrira des lettres touchantes où il parle du sort de ces pauvres enfants avec une tendresse toute paternelle. Ironie du sort c'est l'ingénieur Canadien François-Joseph Chaussegros de Léry le frère de l'autre qui avait considérablement renforcé la défense de Badajoz.

Cette guerre se terminera en 1815 par le traité de Gand mais la Bataille de la Nouvelle-Orléans aura lieu après parce que les belligérants ne sont pas au courant que la guerre est terminée. Le traité ne règle rien mais la fin de Napoléon règle de lui-même le problème de recrutement des marins britanniques. Les Canadiens des deux nations ont énergiquement combattus ensemble et renforce le sentiment d'indépendance du Canada à l'égard de la Grande-Bretagne ce qui mènera aux troubles de 1837 dans les deux Canada et à la création d'un parlement et d'un gouvernement qui évoluera vers l'autonomie.

Du côté américain aussi cette guerre est perçue comme une seconde guerre d'indépendance. Les américains tirèrent plusieurs leçons de cette expérience dont l'importance d'une marine forte et l'importance de la formation des officiers. Il en résultera une marine qui est aujourd'hui plusieurs fois plus puissante que les marines de tous les autres pays du monde combinés ensemble. D'autre part, l'Académie militaire de West-Point et l'école de commandement de Fort Leavenworth seront considérablement développés afin de fournir une grande quantité d'officiers. Le programme de West-Point en particulier sera mis à niveau par l'ingénieur Sylvanus Thayer qui malgré le fait qu'il est déjà ingénieur suivra le programme complet de l'École Polytechnique de Paris pour en revenir avec tous les manuels et le Curricula qui mettra en œuvre comme surintendant de l'Académie. Il en résultera une armée qui aura la plus grande proportion d'ingénieur comme officier comparé aux autres armées du monde et par contre coup le pays qui sera dirigé le plus souvent par des ingénieurs.

Jean-Pierre Raymond, ing.

Charles-Michel's 3 brothers were also involved in various military events of this era as lieutenants in the British Army. Maurice and Louis had served in India but both died from sickness around 1809. The youngest, Édouard-Alphonse, was killed when he was only nineteen while in command of a company under the walls of Badajoz in 1812 while confronting Alexandre-André-Victor Chaussegros de Léry (born in Quebec) who was in command of the 46th French Regiment of line. The Duke of Kent was very saddened and penned touching letters in which he spoke about these poor children with fatherly tenderness. Ironically, it was the Canadian engineer François-Joseph Chaussegros de Léry (brother of Alexandre-André-Victor Chaussegros de Léry) who had heavily reinforced the walls of Badajoz.

Although this war was ended in 1815 by the Treaty of Ghent, the Battle of New Orleans occurred at a later date because the combatants were not aware that the War was over. In fact, this Treaty settled nothing however the death of Napoleon solved the recruiting difficulties of the British Navy. Canadians of both nationalities had fought side-by-side and thus reinforced the feelings of independence from Great Britain which led to the difficulties of 1837 in Upper and Lower Canada and to the creation of a Parliament and a Government which would become more autonomous with time.

This War was perceived by the Americans as their second War of Independence. They learned valuable lessons from this experience such as the importance of a strong Navy as well as adequate officer training. One result was the United States Navy which is currently several times more powerful than the combined naval forces of the rest of the world.

Another was the development of the West Point Military Academy and the United States Army Command and General Staff College which continue to train large numbers of officers. The West Point program in particular was re-structured by Colonel / Brevet Brigadier General Sylvanus Thayer who, although he was already an engineer, studied the entire program of the École Polytechnique in Paris and brought back with him all of the Manuals and Curricula which he implemented as Superintendent of the Academy. The result is an army with the highest proportion of officers educated as engineers compared with other armies of the world.

Jean-Pierre Raymond, ing.

Louise Dineen, translation

LÉGION CANADIENNE DE DORVAL

FILIALE 245

50^e ANNIVERSAIRE 1962-2012

C'est en 1962 qu'un groupe d'employés de l'aéroport de Dorval dont plusieurs sont des « Vétérans » des Forces armées canadiennes, décident de s'incorporer et de faire partie des groupes des Légions réparties à travers le Canada.



Le groupe obtient sa charte officielle le 7 mars 1962 et devient alors la « Filiale 245 » des Légions Canadiennes. La Légion loue alors une vieille maison sise au 504 avenue Marshall propriété d'une certaine madame Vaillancourt. Le groupe ne jouit pas de moyens financiers très élaborés et souvent, lors des réunions, des caisses de bière ou d'œufs servent de tables et de chaises. Quelque temps plus tard, la Légion, grâce aux bons offices de M. Goulet, le directeur général de l'aéroport, reçoit pour la modique somme de 1,00\$ un lot d'équipements et de meubles. Encouragés par ce don, les membres de la Légion décident de rénover la vieille maison en y ajoutant une salle de bain, un bar et y modernisent les services électriques et la plomberie.

On décide aussi à ce moment d'inviter les membres du Ferry Command à adhérer à la Légion. Plusieurs membres de ce groupe d'anciens civils engagés adhèrent à la Légion. En 1965, la filiale 245 de la Légion canadienne compte 46 membres. Au cours de cette même année Madame Vaillancourt décide de vendre la maison à Dural Products, laissant la Légion sans gîte. Avec l'aide du Maire Sarto Desnoyers, la Légion se relocalise dans un nouveau local sis au 700 rue Jenkins. Le nouveau local est inauguré le 5 décembre 1965.

Suite à des problèmes financiers, la Légion doit quitter le local de la rue Jenkins. Avec l'aide du Maire Peter Yeomans, le Légion se trouve un bâtiment sis au 575 rue Jean-Marie-Landry tout près du Golf municipal. Ce bâtiment préalablement utilisé par le comité social des employés de Transport Canada est offert à la Légion et cette dernière s'y relocalise le 30 mai 1998.

Aujourd'hui, la Légion Filiale 245 comprend plus de 200 membres. C'est le 9 juin 2012 que la célébration officielle du 50^e anniversaire a eut lieu en présence de nombreux dignitaires.

Richard Leonardo



DORVAL CANADIAN LEGION BRANCH 245

50TH ANNIVERSARY
1962-2012

Back in 1962, a group of Dorval airport employees, many of which were "VETERANS" of Canadian Armed Forces decided to incorporate their association and join to Canadian Legion Group.

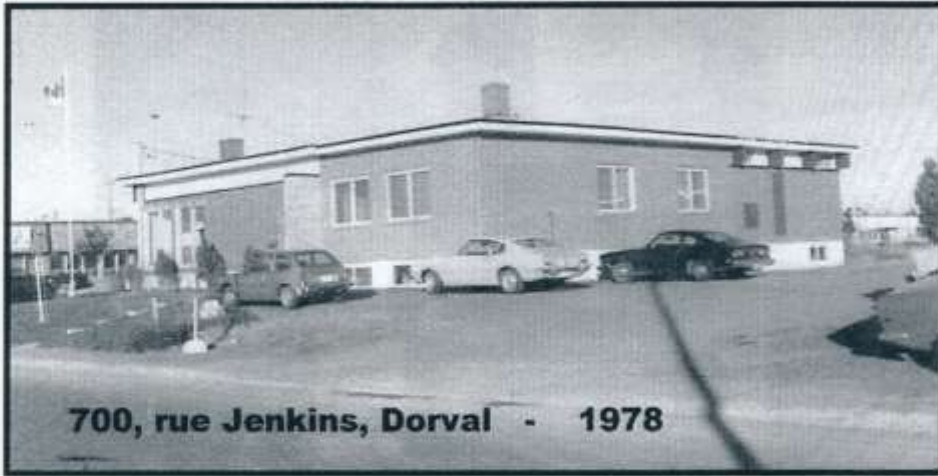
The group received their official charter on March 7 1962 and became Branch 245 of the Canadian Legion. The Legion was then renting an old house located at 504 Marshall avenue which was then owned by a certain Mrs Vaillancourt. The group had very limited financial assets and very often, empty cases of beer were used as tables and chairs during their meetings. A little while after, thanks to Mr. Goulet who was then the Montréal Airport manager, the Legion purchases for \$1.00 a lot of furniture and other equipment. Motivated by this windfall, the group decides to renovate the old house and added to it a bath room, a bar and also modernised the electrical and plumbing systems.

At that time, members of the Ferry Command were invited to join the group .In 1965, Branch 245 of the Canadian Legion had 46 active members. It was also in that year that Mrs Vaillancourt decided to sell her house to Dural Products, a local glue manufacturer, thus leaving the Legion without a home. With the help of the then Mayor, Sarto Desnoyers, the Legion was relocated in a new building at 700 Jenkins avenue. The official opening was made on December 5, 1965.

Further to financial problems, the Legion had to vacate their Jenkins avenue local. With the help of Mayor Peter Yeomans, the Legion found a new home located at 575 Jean -Marc-Landry near the Municipal Golf Club. This building which was previously used by the Transport Canada social club was offered to the Legion which moved there on May 30th 1998. It's been its home ever since.

Today, Branch 245 of the Canadian Legion has more than 200 active members. Last June 9th 2012, it celebrated its 50 anniversary in the presence of many dignitaries.

Richard Leonardo



RUE JEAN-MARIE-LANDRY STREET



June 9 juin 2012
1962-2012

SOUVENIRS FILIALE 245

- 1963 Création de l'Association des dames auxiliaires. Elles ont contribué au succès de la Légion de Dorval par leur implication.
- 1969 Une Ligue de dards Maison voit le jour. Inscrit à l'Interzone Dard Ligue, ils n'ont jamais perdu de championnat.
- 1971 Cénotaphe de Dorval. Ce monument est dédié aux combattants de nos Forces canadiennes décédés aux combats et aux pompiers et policiers de Dorval morts en service.
- 1973 Samedi le 26 mai à 10:30 Cérémonie d'échange de drapeaux à Rouses Point entre la Légion canadienne de Dorval, filiale 245 et le Montgomery Post 912 de l'American Legion Rouses Point.
- 1974 La Légion de Dorval, filiale 245, encourage plusieurs groupes de Dorval comme le hockey mineur, le football, les Guides, les Cadets de l'air en plus de remettre des bourses d'étude aux étudiants des écoles Jean XXIII et Dorval High. N'oublions pas les cliniques de sang et le don annuellement d'une chaise roulante à la Croix Rouge de Lachine.
- 1976 Légion Dorval, filiale 245 devient l'hôte pour le 50^e anniversaire de la fondation des Légions de 1926-1976.
- 1979 Festival d'hiver de Dorval. C'est le début de la soirée Klondike pour les jeunes de Dorval.
- 1980 La Légion de Dorval était l'un des 5 commanditaires du *Manoir Carignan* pour les vétérans. Cette résidence est située à Hudson.

SOUVENIRS BRANCH 245

- 1963 Ladies Auxiliary have over the years contributed to the success of this Branch by their involvement in Branch activities.
- 1969 House League Darts started. Then they entered the Inter Zone Dart League and never lost a championship.
- 1971 In cooperation with the City of Dorval and with the help of a donor who even today must remain anonymous and who matched our collection dollar for dollar, the Dorval Cenotaph was built at the foot of Pine Beach Avenue and dedicated to the memory of the fallen, both in the Armed Forces and in service of the community in Police and Fire Services.
- 1973 Saturday May 26th at 10:30 am. US & Canadian flags exchanged at Border Rouses Point.
- 1974 Dorval Legion started to support in Dorval minor hockey, football, Guides, Air Cadets, Bursaries to students from Dorval High and John XXIII and Annual Blood Clinics. Each year, a wheel chair was donated to the Lachine Red Cross.
- 1976 Dorval Legion Branch 245 hosted the 50th Anniversary of Legion 1926-1976.
- 1972 Dorval Winter Festival "Kids Klondike Night" beginning.
- 1980 Dorval Legion, one in the 5 sponsors of the Lakeshore Legion Housing Association called *Manoir Carrignan* in Hudson for the Veterans.

Assistance communautaire

35 ans

En 1976, un résident de Dorval s'est présenté au bureau du Maire Sarto Desnoyers avec un problème financier et personnel. Suite à cette rencontre, le Maire et quelques conseillers ont rencontré Mme Claire Warkentin, directrice adjointe au *Centre de référence du Grand Montréal*, pour explorer la possibilité d'un service qui pourrait répondre aux diverses demandes de la population. Mme Warkentin a suggéré l'installation d'une ligne téléphonique avec un numéro de Dorval, ceci à son bureau du centre-ville. L'objectif était qu'elle puisse leur remettre des statistiques mensuelles, à savoir le nombre d'appels reçus à ce numéro et la nature des besoins exprimés lors de ces appels.

La compilation des statistiques récoltées durant cette période a démontré l'importance de la création d'un tel service. Conséquemment, le 7 février 1977, un amendement a été apporté à la charte organisationnelle de la Cité dans le but de créer le département de **L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE**.

Le premier bureau de **L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE** a été ouvert au mois de mars 1977 et était situé au 825, avenue Dawson dans l'*École Primaire Dorval Gardens*. La Cité de Dorval a engagé Mme Claire Warkentin à titre de directrice et c'est à elle qu'est revenue la tâche de développer et de faire fleurir ce nouveau département.

Elle travaillait seule avec l'aide d'une secrétaire employée à temps partiel. Mme Warkentin a établi des contacts avec différents groupes, organismes, églises et bureaux gouvernementaux afin de leur faire connaître ce nouveau département ainsi que pour développer une collaboration avec ces différents groupes. Ces contacts furent bénéfiques autant pour ceux recevant l'assistance que pour ceux qui l'offraient.

Community Aid

35 years

In 1976, a Dorval resident approached Mayor Sarto Desnoyers with a personal and financial problem. This resulted in the Mayor and the council exploring the utility of putting into place a specialized service to help deal with such problems. Mrs. Claire Warkentin, then associate director of the *Information and Referral Centre of Greater Montreal*, was contacted and she suggested that a direct phone line to her downtown office be reserved specifically for Dorval residents. The objective was to compile statistics as regards to the number as well as the nature of the calls in order to better ascertain the needs of the population.

The results indicated the importance of developing a department called **COMMUNITY AID**. Consequently, on February 7th, 1977, the Dorval Municipal Council voted to pass an amendment to the City's organizational structure, creating Dorval's **COMMUNITY AID**.

The original office was located at 825 Dawson Avenue in the former Dorval Gardens Elementary School. The City of Dorval hired Mrs. Claire Warkentin to develop and build this new department which opened in March 1977.

She started with a small office, working alone except for a part-time secretary. Initially, Mrs. Warkentin established contacts with various groups, organizations, churches and different levels of government for the purpose of introducing this new service as well as forming collaborative working relationships. This collaboration was beneficial for all concerned, ensuring the best outcomes for both the people dispensing and those receiving services.

Assistance communautaire

35 ans

En 1976, un résident de Dorval s'est présenté au bureau du Maire Sarto Desnoyers avec un problème financier et personnel. Suite à cette rencontre, le Maire et quelques conseillers ont rencontré Mme Claire Warkentin, directrice adjointe au *Centre de référence du Grand Montréal*, pour explorer la possibilité d'un service qui pourrait répondre aux diverses demandes de la population. Mme Warkentin a suggéré l'installation d'une ligne téléphonique avec un numéro de Dorval, ceci à son bureau du centre-ville. L'objectif était qu'elle puisse leur remettre des statistiques mensuelles, à savoir le nombre d'appels reçus à ce numéro et la nature des besoins exprimés lors de ces appels.

La compilation des statistiques récoltées durant cette période a démontré l'importance de la création d'un tel service. Conséquemment, le 7 février 1977, un amendement a été apporté à la charte organisationnelle de la Cité dans le but de créer le département de **L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE**.

Le premier bureau de **L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE** a été ouvert au mois de mars 1977 et était situé au 825, avenue Dawson dans l'*École Primaire Dorval Gardens*. La Cité de Dorval a engagé Mme Claire Warkentin à titre de directrice et c'est à elle qu'est revenue la tâche de développer et de faire fleurir ce nouveau département.

Elle travaillait seule avec l'aide d'une secrétaire employée à temps partiel. Mme Warkentin a établi des contacts avec différents groupes, organismes, églises et bureaux gouvernementaux afin de leur faire connaître ce nouveau département ainsi que pour développer une collaboration avec ces différents groupes. Ces contacts furent bénéfiques autant pour ceux recevant l'assistance que pour ceux qui l'offraient.

Un des premiers services offerts en avril 1977 a été l'établissement de la Clinique de Gériatologie, une initiative novatrice du Maire Sarto Desnoyers et de la Dre Georgette Gélinas, qui était à l'époque directrice du *Département de santé communautaire de l'Hôpital général du Lakeshore*. Le rôle de cette clinique était de promouvoir le maintien d'une bonne santé au sein de notre population aînée.

En octobre de la même année, Mme Jane Rajca a été embauchée suite à une augmentation des demandes de services. Mme Rajca travaille toujours au sein de l'équipe et elle est devenue chef de division de L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE en 2004, suite à la retraite de Mme Warkentin.

À la suite de la fermeture de l'École Dorval Gardens, dans les années 1980, le bureau a déménagé dans un local du *Centre communautaire Sarto-Desnoyers* où il est toujours situé aujourd'hui.

La fonction principale de L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE a toujours été de fournir un service à tous les résidents de Dorval qui ont besoin d'information ou de références concernant la santé, les services sociaux, l'aide juridique, les garderies, les services fédéraux, provinciaux, municipaux et parapublics.

Les résidents de Dorval aux prises avec des problèmes personnels peuvent faire appel, sur une base individuelle, à L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE qui les aidera à trouver une solution à leurs difficultés en rapport au budget, logements, emploi, transport, etc.

Afin de bien remplir ces mandats, l'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE a créé, et a implanté plusieurs programmes tels que, une clinique de soins de pieds donnée par une infirmière qualifiée, un service d'appels *Bon Matin* destinés aux personnes âgées isolées, une distribution de billets d'autobus aux aînés admissibles au Supplément de revenu garanti, une clinique pour aider les individus à faible revenu à compléter leurs déclarations de revenu, ainsi qu'un dépannage alimentaire d'urgence.

On April 25th, 1977, the Gerontology clinic was established and became one of the first services offered to our citizens via Dorval COMMUNITY AID. This was an innovative initiative of both Mayor Sarto Desnoyers and Dr. Georgette Gélinas, who, at the time, was the director of the *Lakeshore's Community Health Department*. The role of the clinic was to promote and maintain the health and the well-being of the senior population.

In October of the same year, Ms. Jane Rajca was hired due to the increased number of requests. As of 2004, she was named Division Chief of COMMUNITY AID following Mrs. Warkentin's retirement in 2003.

Upon the closure of the school in the early 1980s, the office moved into the *Sarto Desnoyers Community Centre*.

The primary function of COMMUNITY AID is to provide a service which is available to all Dorval residents who are in need of information or referral regarding matters concerning health, welfare, legal aid, day care facilities, federal, provincial, municipal or parapublic services.

Individuals are provided with support via services which are tailored to meet their individual needs, as regards to personal difficulties which may lead to problems with budgeting, employment, housing, transportation, food security or other concerns for which solutions are sought.

In order to accomplish these mandates, various programs have been created and implemented, including the following: a *Foot Care Clinic* provided by a qualified nurse, the *Daily Hello* call service to isolated seniors, a distribution of bus tickets to seniors receiving the *Guaranteed Income Supplement*, a volunteer income tax program as well as emergency food assistance.

Churches, schools, companies, Scouts, Guides, groups of municipal employees and individuals within the community all contribute towards our Christmas Basket distribution program.

The *Youth Trust Fund*, established by the family of the late Richard Archambault, administered by the *Dorval Athletic Association* in collaboration with COMMUNITY AID, allows youth within the community to partake in leisure activities in which they would otherwise be unable to participate.

Les églises, les écoles, les entreprises, les Scouts, les Guides, des regroupements d'employés municipaux ainsi que plusieurs autres individus à travers notre communauté contribuent tous au programme annuel de dons de paniers de Noël.

Le Fond de bienfaisance de la jeunesse, fondé par la famille du défunt M. Richard Archambault, et administré par l'*Association Athlétique de Dorval* et en collaboration avec **L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE**, fournit une assistance financière qui permet aux jeunes de se joindre à des activités auxquelles leur participation serait autrement plus limitée.

L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE de Dorval fait partie de plusieurs tables de concertation et de différents comités concernant les jeunes, les personnes âgées, la pauvreté et la sécurité alimentaire. Ces rencontres permettent d'échanger de l'information pouvant être utile à notre population.

À tous les mois pendant plus de 25 ans, les infirmières du CLSC du Vieux La Chine ont offert des **cliniques d'immunisation pour les enfants à l'intérieur des bureaux de L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE** et au centre aquatique et communautaire Surrey. Durant quelques années, les infirmières de l'Ordre de Victoria ont, de leur côté, effectué des visites à domicile aux personnes âgées.

En 1983, le Maire à l'époque, M. Peter B. Yeomans, a pris l'initiative d'implanter un nouveau programme intitulé *Jeunesse pour l'âge d'or*. Ce programme, toujours en place aujourd'hui, apporte de l'aide aux personnes âgées en leur offrant des services pour les travaux lourds, tels que coupe de gazon et lavage de vitres, tout en créant de l'emploi pour les jeunes étudiants de notre communauté.

Les services de *Parents soutien* et *d'Ado-Plus* ont été établis en 1994, lors de l'Année internationale de la famille. Ces services psychosociaux sont toujours offerts gratuitement aux parents et aux adolescents de la municipalité.

Dorval COMMUNITY AID participates in many consultation tables representing youth, seniors, transportation, poverty and food security issues. This involvement facilitates the exchange of information pertinent to our population.

For over 25 years, nurses from the *CLSC du Vieux La Chine* were present for child immunization clinics which were held on a monthly basis at both the COMMUNITY AID office and at the *Surrey Aquatic and Community Centre*. For a few years, the Victorian Order of Nurses made home visits to seniors in Dorval.

In 1983, Mayor Peter B. Yeomans observed that the needs of two populations, seniors and youth, could be met through the creation of a new program called *Youth for Seniors*. This program, which is still offered today, helps keep seniors at home by assisting them with their heavy household tasks, such as grass cutting and window washing. It also provides employment to Dorval adolescents by hiring them to accomplish these tasks.

The *Parents-Support* and *Teen-Plus* programs were started in 1994 in conjunction with the International Year of the Family. These free psycho-social support services continue to be offered to both parents and adolescents.

In the early 1990s, results of a survey established the need for subsidized housing for seniors in Dorval. Consequently, *Résidence Jules-Daigle*, located at 730 Dawson Avenue, was built in 1993 in collaboration with the federal, provincial and municipal governments. On June 17, 1994, la Société d'habitation du Québec inaugurated the *Résidence Jules-Daigle*. This residence was named in honor of the municipal councillor who had been instrumental in its conception.

The Board of Directors consisted of councillor Emile A. LaCoste (president), councillor Robert Bourbeau (vice-president), Mrs. Claire Warkentin (Director), Ms. Jane Rajca (secretary), Mr. Jean-Guy Aubry and Mr. James A. Quinn (representing the community), and Mrs. Pierrette Rousse, Mrs. Germaine Proska and Miss Thérèse Hébert (representing the tenants). COMMUNITY AID administered the building and cared for its residents until the 2002 municipal merger

À la suite des résultats d'une étude démontrant le besoin de logements sociaux pour les aînés de Dorval, la *Résidence Jules-Daigle* a été construite en collaboration avec les gouvernements fédéral, provincial et municipal. La *Société d'habitation du Québec* a inauguré la *Résidence Jules-Daigle* le 17 juin 1994 au 730, avenue Dawson. La résidence a été nommée en l'honneur d'un conseiller municipal qui a joué un rôle clé dans sa conception. Le conseil d'administration était composé du conseiller M. Émile A. LaCoste (président), le conseiller, M. Robert Bourbeau (vice – président), Mme Claire Warkentin (directrice), Mme Jane Rajca (secrétaire), M. Jean-Guy Aubry et M. James A. Quinn (représentants de la communauté) et Mme Pierrette Rousse, Mme Germaine Proska, et Mlle Thérèse Hébert (représentantes des locataires). **L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE** de Dorval a administré cet édifice et s'est occupée des résidents jusqu'en 2002, l'année de la fusion des municipalités sur l'île de Montréal.

Un des rôles de **L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE** est de venir en aide aux victimes de sinistres. Mme Warkentin et Mme Rajca étaient sur appel 24 heures par jour dans ces situations.

Par exemple, en 1991, avant que les téléphones mobiles soient couramment utilisés, le Maire Yeomans a réussi à rejoindre Mme Rajca à 2 h 15 du matin chez sa sœur où elle passait la nuit. Lors de son appel, le maire lui a demandé de se présenter sur l'avenue Dorval à la suite d'un grave incendie. Une fois sur les lieux, elle a su répondre aux besoins essentiels des sinistrés évacués, en commençant par trouver un hébergement dans un hôtel local pour la nuit. Au cours des 24 heures suivantes, elle a continué à soutenir les victimes en les aidant à trouver des vêtements, à remplir des documents et à trouver un toit en attendant que leur appartement soit rénové. Comment le Maire Yeomans a pu retracer Mme Rajca en pleine nuit le 22 décembre demeure un mystère!

L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE a été interpellée lors d'autres situations d'urgence telles que l'incendie majeur sur l'avenue Galland en 1983, et lors de différents incendies sur les avenues Javelin, Kingsley, Lepage, Racine et sur le boulevard Bouchard. Elle a également joué un rôle important lors de divers incidents impliquant des fuites de gaz; des bris d'aqueduc, des complications lors de périodes de chaleur accablante, etc.; sans oublier la fameuse tempête de verglas de 1998 où **L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE** a eu une implication majeure avec la population tout au long du sinistre.

COMMUNITY AID has and continues to be involved in caring for and offering support to disaster victims. Mrs. Warkentin and Ms. Rajca were on call for emergencies 24 hours a day in the event of a disaster.

For example, in 1991, prior to the days of cellular telephones, Mayor Peter B. Yeomans traced Jane Rajca at 2:15 a.m. at her sister's home where she was spending the night. The Mayor informed her of a serious fire on Dorval Avenue and asked that she come on site to help the fire victims with all that they required. This included finding temporary shelter for them in a local hotel for the night. In the following 24 hours, she assisted these fire victims once again with finding clothing, filling out documents, as well as finding provisional shelter while their apartments were being renovated. How Mayor Yeomans found Ms. Rajca in the middle of the night on December 22 remains a mystery!

COMMUNITY AID has been involved with other emergency situations, such as the major fire on Galland Avenue in 1983, and various other fires on Javelin, Kingsley, Lepage, and Racine Avenues and on Bouchard Boulevard. It also played a major role in situations such as gas leaks, water distribution following water main breaks; complications during heat waves, and let's not forget the famous ice storm of 1998, wherein **COMMUNITY AID** was implicated and intensively involved throughout the duration of the crisis.

In anticipation of the events leading up to the year 2000, an optional registration with **COMMUNITY AID** was offered to vulnerable residents in order to be better assisted in the event of a disaster. This service is still offered today. This registration is referenced every summer, during the public awareness campaign which is held to encourage the population to remain vigilant in the event of a heat wave.

Chaque été, une intervention est mise en place afin de sensibiliser la population à faire preuve de vigilance durant les périodes de chaleur accablante.

En prévision des événements anticipés à la veille de l'an 2000, L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE a offert aux résidants vulnérables de Dorval de s'inscrire sur une liste dans le but de les assister dans l'éventualité d'un sinistre. Ce service est d'ailleurs toujours en place.

Afin de faciliter le transport pour les personnes âgées dans notre communauté, un projet pilote, *Navette Or par taxi*, développé en collaboration avec la STM, a débuté le 4 septembre 2012. Pour le prix d'un billet d'autobus, un taxi *Navette Or* reconduit une personne âgée à l'un des 34 principaux points sur le territoire de Dorval.

Le 22 mars 2007, le Maire Edgar Rouleau et les conseillers de la Cité de Dorval ont organisé une réception pour commémorer les 30 ans de L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE. Un tableau de Mme Claire Hamilton a été offert afin de rendre hommage à ce moment historique. Plusieurs anciens employés ainsi que de nombreux individus qui ont travaillé ou collaboré à travers les années avec Mme. Warkentin et Mme. Rajca étaient présents pour cette célébration.

Maintenant rendue à sa 35^e année d'opération, L'ASSISTANCE COMMUNAUTAIRE de Dorval continue d'être active et impliquée dans les besoins et intérêts de tous les membres de notre communauté de Dorval.

Jane Rajca

On March 22nd, 2007, Mayor Edgar Rouleau along with other members of the municipal council held a reception in honor of the 30th anniversary of Dorval COMMUNITY AID. A painting by Mrs. Claire Hamilton was presented to the service in commemoration of this milestone. Former staff, fellow colleagues as well as various individuals and professionals who had worked for and in collaboration with Mrs. Claire Warkentin and Ms. Jane Rajca attended this celebration.

To facilitate transportation for seniors within our community, a pilot-project, *Navette Or par taxi*, developed in collaboration with the STM, was launched on September 4th, 2012. For the price of one bus ticket, a *Navette Or taxi* will transport a senior to one of 34 major locations within Dorval.

Now in its 35th year of operation, Dorval COMMUNITY AID continues to be active and thoroughly involved in the needs and interests of all members within our Dorval community.

Jane Rajca



1977

Claire Warkentin
Rev. Gordon Guy
Jeannine Sénéchal
Maire Sarto Desnoyers
Dre Georgette Gélinas



2007

Maire Edgar Rouleau, Jane Rajca, Peter B. Yeomans, Margo Heron, Claire Warkentin, Robert Bourbeau, Michel Hébert

Avril 1993 Avril - RÉSIDENCE JULES DAIGLE

M. Ian Heron, le maire M. Peter Yeomans, représentant du député fédéral,
Mme Heather Allard, M. Edgar Rouleau, M. Robert Bourbeau,
M. Élime LaCoste, M. Raymond Lauzon,
Mme Claire Warkentin, M. Pierre Larivée



24 unités de logement à Dorval

page 20

Les travaux de construction progressent sur le chantier du complexe d'habitation de 24 logements pour aînés, au 750 Dawson à Dorval, visité vendredi dernier par les membres du conseil municipal, le directeur général de la municipalité, la directrice du Service de santé communautaire et le représentant du député fédéral.

(Photos Serge Boivert-Le Messager)



Société historique de Dorval

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 et travaille en collaboration avec le Musée de Dorval.

www.societehistoriquededorval.org

Dorval Historical Society

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 and works in close cooperation with the Dorval Museum.

www.dorvalhistoricalsociety.org



DORVAL

*Meilleurs
vœux de succès
soutenu à*

*la Société
historique
de Dorval*

*de la part des citoyens
et citoyennes de la
Cité de Dorval*

*Best wishes
for continued
success to*

*the Dorval
Historical
Society*

*from the citizens of
the City of Dorval*