



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE  
**DORVAL**  
HISTORICAL SOCIETY



**Héritage 2017**  
Volume 28



SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE  
**DORVAL**  
HISTORICAL SOCIETY

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

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

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



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

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

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





## **SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL**

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

## **DORVAL HISTORICAL SOCIETY**

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



**514 633-4000**



### **L'équipe - The Team**

Jean-Pierre Raymond - Richard Leonardo - Christine Christophory  
Dick Nieuwendyk - Michel Hébert - Pierre Boyer  
Beverley Rankin - Louise Dineen - Ginette Rousse - Sara Giguère

### **Collaborateurs - Contributors**

Jean Allard  
Laurel Duquette - Ian Rankin  
Louise Hurteau - Paul J. McIntyre

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

ISBN 2-922807-18-5

L'impression d'Héritage est en partie une gracieuseté de la Cité de Dorval, Service des loisirs et de la culture.  
Printing is in part courtesy of the City of Dorval, Leisure and Culture Department.



Chemin du Bord-du-Lac / Lakeshore Drive vers/ca 1910



Chemin du Bord-du-Lac / Lakeshore Drive - 2016

Photo: Dick Nieuwendyk



# Table de matières

Mot du président	4	4
Dorval fête les 125ans de son incorporation	6	6
In Memoriam - Jean Allard	9	9
Dorval en 1917	10	10
Les mémoires de Germaine Racine	14	14
Qui était Désiré Girouard, C.R., B.D.C.?	19	19
De la glace dans la glacière	24	24
La ligue des Anciens Hockeyeurs - 50 ans	30	30
Mémoires de L'abbé Joseph Décary	34	34
La Bibliothèque de Dorval - 50 ans	38	38
Roger Pelletier, un grand Dorvalois	44	44
Factoids 1892	48	48
L'incorporation du village de Dorval en 1892	54	54
Autour du monde en 80 ans - Air Canada	56	56
D'où vient le nom de nos rues ?	61	61

# Table of contents

A word from the President	5	5
Dorval : 125th Anniversary Celebrations	8	8
In Memoriam - Jean Allard	9	9
Dorval,in 1917	12	12
Germaine Racine's Reminiscences	16	16
Who was Désiré Girouard, K.C., B.L.C.?	22	22
From Ice harvesting to the refrigerator	27	27
The Dorval Oldtimers Hockey League - 50 years	32	32
Memories of Fr. Joseph Décary	36	36
The Dorval Library - 50 years	41	41
Roger Pelletier, a great Dorvaler	46	46
Factoids 1892	51	51
Incorporation of the Village of Dorval in 1892	56	56
Around the world in 80 years - Air Canada	59	59
What's in a street name?	63	63



## ***MOT DU PRÉSIDENT***

Vous avez entre les mains la 28<sup>e</sup> édition de la revue HÉRITAGE. C'est en effet en 1990 que le volume I de cette publication était remis aux membres de la Société historique de Dorval.

Dans le cadre des célébrations soulignant le 125<sup>e</sup> anniversaire de l'incorporation du village de Dorval, nous sommes particulièrement fiers de vous annoncer qu'un livre soulignant cet évènement est également publié. Au moment où vous recevrez votre copie d'HÉRITAGE 2017, le lancement de ce livre intitulé Dorval d'hier et d'aujourd'hui aura eu lieu. C'est en effet le 29 mars dernier qu'en présence de nombreux dignitaires et de membres de la Société que l'évènement avait lieu au Centre Peter B. Yeomans.

Comme à l'habitude, vous trouverez dans cette édition d'HÉRITAGE de nombreux articles se rapportant à l'histoire de notre société dorvaloise.

Nous désirons souligner de façon toute particulière le 50<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de la ligue de hockey des « Old Timers » de Dorval. Grâce aux fonds recueillis lors de la tenue de son tournoi de hockey annuel, cet organisme a remis, au fil des années, tout près de 600 000 \$ à de nombreux organismes locaux de bienfaisance sans but lucratif.

Nous désirons remercier le service des Loisirs et culture de la Cité de Dorval pour son soutien de tous les instants, avec un merci tout particulier à notre agente de liaison Sara Giguère pour son support et son dévouement.

***Il fait bon vivre à Dorval, alors... bonne lecture!***

*Michel Hébert*

Président,  
Société historique de Dorval



## ***A WORD FROM THE PRESIDENT***

This is the 28th edition of HERITAGE. Volume one of this publication was delivered to the members of the Dorval Historical Society in 1990.

As part of the celebrations marking the 125th anniversary of the incorporation of Dorval Village, we are especially proud to let you know that we have also published a book. By the time you receive this copy of HERITAGE 2017, the book launch of Dorval: Then and Now will already have taken place. In fact, it occurred on March 29. Numerous dignitaries and members of the Historical Society were in attendance at the Peter B. Yeomans Cultural Centre.

As usual, this edition of HERITAGE contains various articles pertaining to the history of our Dorval society.

We particularly wish to highlight the 50th anniversary of the founding of the Dorval 'Old Timers' Hockey League. Thanks to the funds collected during their annual hockey tournaments, the Old Timers have donated almost \$600,000 to numerous local non-profit organizations over the years.

We extend our heartfelt thanks to Dorval's Leisure and Culture Department for their on-going cooperation, especially to our liaison agent, Sara Giguère, for her constant support and devotion.

***It's great to live in Dorval! Happy reading – enjoy!***

*Michel Hébert*

President  
Dorval Historical Society



# Dorval fête les 125ans de son incorporation

Comme vous le savez sans doute tous, 2017 est une année tout à fait spéciale pour notre communauté dorvaloise. C'est en effet le 24 juin 1892 que le gouvernement provincial accordait le statut de «village» à notre communauté.

Dans le cadre des festivités entourant cet évènement marquant de notre histoire, le Conseil de ville de la Cité organise diverses activités pour souligner cet anniversaire. De plus, la Société historique marquera ce jubilé aussi à sa façon avec plusieurs activités dont certaines seront organisées en collaboration avec la Cité.

Le tout a débuté en février dernier avec le lancement officiel des célébrations du 125<sup>e</sup> lors du festival d'hiver.

Le 23 mars dernier avait lieu le vernissage de l'exposition « Les trésors de Dorval», exposition qui met en vedette les nombreuses toiles peintes sur des thèmes de Dorval vu par nos artistes locaux. Le 29 mars avait lieu le lancement du livre conçu et produit par la Société historique de Dorval. Ce joyaux de 164 pages intitulé «Dorval d'hier et d'aujourd'hui» relate, photos à l'appui, l'histoire de 80 sites de notre patrimoine bâti.

## Voici les activités à venir pour les prochains mois :

- **26 avril :** Défilé de mode organisé par Frank Lyman Design au Centre communautaire Sarto-Desnoyers au profit de la paroisse de La Présentation
- **5 mai :** Expo-vente de la Guilde des tisserands et de la Guilde des potiers de Dorval au CCSD
- **7 mai :** Réception civique pour les premiers citoyens au CCSD
- **Début juin :** Plantation d'arbres commémoratifs du 125<sup>e</sup> à l'arboretum du CCSD par plusieurs associations, dont la Société historique
- **10 juin :** Exposition Plein'Art au parc Pine Beach



- **24 juin :** Grande journée des festivités de fondation de la ville de Dorval au parc du Millénaire couronnée par le spectacle de l'artiste de renommée internationale Gregory Charles suivi en soirée d'un feu d'artifice grandiose



- **1<sup>er</sup> juillet** : Célébrations du 150<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération canadienne au parc du Millénaire
- **13 juillet** : Concert sous les étoiles de circonstance au parc Pine Beach
- **En Juillet (dates à confirmer)** : Croisières historiques sur le lac Saint-Louis en collaboration avec la Société historique
- **16 juillet** : Visite du cimetière de la Paroisse de la Présentation organisée par la Société historique
- **13 Août** : Dorval en fête sous la thématique « La fin du 19<sup>e</sup> siècle »
- **7 septembre** : Vernissage de l'exposition du 125<sup>e</sup> anniversaire au Musée de Dorval
- **12 Septembre** : Conférence sur l'histoire de Dorval au centre culturel Peter Yeomans organisée par la Société historique de Dorval
- **16 septembre** : Soirée des bénévoles sur le thème de «Gala tapis rouge»

Nous vous invitons à consulter le site WEB de la Cité ainsi que celui de la Société historique pour connaître tous les détails.

## ***DORVAL : VILLE FESTIVE... QUE LA FÊTE CONTINUE !***



Terrain Loutan en 1965 qui deviendra le Parc du Millénaire en 2000  
(Photo: Arch. Soc. Historique de Dorval - 370.07.13)



Millenium Park





# Dorval : 125th Anniversary Celebrations

As you know, 2017 is a very significant year for our Dorval community. As a matter of fact, it was on June 24, 1892 that the provincial government granted the status of 'village'.

As part of the festivities surrounding this significant event in our history, City Council is organizing several activities to highlight this anniversary. The Historical Society is also celebrating this jubilee in its own way with various activities in collaboration with the City.

It all began in early February with the official launch of the celebrations during the Winter Festival. The vernissage of the temporary exhibit entitled "Dorval Treasures" took place on March 23. This exhibit features numerous paintings featuring Dorval themes interpreted by local artists.

The launch of the hard-cover coffee table book designed and produced by the Dorval Historical Society took place on March 29. This 164-page gem entitled DORVAL, THEN AND NOW tells the story of 80 of our historical buildings using archival and current photos.

## Here is the list of upcoming activities:

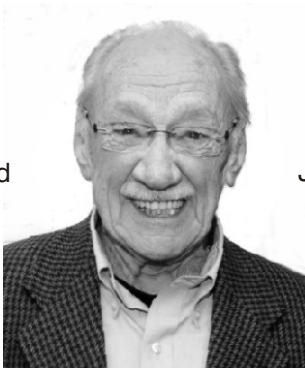
- **April 26** : Fashion show produced by FRANK LYMAN DESIGN at the Sarto-Desnoyers Community Centre to benefit La Présentation parish
- **May 5** : Exhibition and sale by the Weavers' and Potters' Guilds at the Sarto-Desnoyers Community Centre
- **May 7** : First Citizens' Civic Reception at the Sarto-Desnoyers Community Centre
- **Early June** : Several Associations, including the Historical Society, will plant trees to commemorate the 125th anniversary at the Sarto-Desnoyers Community Centre Arboretum
- **June 10** : Plein'Art exhibit at Pine Beach Park
- **June 24**: Full day of festivities at Millennium Park capped in the evening with a show by internationally renowned performer Gregory Charles and a spectacular fireworks display
- **July 1** : Celebration of the 150th anniversary of Canadian Confederation at Millennium Park
- **July 13** : Concert under the Stars at Pine Beach Park
- **July (Dates to be confirmed)** : Cruises on Lake St. Louis in cooperation with the Historical Society
- **July 16** : Visit to Presentation Parish Cemetery organized by the Historical Society
- **August 13**: Dorval Celebrates the "End of the 19th century"
- **September 7**: Vernissage of the 125th anniversary exhibit at the Dorval Museum
- **September 12**: Conference on the History of Dorval at the Peter B. Yeomans Cultural Centre organized by the Historical Society
- **September 16** : Volunteers' Evening featuring a Red Carpet Gala theme

Please consult the City's Web site as well as the Historical Society's for more information.

***DORVAL: FESTI-CITY - LET'S KEEP THE PARTY GOING***

# IN MEMORIAM

## Jean Allard



Le 7 février dernier, Jean Allard nous quittaient suite à une maladie sans pardon.

Monsieur Allard était membre de la société historique de Dorval depuis ses origines en 1984. Il a été membre du conseil d'administration de la société pendant plusieurs années et président en 2005.

C'est en grande partie grâce à son insistance que de nombreuses plaques patrimoniales ont été apposées sur certains édifices de notre bâti patrimonial.

Monsieur Allard a aussi été un des grands responsables de la mise sur pieds de la revue annuelle « Héritage » dont la première édition a été publiée en 1991.

Jusqu'à très récemment il a fait partie du groupe de collaborateurs qui ont travaillé à la publication du livre du 125e anniversaire de l'incorporation du village de Dorval, qui a pour titre « Dorval d'hier et d'aujourd'hui ».

Nous lui rendons hommage et offrons nos plus sincères condoléances à sa famille et à ses amis.

Jean Allard left us on February 7, 2017, victim of an unforgiving illness.

Mister Allard was a founding member of the Dorval Historical Society in 1984. He served on the Board of Directors for many years and was President in 2005.

It was a result of his insistence that descriptive plaques were placed on various heritage buildings.

He was also one of the prime movers who originally set up the annual magazine "Heritage". The first edition was published in 1991.

Until very recently he was part of a group of contributors who worked on the publication of a book marking the 125th anniversary of the incorporation of Dorval Village entitled Dorval, Then and Now.

We pay tribute to him and offer our most sincere condolences to his family and friends.



# DORVAL EN 1917 - il y a 100 ans

Extrait des procès-verbaux du conseil municipal

*par Michel Hébert*

## L'assemblée du 20 janvier 1917

Au cours de cette assemblée, on procède à la mise en candidature pour les élections municipales pour le conseil de ville des deux prochaines années. Ne faisant face à aucune opposition, les personnes suivantes sont élues par acclamation.

Maire : Charles C. Décary

Échevins : Alfred Heaton - Albert Décary - A Ross Haig Sims - Léopold Lamy -  
Malcolm D. Barkley

On procède alors à la formation des comités de ville suivants : Finances, Aqueduc, Chemins et trottoirs, Police et feu, Santé, Lumières et Construction.

Le conseil rejette la demande du Royal Montreal Golf Club de couper des arbres sur la rue St-Joseph.

Le conseil approuve la liste des salaires à payer pour le mois de janvier soit :

Employés permanents :	246.00 \$
Entretien de l'aqueduc et des égouts :	10.50 \$
Gardien de la traverse de chemin de fer :	41.60 \$
Entretien des chemins :	47.00 \$

## L'assemblée du 7 mars 1917

Il est décidé de notifier M. Alphonse Turcot que s'il ne remplit pas ses fonctions avec plus de soins et que s'il continue à désobéir aux ordres de son contremaître, M. Philias Quesnel, la corporation se dispensera à l'avenir de ses services.

## L'assemblée du 4 avril 1917

Le conseil de ville autorise l'émission de permis de vente de boissons aux personnes et organismes suivants :

Joseph H. Décary, hôtelier  
The Forest and Stream Club  
The Royal St-Lawrence Yacht Club  
The Royal Montreal Golf Club

Le conseil autorise l'achat d'un camion FORD pour les besoins de la ville.

Il est proposé que le maire et le trésorier de la ville soient délégués auprès de la Commission des Tramways de Montréal pour leur exposer les besoins de transport de la ville de Dorval.

Il est proposé et adopté d'augmenter le salaire des journaliers travaillant pour la ville à 2.25 \$ par jour.



### **L'assemblée du 3 août 1917**

Sont déposées les soumissions suivantes pour la construction d'une usine de filtration à Dorval :

New York Continental Jewell Filtration:	37,650.00 \$
Laurentian & Leacht :	35,995.00 \$
Atlas Construction Inc. :	37,790.00 \$
Arthur Bastien	35,300.00 \$

La soumission d'Arthur Bastien est proposée et adoptée à la réunion du 10 août 1917. On adopte aussi au cours de cette réunion l'émission d'un règlement d'emprunt de 40,000\$ portant intérêt @ 6% sur 30 ans.

### **L'assemblée du 11 septembre 1917**

L'assistant secrétaire trésorier dépose alors un estimé des revenus et dépenses pour l'année fiscale débutant le 1e juillet 1917 :

#### **REVENUS**

Arrérages et taxes collectables	10,741 \$
Allocation du Gouvernement	15,000 \$
Taxes re : vente d'eau	5,500 \$
Taxes re : vente d'électricité	3,000 \$
Licences	1,000 \$
Taxe d'égout	2,000 \$
Arrérage sur comptes divers	<u>1,733 \$</u>
<b>TOTAL</b>	<b>36,974 \$</b>

#### **DÉPENSES**

Billet payable à la Banque Hochelaga	15,500\$
Achat d'un rouleau à vapeur	3,150\$
Achat de pierre	8,000\$
Allocation du Gouvernement (chemins publics)	15,000\$
Intérêts sur débetures	17,775\$
Fond d'amortissement	3,525\$
Entretien de la ville	12,000\$
Salaire des employés	6,000\$
Autres dépenses	<u>8,680\$</u>
<b>TOTAL</b>	<b>89,630\$</b>

La valeur foncière de la ville est alors de 2,743,000\$

(À titre comparatif, le budget de revenus et de dépenses de la Cité de Dorval en 2017 est de 125, 985, 000 \$ et la valeur foncière est de 6, 244, 900, 000 \$.

### **L'assemblée du 3 octobre 1917**

Lors de cette assemblée, il est proposé et résolu que le conseil paie chacun des pompiers volontaires qui ont aidé à éteindre l'incendie qui s'est déclaré dans un des chars du Chemin de fer Pacifique Canadien la somme de 1,00 \$ soit : Aimé Boyer - C. Massie - Roméo Deslaurier - Ernest Couture - Willie Massie.



# DORVAL IN 1917 - 100 years ago

## Excerpts from the Minutes of City Council

*by Michel Hébert*

### January 20, 1917

During this Meeting, the slate of candidates vying for positions as City Councillors for the next two years was presented. There being no opposition, the following were elected by acclamation:

Mayor: Charles C. Décary  
Councillors: Alfred Heaton - Albert Décary - A. Ross Haig Sims - Léopold Lamy - Malcolm D. Barkley

The following Committees were formed: Finances, Aqueducts, Roads and sidewalks, Police and Fire, Health, Lighting, and Construction.

Council rejected a request by the Royal Montreal Golf Club to cut down trees along St. Joseph Street.

Council approved payroll for the month of January:

Permanent Employees	\$246.00
Aqueduct and sewer maintenance	10.50
Railway crossing guard	41.60
Road Maintenance	47.00

### March 7, 1917

It was decided to inform Alphonse Turcot that his services would no longer be required if he didn't perform his tasks with more care and if he continued to disobey his foreman's (Philius Quesnel) orders.

### April 4, 1917

Council authorized the granting of permits to sell liquor to the following people and organizations:

Joseph H. Décary, hotel operator  
The Forest and Stream Club  
The Royal St-Lawrence Yacht Club  
The Royal Montreal Golf Club

Council authorized the purchase of a FORD truck for City use.

It was proposed and adopted that:

- the Mayor and Treasurer be delegated to approach the Montreal Transit Commission in order to lay out Dorval's requirements.
- salaries for day workers in the City be increased to \$ 2.25 per day.

### **August 3, 1917**

The following tenders for the construction of a filtration plant in Dorval were deposited:

New York Continental Jewell Filtration	\$37,650
Laurentian & Leacht	35,995
Atlas Construction Inc.	37,790
Arthur Bastien	35,300

### **August 10, 1917**

Arthur Bastien's tender was proposed and adopted. A By-law was adopted for a \$40,000 loan at an interest rate of 6% for 30 years.

### **September 11, 1917**

The assistant secretary-treasurer deposited an estimate of revenues and expenditures for the fiscal year which began on July 1, 1917:

#### REVENUES

Arrears and payable taxes	\$10,741
Government allowance	15,000
Taxes on sale of water	5,500
Taxes on sale of electricity	3,000
Taxes on sewers	2,000
Licences	1,000
Arrears on miscellaneous accounts	1,733
TOTAL	<u>\$36,974</u>

#### EXPENDITURES

Note payable to Hochelaga Bank	\$15,500
Purchase - steam roller	3,150
Purchase - stone	8,000
Government allowance (public roads)	15,000
Interest on debentures	17,775
Amortization fund	3,525
City maintenance	12,000
Employees' salaries	6,000
Other	8,680
TOTAL	<u>\$89,630</u>

CITY PROPERTY EVALUATION \$2,743,000

In comparison, Dorval's revenue and expenditure budget for 2017 is \$125,985,000 and property evaluation is \$6,244,900,000.

### **October 3, 1917**

It was proposed and adopted that Council pay \$1.00 to each of the volunteer firemen who helped to put out the fire which occurred in one of the Canadian Pacific Railway cars. They were: Aimé Boyer, C. Massie, Roméo Deslaurier, Ernest Couture, and Willie Massie.



# Les mémoires de Germaine Racine

*par Ginette Rousse*



*Mlle Germaine Racine*

Le Père Bidet, curé de la paroisse de 1628 à 1939, aimait raconter que le fils d'un mourant habitant la Côte-de-Liesse était venu lui demander d'apporter le saint viatique à son père. Il partit donc en voiture avec le fils du moribond par la rue de l'Église, qui n'était à ce moment-là qu'une route de terre, traversée par un pont entre l'église et la rue Dorval. Le conducteur allait à grande vitesse et en traversant le pont, le curé, assis à l'arrière de la voiture, rebondit au plafond et perdit conscience, pour ne reprendre connaissance qu'à l'arrivée à la maison du malade. Heureusement, cet incident n'eut aucune conséquence fâcheuse.

## DÉPART – LES FUNÉRAILLES

On partait de la maison pour le couvent, le collège, le séminaire, ou pour se marier. La mort était le grand départ.

Le défunt était exposé à la maison, dans le salon où tout avait été enlevé; à l'époque il n'existait pas de salons funéraires. Des tentures noires et or étaient pendues aux murs et des bougies ou lampes à l'huile étaient allumées autour du cercueil confectionné par l'ouvrier du village et recouvert de drap noir. On veillait le mort deux ou trois nuits, et chaque jour on se devait de préparer un grand repas à minuit. Souvent les hommes apportaient leur flasque, ce qui déliait les langues, et la veillée au mort prenait l'allure d'une soirée de bavardage et d'histoires de loup-garou.

Le jour des funérailles, le cercueil était installé dans le « chariot » funéraire en direction de l'église pour le service funèbre. Cette voiture lugubre, avec boîte noire et fenêtres de chaque côté, était recouverte de drap noir avec franges dorées. Les chevaux étaient harnachés d'une couverture noire et or, et le croque-mort était vêtu d'une redingote noire avec « tuyau de castor » sur la tête. Les gens du cortège qui suivaient le corps avaient un brassard noir à la manche gauche de leur veston et un crêpe à leur chapeau. En hiver le croque-mort portait un immense chapeau de fourrure noire.



Les murs et les fenêtres de l'église étaient recouverts de tentures noires, de même que le chœur et l'autel. Les vêtements sacerdotaux étaient aussi tous noirs. C'était sombre et lugubre!



## LES PÈLERINAGES

Les pèlerinages annuels à Sainte-Anne de Beupré ou au Cap-de-la-Madeleine étaient l'occasion de faire un beau voyage sur un bateau tout en priant et en chantant. Nous partions du quai Victoria à sept heures du soir et couchions dans nos cabines après les prières. Nous arrivions à Sainte-Anne de Beupré vers six heures le lendemain matin et nous nous rendions à la basilique. Le voyage aller-retour prenait quatre jours. Le voyage au Cap-de-la-Madeleine ne durait que deux jours et une nuit.

## LES CONGRÉGATIONS PAROISSIALES COMPREENAIENT :

**Les dames de Sainte-Anne** pour dames mariées dont les activités comprenaient la couture pour les pauvres, l'entretien du « linge d'église » et des soutanes des enfants de chœur. **La congrégation de la Sainte-Vierge** était réservée aux hommes qui s'occupaient d'œuvres charitables. **Les enfants de Marie**, pour femmes non mariées, se réunissaient une fois par mois pour prier et chanter Marie. Toute jeune fille qui se « respectait » devait appartenir à ce mouvement et avait droit à une belle cérémonie lors de son mariage. Le chœur de chant des Enfants de Marie était dirigé par une sainte personne, mademoiselle Albina Décary. Cette femme était la plus dévouée et la plus généreuse que l'on puisse rêver. Toujours à la course, elle arrivait à l'église toute essoufflée pour les pratiques de chant et lorsqu'elle repartait elle était encore à la course. Les réceptions qu'elle organisait pour les membres de sa chorale sont demeurées mémorables.



Basilique de Sainte-Anne-de-Beupré

**LA LOCATION DES BANCS À L'ÉGLISE** Les bancs se louaient à l'enchère et comme chacun voulait son banc dans la grande allée, il y a souvent eu des chicanes. Ceux qui n'avaient pas les moyens de payer le prix demandé étaient relégués aux bancs des allées latérales. Les personnes qui s'aventuraient à occuper une place dans un banc loué en étaient vite expulsées. Les derniers bancs étaient pour ceux qui n'en avaient pas loués. Tous les bancs étaient libres pour ceux qui allaient à la messe de six heures. Il n'y avait pas de quête durant les années de la grande dépression. Les cultivateurs qui avaient des employés devaient leur donner une place dans leur banc pour la grand'messe et pour les vêpres. Les paroissiens qui n'avaient pas de banc loué devaient payer leur place de banc au cours de chaque office.

## LA DÎME

Autrefois la dîme était le plus souvent payée en espèces. Le curé recevait comme dîme une partie des récoltes des cultivateurs, du bois de chauffage et de la nourriture des autres paroissiens. Les marguilliers pourvoyaient aux vêtements du curé à même les quêtes du dimanche.

## LA DÉCENCE À L'ÉGLISE

Pour aller à l'église les femmes devaient porter chapeau et robe à manches longues, seuls le visage et les mains pouvaient être visibles. La communion était refusée à toute personne jugée « indécente ».





# Germaine Racine's Reminiscences

by *Ginette Rousse*

Father Bidet, the parish priest from 1928 to 1939, enjoyed telling the story of the son of a dying habitant who lived on Côte-de-Liesse and who came to ask him to bring the Holy Viaticum to his father. They left the Church by car to travel along de l'Église which at the time was just an earthen road crossed by a bridge between the Church and Dorval Avenue. When the driver quickly crossed over the bridge, the priest, who was seated on the back seat of the car, bounced up, hit his head on the roof of the car, and passed out. He only regained consciousness when they got to the sick person's house. Fortunately, there were no other accidents that day.



## FUNERALS

Usually, a person left home for several reasons: to go to the convent, to college, to the Seminary, or to get married. Death was the final occasion.

In those days, there were no funeral homes. The deceased was waked at home in the living room which had been emptied of all other furniture. Black and gold drapes were hung along the walls and lit candles or oil lamps surrounded the coffin which had been made by a village wood worker and draped with a black sheet. A vigil was kept for two or three nights and every day a big meal had to be prepared at midnight. Often, the men brought their flasks, tongues were loosened, and the evening's vigil turned into a session of chatting and werewolf stories.

The day of the funeral, the coffin was placed on the funeral carriage for delivery to the Church for the funeral service. This dreary vehicle which consisted of a black box with windows on all sides was covered by a black cloth with gold tassels. The horses were harnessed with a black and gold blanket and the under-taker wore a black frock coat with a stove-pipe hat. Those in the funeral procession wore black arm and hat bands. In winter, the under-taker wore a huge black fur hat.



The walls, windows, choir loft, and altar of the Church were draped with black fabric. The priest's vestments were also black. It was somber and gloomy!

## PILGRIMAGES

Annual pilgrimages to Sainte-Anne de Beaupré or Cap-de-la-Madeleine were often a good excuse for a pleasant boat trip combined with praying and singing. We left the Victoria Pier at 7 PM and slept in cabins on board after prayers. We got to Sainte-Anne de Beaupré around 6 AM the next day and went to the Basilica. The return portion of the trip took four days. The trip to Cap-de-la-Madeleine only took two days and one night.

## PARISH ASSOCIATIONS

**Les Dames de Sainte-Anne** (Sainte-Anne's Ladies) were married women who busied themselves with sewing for the poor and maintaining the Church linens and the choir boys' robes.

**La Congrégation de la Sainte-Vierge** (Blessed Virgin's Congregation) consisted of men who did charitable deeds. **Les Enfants de Marie** (Mary's children) were unmarried women who met once a month to pray and sing to Mary. All respectable young girls belonged to this group and were entitled to a nice ceremony when they married. The Enfants de Marie choir was under the direction of a holy person, Miss Albina Décary. She was the most devoted and generous person imaginable. Always rushed, she would get to Church out-of-breath for choir recitals and leave afterwards still in a rush. The parties that she organized for her choir are still fondly remembered.

## PEW RENTALS

Pews were "sold" at auction and because everyone wanted to be on the main aisle, squabbles were frequent. Those who could not afford the fee were shuffled off to the side aisles. Anyone who dared to sit in a rented pew was quickly invited to move. Pews near the back of the Church were taken up by those had not rented one. All benches were available to all for the 6 AM Mass. Collections were not taken during the Depression. Farmers who had workers had to provide places for them in their pews for High Mass and Vespers. Parishioners who did not have a rented pew had to make a payment at every service they attended.

## TITHING

At one time, the tithe was often paid in kind. As a tithe, the priest received a portion of the farmers' harvests, wood for heating, and other food items from the parishioners. The Church wardens used the collection funds to purchase vestments.

## MODESTY IN CHURCH

Women had to wear hats and long sleeved garments to attend Church. Only faces and hands could be visible. Holy Communion could be refused to anyone who appeared to be "indecent".



Our Lady of the Cap Shrine - 1960  
Sanctuaire Notre-Dame-de-Cap - 1960



# Suburban and District News

## WOODEN SIDEWALKS GO

### Dorval Sets Men to Work on Asphalt Construction

The installation of asphalt sidewalks to replace ancient wooden planks was started yesterday at Dorval, it was announced by F. X. St. Aubin, superintendent of the town, who added that the municipality will now fall in line with other towns who have done away with wooden sidewalks. At present the work is being done on three streets and about 20 men are employed.

At least 5,000 feet of sidewalk is being repaired. This is located on St. Joseph street, Lake street and Dorval street.



Chemin du Bord-du-Lac / Lakeshore Drive vers/ca 1910



Arthur Cecil Comber  
1933-1936 / 1941-1942

## Former mayor of Dorval Arthur Comber dead at 87

Arthur Cecil Comber, a former mayor of Dorval, Que., has died at the age of 87

He was a watchmaker's apprentice in England, moved to Montreal when he was 19 and operated a watch repair

shop for the next 46 years.

He twice was elected mayor of Dorval.

Comber, who died in Toronto, moved to Norwood, Ont., about 12 years ago and to Toronto last year after suffering a number of strokes.



# Qui était Désiré Girouard, C. R., B. D. C. ?



par Dick Nieuwendyk

Désiré Girouard est le descendant direct d'Antoine Girouard, originaire de Montluçon en Bourbonnais, France et arrivé à Montréal vers 1718, comme secrétaire intérimaire du gouverneur de Montréal, Claude de Ramezay. Mais, en 1723, il épouse Marie Anne Barre et s'installe Côte Sainte-Marie, à Montréal. Antoine fonde une ferme tout en continuant à travailler comme huissier de justice pour la ville. Tous les descendants d'Antoine ont fait leur vie comme fermiers sur l'île de Montréal.



Désiré Girouard  
Ville de Montréal. Gestion de documents et archives

Quatre générations plus tard, Désiré Girouard, voit le jour le 7 juillet 1836. Il est le fils de Jérémie Girouard et d'Hyppolite Picard, qui, rompant avec la tradition familiale, se sont installés sur une terre à Saint-Timothée, dans le Bas Canada (devenu aujourd'hui le Québec). De 1844 à 1848, Désiré va à l'école paroissiale de Saint-Timothée, puis de 1848 to 1950, au collège des Frères des écoles chrétiennes à Beauharnois. En 1850, il entre au Petit Séminaire de Montréal, dont il sort en 1857, pour entrer en droit à l'Université McGill. Il complète ses études théoriques par un stage au cabinet d'Edward Carter. Major de sa classe pendant trois ans de suite, c'est lui qui fait le discours d'adieu de sa promotion à la collation des grades de 1860, où il reçoit son baccalauréat en droit civil (B.C.L.). Admis au barreau, il s'installe à Montréal où il se taille une réputation enviable comme juriste-conseil.



Sir Percy Girouard, K.C.V.M.G., D.S.O., R.E.

Désiré épouse Marie-Mathilde Pratt en 1862, et déménage dans une maison cossue à l'intersection des rues de la Gauchetière et Berri. En 1863, ils ont un fils, Émile, qui sera leur seul enfant, car Marie-Mathilde meurt dans l'année. En 1883, le jeune Émile, 20 ans, part pour Paris, France, où il devient l'éditeur-fondateur du journal « Paris-Canada ». Il y meurt en 1894 à 31 ans.

Désiré se remarie en 1865 avec Jessie Cranwill, originaire de la nouvelle-Orléans et arrive au Canada avec une sœur et un frère, Samuel, grossiste en coton en coton à la Nouvelle Orléans et arrive au

Canada avec une sœur et un frère, Samuel, grossiste en coton en coton à la Nouvelle Orléans et à Saint-Louis au début de la guerre civile. Samuel fut agent des confédérés à Montréal pendant la guerre civile. Désiré et Jessie auront 6 enfants: Essie-Augusta, Edouard Percy Cranwill, Désiré Howard, Samuel, Mabel, et Nannie. Percy Cranwill Girouard, devient ingénieur du Collège militaire royal du Canada (CMR) de Kingston, en Ontario, puis gouverneur du protectorat d'Afrique orientale britannique, devenu aujourd'hui le Kenya.



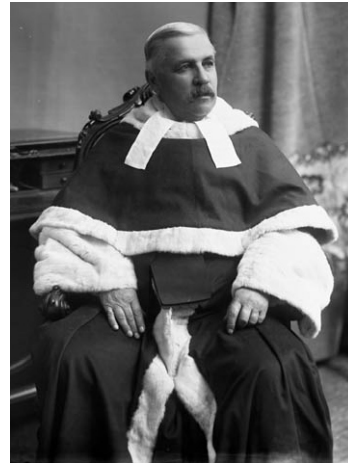
Après avoir été battu deux fois aux élections comme candidat conservateur à la chambre des communes en 1872 et 1874, il fut finalement élu avec 2 voix de majorité aux élections de 1878 dans le comté de Jacques-Cartier, siège qu'il conservera jusqu'en 1895, date à laquelle il est nommé juge à la cour suprême du Canada, où il siégera jusqu'en 1910, où il fut alors nommé vice-gouverneur général du Canada.

En 1874, les Girouard commencent à venir l'été à Dorval, dans une maison qu'ils nomment les Quatre Vents. En 1882, cette maison est devenue leur résidence principale.



Edith Bertha Baxter 1881  
Notman & Sandham  
MuséeMcCord

En 1879, la femme de Désiré, Essie Cranwill, 38 ans, meurt. Désiré Girouard se remarie en troisièmes noces, le 7 octobre 1881, avec Edith Bertha Baxter, 27 ans, de Coburg, en Ontario. Ils auront deux enfants: Ernest-Chanteloup et Eleanor. Ernest suivant les pas de son demi-frère, Percy, entrera au CMR de Kingston.



Hon. Désiré Girouard - 1895  
Library & Arch. Canada 3423240

Ayant la plume facile, Désiré Girouard a publié plusieurs livres ainsi que de nombreux articles et brochures sur des sujets de droit, d'histoire et de généalogie. Plusieurs de ses discours au parlement ont également été publiés. Il a par ailleurs présenté un certain nombre de projets de loi privés au parlement dont l'un, en 1879, qui comportait une clause permettant à un homme de se remarier avec la sœur de sa femme décédée. Les autorités ecclésiastiques s'y sont si fortement opposés qu'il dut le retirer; mais

une nouvelle version passa en 1882.

Parmi ses nombreux ouvrages, citons :

- Les anciennes côtes du lac Saint-Louis, avec un tableau complet des anciens et nouveaux propriétaires (The old settlements of Lake St. Louis, with a list of the old and new proprietors]. 1892.
- Les anciens postes du lac Saint-Louis. 1895.
- The Beauharnois Canal question. 1873.
- Considérations sur les lois civiles du mariage. 1868.
- La famille Girouard, 1696-1884. 1884.
- Lake St. Louis, old et new, illustrated, et Cavalier de La Salle; traduit du français par Désiré H. Girouard. 1893.
- L'album de la famille Girouard. 1907.
- Supplement to Lake St. Louis, old et new : from many unpublished documents. 1903.
- Le vieux Lachine et le massacre du 5 août 1689. 1889.



En 1892, Désiré Girouard devient le premier maire de Dorval, Québec.

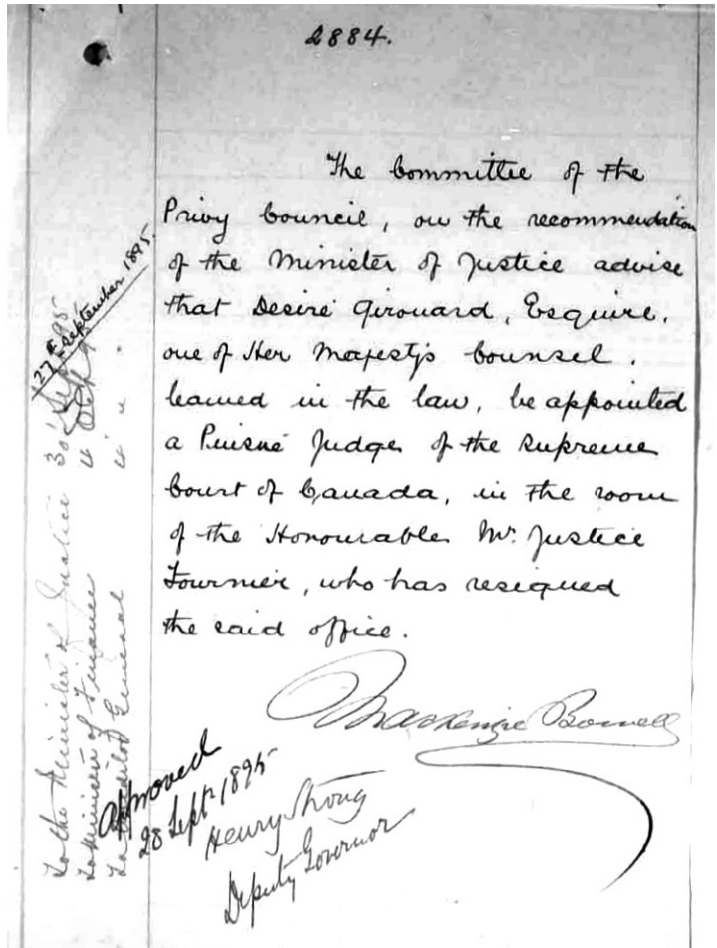
Le 6 mars 1911, le juge Girouard, dont la santé était déjà vacillante, tombe de son traîneau dans une rue d'Ottawa; il meurt des suites de l'accident deux semaines plus tard, le 22 mars 1911, à 74 ans. Ses funérailles ont été célébrées à Ottawa et à Montréal; il fut mis en terre au cimetière Notre-Dame-des-Neiges, à Montréal, le 24 mars 1911.

Nomination de Désiré Girouard comme juge puîné de la cour suprême du Canada au siège du juge Fournier, le 27 septembre 1895.

Signé par Sir Mackenzie Bowell, 5<sup>e</sup> premier ministre du Canada et président du conseil privé du Canada, approuvé par Sir Henry Strong, Député du Gouverneur du Canada.

Appointment of Desire Girouard as puisne judge of the Supreme Court of Canada replacing Mr. Justice Fournier - September 27, 1895.

Signed by Sir Mackenzie Bowell, 5th Prime Minister of Canada and President of the Privy Council for Canada, and approved by Sir Henry Strong, deputy governor of Canada.



Privy Council Minutes - 28 September 1895



Quatre Vents vers / ca 1910



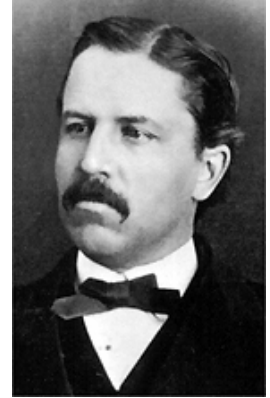
Quatre Vents - 1914 Photo: Dick Nieuwendyk



# Who was Désiré Girouard, K.C., B.C.L. ?

by Dick Nieuwendyk

Désiré Girouard was a direct descendant of Antoine Girouard who came to Montreal around 1718 from Montlucon, Bourbonnois, France, to take up a position for a limited time as secretary for the governor of Montreal, Claude de Ramezay, but in 1723 he married Marie Anne Barre and settled at Côte Ste. Marie, Montreal. Antoine began a farm while he continued to work in the city as a bailiff. Antoine's descendants all turned to farming on the island of Montreal.



Désiré Girouard

Four generations later, Désiré Girouard, born on July 7, 1836 to Jérémie Girouard and Hyppolite Picard broke with the family cycle of farming in St. Timothée, Lower Canada (now Québec). From 1844 to 1848 he attended the parish school in Saint-Timothée, and from 1848 to 1850 he studied at the college of the Brothers of the Christian Schools in Beauharnois. From 1850 to 1857 he was enrolled at the Petit Séminaire de Montréal. After graduating from the Petit Séminaire in 1857, Désiré Girouard entered McGill University to study law. While a law student, he completed his mandatory apprenticeship in the law office of Edward Carter. He led his class for three consecutive years and gave the valedictorian speech on graduating in 1860 with a B.C.L. (Bachelor of Civil Law). He was called to the bar and settled in Montreal, where he had a successful private practice.



Percy Girouard, K.C.V.M.G., D.S.O., R.E.  
1899

Wm. Notman & Son - McCord Museum II-58928.1

In 1862, Désiré married Marie-Mathilde Pratt, and moved into a residence at the corner of de la Gauchetière and Berri. In 1863, their only child, Émile, was born. Marie-Mathilde died that same year. In 1883, 20-year old Émile Girouard left for Paris, France, where he became the founding editor of "Paris-Canada" magazine. He died in 1894 in Paris at age 31.

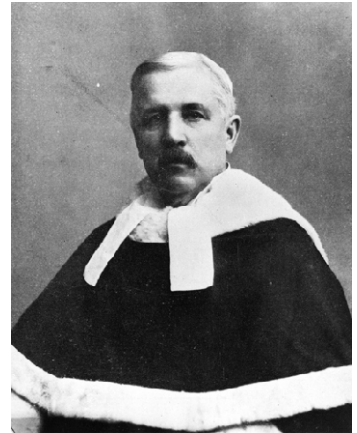
Désiré re-married in 1865 to Jessie Cranwill, who came to Canada from New Orleans with a sister and her brother Samuel, a cotton broker



in New Orleans and St. Louis at the beginning of the Civil War. Samuel was an agent for the confederates in Montreal during the Civil War. Désiré and Jessie had six children: Essie-Augusta, Edouard Percy Cranwill, Désiré Howard, Samuel, Mabel, and Nannie. Percy Cranwill Girouard, a graduate in engineering from the RMC, the Royal Military College of Canada in Kingston, Ontario, became the governor of the East Africa Protectorate (also known as British East Africa), now known as Kenya.



After losing twice running as a Conservative for the Canadian House of Commons in 1872 and 1874, he was elected by two votes in the 1878 election in the riding of Jacques Cartier, a seat he retained undefeated until 1895, when he was appointed to the Supreme Court of Canada. He served on the Court until 1910, when he was appointed Deputy Governor General of Canada.



Hon. Désiré Girouard - 1895  
Library & Arch. Canada 3423218

In 1874, the Girouards began to maintain a summer residence in in Dorval, which they named "Quatre Vents". By 1882 it became their main residence. In 1879, at the age of 38, Désiré's wife Essie Cranwill passed away. Désiré Girouard married a third time, on October 7, 1881, to 27 year old Edith Bertha Baxter from Coburg, Ontario. They had two children: Ernest-Chanteloup and Eleanor. Ernest would follow the path of this step-brother Percy and attend RMC in Kingston.



Désiré Girouard and  
Edith Bertha Baxter - 1881  
Notman & Sandham - McCord Museum II-62710.1

A prolific writer, Désiré Girouard produced several books, as well as numerous pamphlets and articles on judicial matters, history, and genealogy. Several of his parliamentary speeches were also published. In the House of Commons Mr. Girouard introduced a number of private bills, including a measure permitting a man to marry his deceased wife's sister. This bill, introduced in 1879, was heavily opposed by conservative church authorities, and Justice Girouard had to withdraw it. A modified version of the bill was passed in 1882.

Some of his many published works include:

- Les anciennes côtes du Lac Saint-Louis, avec un tableau complet des anciens et nouveaux propriétaire (The old settlements of Lake St. Louis, with a list of the old and new proprietors] .1892.
- Les anciens postes du lac Saint-Louis .1895.
- The Beauharnois Canal question.1873.
- Considérations sur les lois civiles du mariage .1868.
- La famille Girouard, 1696-1884. 1884.
- Lake St. Louis, old and new, illustrated, and Chevalier de La Salle; translated from the French by Désiré H. Girouard.1893.

- L'album de la famille Girouard.1907.
- Supplement to Lake St. Louis, old and new : from many unpublished documents .1903.
- Le vieux Lachine et le massacre du 5 août 1689. 1889.

In 1892, Désiré Girouard became the first mayor of Dorval, Quebec.

On March 6, 1911 Justice Girouard, already in failing health, was thrown from his sleigh on an Ottawa street. He died two weeks later, on March 22, 1911, at the age of 74. Funerals were held in Ottawa and Montreal and he was buried in the Notre-Dame-des-Neiges cemetery, Montreal, on March 24, 1911.



# De la coupe à glace au réfrigérateur

par André Laniel alias conteux du village



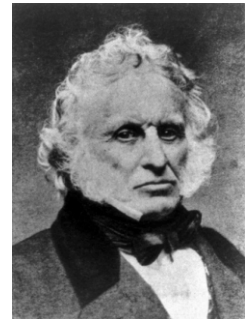
André Laniel

De nos jours, il s'agit d'ouvrir la porte du réfrigérateur pour choisir ce que l'on veut pour la préparation des repas ou pour prendre un breuvage frais. Et de surcroît il y a des appareils qui fabriquent automatiquement les glaçons. Au début du siècle dernier, c'était une autre histoire. La glacière domestique était le meuble de bois placé d'ordinaire près de la porte donnant sur la galerie arrière.

Je vous invite à reculer dans le temps. Les Européens ont apporté avec eux des méthodes de conservation des denrées alimentaires et ils en ont emprunté aussi aux autochtones.

## Un marché à exploiter

En Europe le goût pour les boissons froides et les friandises glacées incite les gens à se procurer de la neige et de la glace. Mais il faut trouver des manières de faire pour les conserver puisqu'ils sont accessibles que dans les pays nordiques. Avec le temps des hommes d'affaires découvrent qu'il y a là un marché à exploiter. C'est un dénommé Frédéric Tudor, un Américain, qui se lance dans l'aventure du commerce. Il développe sa clientèle chez l'élite européenne, la Martinique, Cuba, l'Inde, l'Australie et le Sud des États-Unis. Avec le temps, il construit des glaciers géants dans le pays où il s'implante. Ses bateaux rapportaient à chacun des voyages de retour des fruits exotiques. Les Américains découvrent de nouvelles denrées.



Frédéric Tudor

## Une première glacière

En Nouvelle-France une première glacière est construite au château Saint-Louis sous le gouverneur Louis Buade comte de Frontenac. La glace servait uniquement pour rafraîchir les boissons des convives. Avec le temps, nous découvrons les bienfaits du froid pour la conservation des aliments. Alors nos braves ancêtres s'aventurent sur les rivières, les lacs et le fleuve pour y cueillir cette fameuse glace. La coupe s'effectue quelques jours après la fête des Rois ou en autant que la glace atteint au moins l'épaisseur de 20 pouces. La surface glacée doit supporter le poids des chevaux, la charge des traîneaux et des hommes.



Archives publiques Canada



## La coupe

Un des hommes du village prend la tâche de déterminer le secteur de la coupe. Durant les semaines précédentes, c'est l'entretien de cet espace balisé afin d'en sécuriser les lieux. Pour épaissir la glace et en améliorer la qualité, la surface est déneigée et on y fait des trous à quelques endroits pour faire monter l'eau en surface. On retire la neige parce que c'est un isolant. L'eau permet d'égaliser la surface et de rendre la glace plus consistante. Un ancien nous raconte : « Un bon matin que le fret a ben fait son travail, on s'amène avec les chevaux et nos outils. Il faut s'habiller ben chaudement c'est-à-dire avec un gros capot, des chandails, des chaussons de laine, des bonnes mitaines en cuir doublées en laine eh ben oui un casque avec des oreilles. Un fret de  $-30^{\circ}$  et des fois de  $-40^{\circ}$  ne doit pas nous empêcher de travailler et surtout les grands vents du nord. Le travail commençait à la barre de la journée pour se terminer à la brunante. Le midi, on arrêtait un moment pour manger et surtout pour boire quelque chose de chaud. »

Les hommes manœuvrent des grosses scies pour couper des blocs d'environ 4 pieds de long par 2 pieds de large et d'autant en épaisseur. Dans une journée, un bon scieur sort en moyenne 300 blocs. Pour l'embarquement on glisse le bloc sur une rampe pour l'amener à la hauteur du traîneau.



En zone urbaine les entreprises commerciales s'adonnent à cette tâche afin de répondre aux besoins des ménages. La coupe de la glace se fait durant de deux à trois semaines. Les entrepreneurs logent les blocs dans des bâtiments dont les murs à double parois sont isolés de bran de scie (sciure de bois). Le transport entre le cours d'eau et la grosse glacière se fait avec des traîneaux tirés par un ou deux chevaux.



## La « run » de glace

Sur un grand territoire les glacières sont placées à plusieurs endroits. Ce qui écourte la distance entre le dépôt et les « runs » de livraison. De cette manière il y a moins de perte de volume de glace durant la période chaude de l'été. Le livreur effectue son travail avec des grosses pinces et un pic à glace. Le pic permet de tailler le bloc au format désiré par la cliente. Protégé d'un long tablier de cuir il porte le bloc sur l'épaule recouverte d'une vieille poche en jute. Il dépose le bloc dans le compartiment du haut de la glacière domestique. Des clientes préfèrent que le livreur laisse le bloc dans la cuvette placée sur la galerie pour qu'un homme de la maison exécute la manœuvre avec soin pour ne pas salir le plancher.

Le samedi, la ménagère entreprend le lavage et le cirage du plancher de la cuisine après la livraison d'un double bloc. Il n'y a pas de livraison le dimanche. Le livreur sait la grosseur du bloc qu'il doit livrer par l'affiche installée dans la fenêtre ou sur un poteau de la galerie. Les deux formats sont le 25 lb et le 50 lb.

Durant les années 40, le prix d'un 25 lb est de 0.15 \$ et d'un 50 lb est de 0.25 \$. Le gouvernement fédéral parle de légiférer les prix. Ceci devrait atténuer l'ambition des compagnies qui profitent de la période chaude pour augmenter les prix.

**Un vol**

Je me souviens de la petite Lucie qui courrait après la grosse voiture pour lui " voler" un petit morceau de glace qu'elle se mettait à sucer en riant.

Le réfrigérateur est entré dans les foyers en plus grand nombre après la Deuxième Guerre Mondiale. Le premier appareil que les familles se procurent une fois branché au réseau électrique est ce gros appareil.

Les familles Legault, Bellefeuille, Boyer, Dixon, Rousse, Bélanger et Hébert ont entre autres fait de la glace durant plusieurs années à Dorval et dans les environs.

Les dires de ces « gences » nourrissent encore nos souvenirs sur le sujet.



2016



Maytag 1948



# From ice harvesting to the refrigerator

by *André Laniel (AKA: the village story teller)*



André Laniel

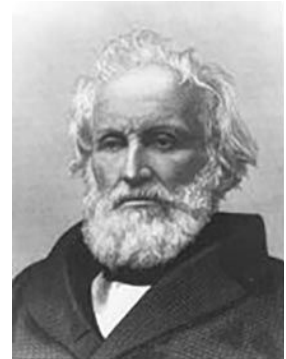
These days, it's easy to open the fridge door to start meal preparation or to enjoy a cold drink. Some appliances even make ice cubes automatically. At the beginning of the last century, it was quite a different matter. The household ice box was just another piece of wooden furniture close to the door to the back balcony.

Travel back with me to another era. Europeans coming to the New World brought with them methods for conserving food stuffs and borrowed other methods from the aboriginal peoples.

## A market to be tapped

In Europe, people had already developed a taste for cold drinks and frozen treats. However, a means to conserve these items had to be found because snow and ice were only accessible in the northern countries. Over time, businessmen realized that there was a market just begging to be tapped.

It was an American by the name of Frederic Tudor who exploited this as a commercial venture. He developed his customer base among the European elite as well as in Martinique, Cuba, India, Australia, and the southern United States. As time went by, he built giant ice houses in the countries where he set up businesses. On the return voyages, his boats brought back exotic fruits. Americans discovered new food stuffs.



Frédéric Tudor

## The first ice box

In New France, the first ice box was built at the Château Saint-Louis under Governor Louis Buade,



Sawing and ploughing the ice on the St. Lawrence

the Count of Frontenac. Ice was used to cool guests' drinks. As time went by, the benefits of using cold as a means of conserving food was discovered. So, our courageous ancestors ventured onto rivers and lakes to get this valuable commodity. Cutting took place a few days after the Feast of the Epiphany (Twelfth Night) or so long as the ice was at least 20 inches (51 cm) thick because the icy surface had to be capable of supporting the weight of horses, sleds, and workers.

## The cutting

One of the village men undertook the task of determining the sector to be cut. During the preceding weeks, the selected space had to be clearly marked and maintained. In order for the ice to thicken, the surface was cleared of snow because in fact it acts as insulation and several holes were drilled so that water could rise up onto the surface. This over-flow resulted in a more consistent texture.



An old-timer relates this story: “In the morning, once the cold had done its job, we turned up with horses and tools. We had to dress warmly, that is, with big hooded over-coats, sweaters, woolen socks, wool-lined leather mittens, and of course, hats with ear flaps. Not even  $-30^{\circ}$  and sometimes even  $-40^{\circ}$  nor north winds could keep us from working. Work began at day break and stopped at dusk. At noon, we stopped for awhile to eat and especially to savor a hot drink”.

The ice men operated big saws to cut blocks which were 4 feet (1.2 m) long by 2 feet (.6 m) wide and thick. A good sawyer could cut an average of 300 blocks per day. The blocks of ice were loaded onto ramps to bring them up to the level of the sleds. In the cities, commercial enterprises took over these tasks to respond to householders' needs.

Ice cutting took place during two to three weeks. Contractors stored the ice blocks in rooms in ice houses with double-walls filled with saw-dust as insulation. Moving the ice from the waterways to the big ice houses was done with sleds pulled by one or two horses.



Shooting ice blocks into the ice house - mid 1940s



## The ice “run”

In a large territory, the ice houses were situated in several locations. This reduced the distance between the depots and delivery runs and resulted in less loss of ice volume during the warmer months.

The delivery men used big clamps and ice picks. The pick was used to cut the blocks of ice to the size required by the customers. Protected by long leather aprons, they carried the blocks on their shoulders which were covered by old burlap bags.



They usually placed the blocks directly into the top sections of the households' ice boxes but customers sometimes preferred that the blocks of ice be left in pans placed on the balconies for that purpose. The men of the house could then move them later so that floors were not messed up. On Saturdays, the house wives washed and waxed the kitchen floors once the blocks of ice had been delivered.



There were no deliveries on Sundays. Signs left in windows or nailed to balcony pillars indicated to the delivery men what sized block to deposit. Two sizes were available: 25 (11.4 kg) and 50 (22.4 kg) lbs. During the '40's, a 25-lb block cost \$.15; a 50-lb block cost \$.25. At one time the federal government considered regulating prices. This would have prevented price gouging by companies who increased prices during warmer seasons.



More than 150 lbs. of frozen food easily stored in the big freezer section at the bottom of this new kind of refrigerator.

**"Up-Side-Down" refrigerator!**

Now—makers of famous Dual-Temp give you full family-size home freezer and refrigerator—all in one. Never needs defrosting!



**UP TOP**—more storage capacity than in regular top refrigerator. Compare actual food-storage space of this new kind of refrigerator with any regular refrigerator. It's big! And it's all in easy-reach positions—no bending or stooping.

**TWO TEMPERATURE CONTROLS**—one for the Sub Zero Freezer, one for the Thermal Cold Compartment. **TWO ROLL-OUT SHELVES**—easily cleaned, rust resistant. **ULTRA-VIOLET LAMP** in the humid cold compartment helps purify the air, retards growth of mold and bacteria. See it at your Admiral Dealer's now.

Admiral Refrigerators start as low as \$179.95



**AT THE BOTTOM**—great freezer holds 2 1/2 bushels of frozen food. Freezer laid at 20° below zero—insulated with any refrigerator-freezer. Just right for ice-quick freezing. Zero can be locked for regular frozen food storage.

**Admiral**  
Makers of the famous Dual-Temp

**A minor felony**

I still remember little Lucy who ran after the big wagon to "steal" tiny pieces of ice which she sucked, laughing all the way.

Refrigerators became more popular after the 2nd World War. They were usually the biggest appliance purchase that families made once electricity was hooked up.

In the Dorval area, the Legault, Bellefeuille, Boyer, Dixon, Rousse, Bélanger and Hébert families supplied ice for many years.

The tales that these folks still tell about that era bring back pleasant memories.

*Translated by Louise Dineen*



# 50<sup>e</sup> anniversaire de la ligue des Anciens

par Ian Rankin

Dorval est une ville où l'on peut commencer à jouer au hockey dès l'âge de cinq ans et où l'on peut continuer à jouer toute sa vie, même au-delà de ses quatre-vingt ans.

La ligue des Anciens Hockeyeurs a vu le jour en septembre 1968 à l'aréna de Dorval. Quelques Anciens soutiennent qu'elle aurait débuté au parc Pine Beach, patinoire extérieure utilisée quelques mois à compter de décembre 1967 dépendant de la météo. La limite d'âge à l'entrée aurait été fixée à 35 ans parce qu'en 1968, le plus jeune avait cet âge. À tout événement, la ligue composée des «membres fondateurs» a débuté avec la saison 1968-1969 dans un tout nouvel aréna avec René Gingras comme premier président.

La Ligue des modestes débuts prit rapidement de l'expansion : 4 équipes en 1969-1970, 6 équipes en 1970-1971 et 8 équipes dès 1971-1972. À cette époque la ligue fut scindée en deux divisions «A et B» de quatre équipes chacune qui jouaient tous les mardis soirs. La saison 1986-87 a marqué non seulement l'expansion de la ligue à 10 équipes, mais aussi la naissance du Tournoi Annuel du mois de janvier, sur invitation.

À l'origine huit équipes participaient à cet événement qui se voulait une levée de fonds pour les bonnes œuvres et associations sportives mineures. Des équipes de la région de Québec, de l'Ontario et du nord des États-Unis y ont participé au fil des années. Le comité organisateur du Tournoi a eu successivement comme président : Guy Viau, Jacques Boisselle, et Al Noftall, qui a fait passer le nombre d'équipes à 48; lui ont succédé Bruce Orr, Paul Rastelli et Dennis O'Neill. Le Tournoi caritatif annuel, créé en 1986 par les membres de la ligue et organisé par eux, leur famille et amis, jouit d'une réputation qui n'est plus à faire quant à la qualité du jeu, l'hospitalité chaleureuse et les sommes recueillies en vue d'octroyer des dons aux organismes communautaires et de bienfaisance. En 2003 la fameuse Coupe Stanley a été reçue et exposée pendant le tournoi; un moment d'émotion bien senti à l'occasion du 35<sup>e</sup> anniversaire de la ligue de Anciens. La tradition se poursuit toujours : à ce jour, la Ligue a remis plus de 600 000 \$ à ses bénéficiaires.

La saison 1992-1993 marqua encore une autre expansion pour la ligue des Anciens de 10 à 12 équipes. Deux ans plus tard la Ligue se subdivisait en trois catégories «A, B et C» de quatre équipes chacune. Une division supplémentaire nommée Early Birds a été ajoutée avec deux équipes en 2010 et deux autres en 2014; les Early Birds regroupent certains des membres aînés et plusieurs retraités, qui jouent à 16 h et 17 h seulement, alors que les autres peuvent alterner entre des parties débutant à 18 h et allant jusqu'à 23 h.



J. Pasquin - E. Rouleau - N. Laurin - G. Filtrault - L. Brooks - G. Arnott - P. Fee  
J. Kargakos - J. Lemieux - P. Lamarche - C. Trembley - D. Gleason - R. Miller - K. Hollingsworth  
A. Stringer - R. Ouellette



La Ligue s'est dotée d'un temple de la renommée reconnaissant certains membres qui ont fait beaucoup en donnant l'exemple de ce qu'est un véritable «Anciens». Le temple est situé dans la salle de réception de l'aréna de Dorval. Elle remet périodiquement des plaques qui commémorent ceux qui sont passés à la grande ligue dans le ciel et qui restent dans nos pensées.

La Ligue compte aujourd'hui plus de 240 membres et reste prête à en accueillir encore de nouveaux (anciens) comme membres. Ces mardi soirs sont particuliers : il n'est question ni de statistiques ni de séries éliminatoires ni de championnat; que de sport compétitif et amical. À la fin de la saison nous sommes tous des champions... du moins dans notre esprit.



Échange Oldtimers Dorval et Oldtimers Falmouth (Cape Cod) - Oct. 1985

En plus du tournoi de janvier les membres participent à des tournois dans d'autres villes voisines ou lointaines. Il y a aussi des échanges annuels qui perdurent depuis plus de 25 ans avec nos semblables Américains de Springfield et de Cape Cod, Massachusetts.

À l'aube de notre 50e saison de hockey amical qui débutera en septembre 2017 le plus important est que la Ligue demeure ouverte à tous, pour permettre une franche camaraderie sur la glace et à l'aréna les mardis soirs quand «Les Boys» se rencontrent.



Équipe Flames Oldtimers Dorval



# The Dorval Oldtimers Hockey League

*by Ian Rankin*

Dorval is a place where you can start playing hockey at 5 years old and have somewhere to play your whole life, even into your 80s.

The Dorval Oldtimers Hockey League was incorporated in September 1968. Certain "Original" Oldtimers have argued that the Oldtimers originated in December 1967, on an outdoor rink at Pine Beach Park. That season lasted approximately two and a half months and was of course dependent on weather conditions. The "35 years and older" rule was set down merely because the youngest guy playing at the time was 35 years old. In their first official year the Oldtimers started with only two teams at the brand new Dorval Arena and René Gingras as the first League President.



The Viscounts - Dorval Oldtimers

Good times and popularity brought rapid expansion: they grew to four teams in 1969-1970 and then to six teams the next year. Again, the following year, they expanded to eight teams in 1971-1972. It was then decided that the League would be split into two divisions, 4A and 4B. The League would not expand again until 1986-1987 when ten teams played every Tuesday night for the whole winter season.

1986 was a banner year for the League. That is the year that the Dorval Oldtimers Invitational Charity Tournament was first established. Players from across the region and beyond paid to come and play in the Dorval Tournament and the main goal was to raise funds for local charity and community groups and organizations. In the first year the tournament hosted only eight teams. It was chaired successively by Guy Viau, Jacques Boisselle, Al Nofall, Bruce Orr and Paul Rastelli. In January 2017 the tournament, chaired by Dennis O'Neill, hosted 54 teams and ran for nine days.

In 2003 the Stanley Cup paid a visit to our tournament. It was an emotional scene to see the cup at the Dorval Arena to celebrate our 35th season as les Anciens de Dorval.

The tournament has been going strong for 31 years now. The tournament is wholly operated by Dorval League members, their families and friends. By volunteering together, they produce an event with a solid reputation for hospitality and fun. Even better, since 1986 the Oldtimers tournament has been able to collect a total of over \$600,000 for the benefit of local charities and community organizations. While the tournament is a way for league members to give back to the

community the regular Tuesday night league games have continued to provide a great opportunity for exercise and friendly competition. There have never been any standings or stats, no play-offs, no league champions. Participative, competitive sport . . . at the end of the season, we are all winners (in our own minds).

In the years 1992-1993, the Dorval Oldtimers league expanded once again to 12 teams (6A-level and 6B-level teams). Next, in 1994-1995 it was decided that the League would be divided into 3 divisions, 4A, 4B and 4C. The league expanded twice more by adding an Early Birds division with 2 teams in 2010 and two more in 2014; the Early Birds tend to be made up of senior and retired members; they always play at 4 or 5 PM.



The Falcons - Dorval Oldtimers 1971-1972

The League has a Hall of Fame, currently located in the reception room at the Dorval Arena. Members are recognized for their accomplishments as Oldtimers. We also occasionally remit memorial plaques to remember those who have passed on, but are not forgotten. We also have a plaque that indicates the time line of the presidents who have given their leadership to the league. The Dorval Oldtimers League membership is currently at over 240 members; new members are always welcome.

In addition to hosting our own January tournament, several League members also participate in other local tournaments. Annual exchanges have been held for more than 25 years with our American friends from both Springfield and Cape Cod, Massachusetts.

We take pride in celebrating our 50th hockey season starting in September 2017 but the most important aspect for us is that the League allows us to just come out for a good game of hockey and for some honest camaraderie with "Les Boys" every Tuesday night. That is what it is all about.



The Blues - Dorval Oldtimers 1977-1978



# Mémoires de Joseph Décary



*L'abbé Joseph Décary a rendu disponible à la Société historique quelques vignettes de sa jeunesse. Ça nous fait plaisir de partager quelques extraits avec nos lecteurs.*

*par Louise Dineen*

Papa avait des fourmis dans les pattes. Il aimait bien que ça bouge même si ses jambes avaient été sérieusement amochées lors d'un accident de dynamitage. Comment, en effet, ne pas rêver d'excursions sur le lac-Saint-Louis, splendide nappe d'eau qui joutait sa propriété? C'est là d'ailleurs que nous, ses enfants, avons barboté et appris à nager, revêtus que nous étions des costumes de bain de l'époque qui étaient plus que modestes, je vous prie de me croire. Il y avait à une certaine distance une grosse roche (la roche à Primeau) d'où nous aimions sauter et plonger. Assez vite nous avons aussi connu les plaisirs de nous promener et de découvrir des magnifiques paysages qui nous mettaient plein la vue des beautés de la nature québécoise. C'est une richesse inestimable que nos lacs et rivières; pas surprenant que les étrangers nous les envient. Nous devons absolument les protéger de toute forme de pollution.

Du temps de mes jeunes années, le tourisme sur l'eau n'en était qu'à ses débuts et aux alentours de la métropole canadienne d'alors. Les propriétés riveraines appartenaient, pour la plupart, à de riches anglophones qui en profitaient pour s'adonner aux plaisirs de la voile ou s'y déplacer en gros "cruisers" aménagés en palais flottants. Quant aux citoyens ordinaires, ils se contentaient de les envier à moins de se satisfaire de la rame ou de l'aviron. Ainsi la pêche à la ligne ou la traîne comptait de nombreux amateurs qui souvent rapportaient de leurs excursions de belles prises qu'ils exhibaient fièrement à leurs congénères, ce qui était l'occasion de pêches miraculeuses.

Papa, quant à lui, a trouvé un moyen assez simple de procurer à sa nichée le plaisir d'explorer les vastes étendues du lac St-Louis. Il semblait en connaître les baies, les anses et les plages comme le fond de sa poche. Vers la fin des années 1920 et suivantes sont apparus et se sont multipliés les petits moteurs marins hors-bord fixés à l'arrière de l'embarcation. Les marques les plus connues arboraient les noms de Johnson, Evinrude, Elto, et autres. Papa s'est d'abord procuré une solide et vaste chaloupe de type Verchère, capable d'accueillir une bonne douzaine de passagers; un moteur Johnson de 10 forces propulsait l'embarcation qui pouvait affronter, en toute sécurité, les intempéries sur le lac.

En cours d'excursion papa cherchait à s'arrêter brièvement dans les endroits propices à la baignade comme l'île Dixie ou l'île St-Nicolas situé près de Chateauguay et où s'élevaient les ruines d'un vieux château abandonné; malheureusement pour le propriétaire qui l'avait érigé, il se trouvait sur le territoire de Kanawake, une réserve amérindienne.



Une chaloupe de type Verchère

À la suite d'un long procès, il avait été forcé à remettre l'île à ses légitimes propriétaires. Avec mon frère Rémi j'aimais m'aventurer à l'intérieur du bâtiment délabré et à contempler les suites d'une aventure qui avait mal tourné pour son constructeur.

Ce qui constituait le plaisir par excellence de nos aventures sur le lac, c'était d'assister aux régates de bateaux à moteur, qui se déroulaient chaque année à divers endroits comme Pointe-Claire, Lachine, Beauharnois et Valleyfield. Les concurrents étaient classés selon les chevaux développés par le propulseur. Les bolides devaient parcourir un tracé marqué par des bouées bien visibles et cela à plusieurs reprises. Ça faisait in joli vacarme mais quand on est jeune l'oreille peut accumuler les décibels... Le clou du spectacle, c'était la compétition entre bateaux munis d'engins fixés au plancher de l'embarcation. Je me rappelle encore de deux d'entre les concurrents : le Miss Canada et le Blue Bird. À l'occasion, il pouvait arriver que des accidents de parcours surviennent. Ça mettait du piquant au déroulement du spectacle annoncé et commenté à l'aide de puissants porte-voix. Ainsi je me rappelle encore très bien qu'une fois les équipiers de Miss Canada (appartenant à un Daoust de Lachine) aient été contraints de revenir en trombe au rivage et de noyer leur embarcation alors qu'un début d'incendie s'était déclaré.

Seul le mauvais temps empêchait papa de bouger par les beaux dimanches d'été. Les visites de famille se faisaient surtout ce jour-là. Ce n'était pas toujours des expéditions de tout repos, surtout avec le réseau routier du temps et les tacots qui le sillonnaient. Dans les années 1920, c'était toute une sortie que d'aller rendre visite à l'oncle Jean-Baptiste Aubry à St-Placide ou encore de se rendre au chalet de l'oncle Ernest Décary à Ste-Adèle. En particulier, les crevaisons, fréquentes à l'époque, apportaient tout un lot de problèmes à résoudre sur place la plupart du temps même si on était déjà équipé d'un pneu de rechange... Les opérations à effectuer prendraient trop de temps à expliquer.

Ça se passait de même dans le bon vieux temps!

*Compilé et traduit par Louise Dineen*

Postes Canada  
1991  
40¢



Canada Post  
1991  
40¢



# Memories of Joseph Décary

*Father Joseph Décary has kindly allowed the Historical Society to share these vignettes of his early days with our readers.*

*par Louise Dineen*



Papa had ants in his pants. He really liked to keep moving even if his legs had been seriously damaged in a dynamite accident earlier on. So, of course he dreamt about excursions on Lake Saint Louis, that splendid body of water right at the edge of his property. As a matter of fact, that's where we, his children, paddled around and eventually learned to swim wearing the bathing suits of the era which, believe me, were even more than modest. Quite far away, there was a big rock (la roche à Primeau) where we used to jump and dive. We were still quite young when we began to enjoy traveling around and discovering the magnificent landscapes of the Québec countryside. Our lakes and rivers are of inestimable value; it's not surprising that outsiders envy us. We absolutely must protect them from all forms of pollution.

During my early years, tourism on the waterways surrounding the Canadian metropolis was still in its earliest stages. For the most part, lakeside properties belonged to rich Anglophones who enjoyed their sailboats or huge cruisers which resembled floating palaces. Most ordinary citizens simply envied them or were satisfied with rowboats and canoes. Angling and trolling had many fans. Fishers often came back from their fishing trips with very nice catches which they proudly showed off to their buddies. The results often seemed to be miraculous!

Father decided to provide his brood with the pleasures of exploring the vast expanses of Lake Saint-Louis. He seemed to know its bays, coves, and beaches like the back of his hand. Around the end of the twenties, small marine motors which were attached to the sterns of boats made their first appearances. The best-known brands were Johnson, Evinrude, Elto, and others. Papa's first purchase was a big, solid rowboat known as a Verchère. It easily accommodated a dozen passengers, was powered by a 10 horse-power Johnson motor, and was able to cope with any bad weather easily and safely.



During our excursions, Papa usually tried to stop at places where we could swim, such as Dixie Island or St-Nicolas Island, near Châteauguay which still held the ruins of an abandoned château. Sadly, its owner had built it on Kanawake, an Amerindian reserve. After a lengthy court battle, he was forced to give the island back to its original owners. My brother Rémi and I enjoyed going into the dilapidated building and imagining what might have happened to the builder of the ill-fated château.



One of our favorite adventures on the lake was going to the motor boat regattas which took place each year at Pointe-Claire, Lachine, Beauharnois, and Valleyfield. The competitors were divided into classes according to the horse power of their motors. They had to make several circuits around a race course which was marked by highly visible buoys. They made quite a racket but being young we really enjoyed it. The high point of the day was the race between the type of boat which had its motor attached to the floor. I still remember the names of two of these competitors: Miss Canada and Blue Bird. Every now and then, there were accidents. These added spice to the spectacle which featured a play-by-play commentary broadcast over powerful loud-speakers. I can still remember one time when the team aboard Miss Canada (which belonged to the Daoust's from Lachine) had to rush back to shore and sink their boat because of a fire aboard.



Only bad weather stopped Papa from traveling around on summer Sundays. These days were reserved for family visits. These trips were not always the most restful, especially considering the road network of the time and the jalopies which used them. In the 1920's, it was quite the outing to go visit our uncle Jean-Baptiste Aubry in St-Placide or our other uncle Ernest Décary in Ste-Adèle. Tire blow-outs which were quite frequent at the time brought about many problems which had to be solved on the spot if a spare tire was available. It would take far too long to describe the stages of this operation.

And that's the way it was in the good old days!

*Compiled and translated by Louise Dineen*



# La Bibliothèque et le centre culturel de Dorval

par Beverley Rankin



Photo: Arch. Bibliothèque

La Bibliothèque et le centre culturel fêtent cette année leur 50e anniversaire! Tout a commencé en 1961 quand la Cité de Dorval mit sur pied un Comité du centenaire pour se pencher sur les projets à envisager pour célébrer le 100e anniversaire de fondation du Canada et le 300<sup>e</sup> anniversaire de fondation de Dorval pour 1967. Le comité proposa la création d'un centre culturel qui abriterait aussi la bibliothèque municipale, alors logée dans le sous-sol de l'école Saint-Joseph puis à la mairie. Le projet nécessitait des fonds, le gouvernement provincial fut approché début 1963, bien avant que les communautés canadiennes aient choisi leurs projets pour 1967. Les gouvernements fédéral, provincial et municipal accordèrent des subventions de 40 000 \$ chacun, et une intensive campagne de financement battit son plein au sein de la communauté de 20 000 âmes. Elle rapporta la rondelette somme de 100 000 \$. Le reste des 400 000 \$ du devis estimatif furent assumés par la municipalité. Le bureau d'architectes choisi était Oberman et Paskulin. Pour donner à la communauté une idée de ce à quoi le projet ressemblerait, une maquette fut exposée au magasin Morgan, au centre commercial Les Jardins Dorval. Le plan du bâtiment de 11 000 pieds carrés comprenait une grande bibliothèque bilingue, un centre culturel spacieux et clair pour des expositions d'œuvres d'art et des concerts, des salles de conférence, diverses salles de travail, et des bureaux.

Finalement, le grand jour arriva et l'inauguration de la Bibliothèque et du centre culturel de Dorval eut lieu le 18 novembre 1967. Parmi les invités d'honneur citons l'Honorable Judy LaMarsh, secrétaire d'État. Les citoyens d'Oakville, ville avec laquelle est jumelée Dorval, offrirent un chêne blanc à la population de Dorval. Dans son discours, le maire de Dorval, Sarto Desnoyers, a souligné que la réalisation de la Bibliothèque et du centre culturel témoignait de ce qui pouvait être accompli quand des gens sincèrement engagés envers l'enrichissement de leur communauté mettaient tous leurs efforts ensemble. Le personnel de la nouvelle bibliothèque comptait Noel Ryan, bibliothécaire en chef; Ann Lachance, adjointe administrative; Helen Balcer, bibliothécaire adjointe; ainsi que Pauline Dumas, Muriel Jeffries et Therese Murphy.

À peine 30 ans plus tard, les 20 et 21 janvier 1996, on dévoilait un projet de 2,9 millions \$ d'agrandissement et de rénovation de la bibliothèque, qui, demeurée quasiment inchangée depuis sa construction en 1967, répondait en conséquence aux besoins d'une bibliothèque de 1967, soit pas beaucoup mieux qu'un entrepôt de livres. Jill Roberts, alors directrice de la bibliothèque et des activités culturelles, expliquait: «l'objectif de ce projet n'était pas d'agrandir la bibliothèque ni d'augmenter la collection, mais plutôt de donner plus de place à la collection pour respirer. Nous voulions que la bibliothèque soit un lieu où les gens aient plaisir à venir».



Photo: Arch. Bibliothèque

Le projet commença en juin 1992, avec la formation d'un groupe de travail de citoyens chargé d'examiner les services de la bibliothèque, qui remit ses conclusions à un comité directeur de cinq membres, à savoir Germain Daoust, directeur de la Planification de la ville; Edgar Rouleau, conseiller municipal; Dick Cuttall, directeur des Loisirs et de la culture; Marius Bouchard, architecte, et Jill Roberts. Le ministère de la Culture et des communications du Québec accorda une subvention de 1,2 million \$, alors que le budget déjà prévu couvrait le reste des dépenses. La construction commença en avril 1995 pour se terminer à la mi-décembre. Après rénovation, le bâtiment occupait 22 000 pieds carrés, soit presque le double de sa surface d'origine. Heather Allard, conseillère municipale qui pilota le projet, en décrivait avec fierté les points saillants :

- Le centre des découvertes, un lieu convivial où les enfants peuvent manipuler des objets, destiné à encourager leur curiosité naturelle
- La salle de l'heure du conte, adjacente au centre des découvertes, sert d'amphithéâtre aux enfants pour l'heure du conte
- Des salles de travail en groupe, fermées, pour les étudiants et autres usagers
- Le salon d'été, qui prolonge la bibliothèque avec vue sur le lac Saint-Louis, offre une ambiance plus relaxante pour lire ou écouter de la musique
- La salle des activités, avec une estrade, un écran de projection, un VCR, une petite cuisine et une penderie, peut contenir jusqu'à 75 personnes assises pour des conférences ou des ateliers.



Heather Allard

Photo: Dick Nieuwendyk

La nouveauté la plus notable pour les utilisateurs de la bibliothèque fut toutefois l'automatisation, qui a permis de supprimer les cartes de catalogage et de faire le suivi des emprunts. Des postes Internet furent également mis à la disposition des usagers.

Pour le 40<sup>e</sup> anniversaire de la bibliothèque et du centre culturel, un jardin aquatique, ajouté du côté est du bâtiment, fut inauguré par un lâcher de papillons.

En 2012, un nouveau système informatique du nom de V-Smart fut implanté, qui permet de communiquer avec les usagers par courriel, les avertir de leurs retards, de leurs réservations, et envoyer des rappels amicaux. Le Wi-Fi a aussi été généralisé.

En 2014, La réception a été reconfigurée avec un nouveau comptoir pour être plus accueillante.

Toujours pour suivre l'époque, des bornes d'identification à radio-fréquence furent implantées qui permettent aux usagers d'enregistrer eux-mêmes leurs transactions, ainsi qu'un outil interactif et convivial en ligne de découvertes, pour consulter les nouveautés à la bibliothèque et les informations sur les activités, et pour finir, une application qui permet d'avoir toujours le catalogue à portée de main.



La réception - 2013

Photo: Dick Nieuwendyk

À la fin de 2016, un nouveau coin de lecture extérieur avec des bancs et un éclairage tamisé fut inauguré côté ouest, avec en son centre, la statue d'une femme lisant un livre à un enfant. Ce lieu paisible est dédié à la mémoire de Heather Allard, longtemps conseillère municipale, décédée en 2014.

Avec les années, les collections de la bibliothèque ont évolué. Les collections désuètes, comme les cassettes audio, les films 16 mm, les cassettes VHS, les CD-ROM ont été éliminés. Aujourd'hui les collections matérielles de la bibliothèque sont complétées par les collections numériques comme les cours de langue, les encyclopédies, les films et les livres électroniques, que les membres peuvent emprunter 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 dans le confort de leur foyer!

Ainsi, la bibliothèque a connu bien des transformations depuis 1967, et continuera à évoluer pour s'efforcer d'améliorer ses services aux usagers en restant à l'écoute de leurs besoins. Ce qui demeure au cours du temps est sa mission première : être un lieu privilégié pour « lire, apprendre, réfléchir, chercher, créer, travailler, explorer et rêver à tout âge ». Bien des habitués passent à la bibliothèque tous les jours et en font leur lieu de travail, ou y viennent pour se relaxer ou pour rencontrer des gens. Les sociologues appellent cela un tiers-lieu. Ce sont des endroits où les gens se rassemblent régulièrement ailleurs qu'au travail ou à la maison. Les tiers-lieux contribuent à nous rendre la vie agréable. Ils nous donnent un sentiment d'appartenance, d'identité; ils nous ressource, ils nous aident. Des habitués comme Charles Akhrass apprécie la bibliothèque car c'est un endroit relaxant. Même les tout petits s'y sentent à l'aise quand on les habitue à fréquenter les livres dès leur plus jeune âge par le biais du programme « Comptines pour les bébés », qui les aide à prendre l'habitude de lire pour le reste de leur vie.

Nos bibliothécaires ont pu voir comment les Dorvalois et Dorvalaises aiment leur bibliothèque et viennent souvent la faire visiter à des membres de leur famille de passage. La bibliothèque à quelque chose à offrir à chacun et chacune; son personnel courtois et compétent est toujours heureux de guider les usagers sur le chemin de la découverte. Passez à votre bibliothèque dès aujourd'hui!

Source : Archives de la Montreal Gazette



Bibliothèque des enfants

Photo: Arch. Bibliothèque



Photo: Dick Nieuwendyk

2016





# Dorval Library and Cultural Centre

by Beverley Rankin



Photo: Arch. Bibliothèque

The Dorval Library and Cultural Centre celebrates its fiftieth anniversary this year! It all began in 1961 when the City of Dorval established a Centennial committee to look into projects to help celebrate Canada's 100th birthday and the 300th anniversary of the settlement of Dorval in 1967. The committee put forth the idea of a cultural centre in which the municipal library could be relocated, as it had been housed up until then in the basement of St. Joseph School and later in City Hall. The project required financial assistance, so approaches were made to the provincial government in early 1963, long before most Canadian communities had selected a project for 1967. Grants of \$40,000 each were received from the federal, provincial and municipal governments, and an intensive financial campaign within Dorval brought in \$100,000 from the population of 20,000. The balance of the estimated final price of \$400,000 was borne by the municipality. The architectural firm chosen for the project was Oberman and Paskulin and to give the community an idea of what the project would look like, a scale model was put on display at Morgan's store in the Dorval Gardens Shopping Centre. The plan for the 11,000 square foot building included a large bilingual library, an expansive and bright cultural centre for art exhibits and concerts, conference rooms, various other work rooms and office space.



Photo: Library Archives

Ready for opening

Finally, the big day arrived and the inauguration of the Dorval Cultural Centre and Library was held on November 18th, 1967. Guests of honour included the Secretary of State, the Honourable Judy LaMarsh. A white oak was offered to the citizens of Dorval by the citizens of Oakville, our twin city. In his speech, Mayor SartoDesnoyers recognized that the completion of the Cultural Centre and Library was evidence of what could be achieved through the cooperation of people truly interested

in the enrichment of the community. The staff of the new library included Mr. Noel Ryan, Chief Librarian; Mrs. Ann Lachance, Administrative Assistant; Mrs. Helen Balcer, Assistant Librarian; and Mrs. Pauline Dumas, Mrs. Muriel Jeffries and Mrs. Therese Murphy, staff members.

Fast forward to almost 30 years later: the unveiling of the library's \$2.9 million expansion and renovation project on January 20th and 21st, 1996. The Library prior to expansion had been basically unchanged since construction in 1967, and consequently met the needs of a 1967 library, which was essentially as a warehouse for books. Jill Roberts, Dorval's then Director of Library and Cultural Activities, explained: "The goal of the project wasn't to expand or enlarge the library's collection, but rather to give the collection more room to breathe. We wanted to make the library a place where people can go and enjoy the experience."



The project began in June 1992, when a citizens' task force was formed to look into library services in Dorval. The task force's findings were turned over to a five-member steering committee which consisted of Dorval's Director of Planning, Germain Daoust; Councillor Edgar Rouleau; Director of Leisure and Culture, Dick Cuttell; architect Marius Bouchard and Jill Roberts. A grant of \$1.2 million came from the provincial government's Ministry of Culture and Communications, while funds previously appropriated took care of the balance. Construction began in April 1995 and was completed in mid-December. With the renovations, the building now covered 22,000 square feet, almost double the size of the initial structure. Councillor Heather Allard who spearheaded the project was proud to describe the highlights of the renovation:

- The Discovery Room: a user-friendly, hands-on children's area designed to encourage children's natural curiosity;
- The Story Hour Room: adjacent to the Discovery Room, which acts as an amphitheatre during Story Hour readings to children;
- Study Rooms: a pair of enclosed areas for students or groups working on projects;
- The Gazebo: an area just off the main library facing Lake St. Louis which offers a relaxed atmosphere for reading and music listening;
- The Activity Room: which featured a stage area, screen, VCR and a small kitchen and cloak room and can seat up to 75 people for conferences and workshops.



The Activity Room - 2014

Photo: Dick Nieuwendyk

The change which had the greatest impact on library users, however, was the introduction of the Automated Library System which eliminated the need for a card catalogue and automated the library's circulation functions. Internet stations were also added.

On the occasion of the 40th anniversary of the library and cultural centre, a new water garden on the building's east side was inaugurated and butterflies were released to celebrate the event. More changes were introduced in 2012. A new computer system called V-Smart was installed

which allowed for communication via email for late notices, reservations, and courtesy notices. Free Wi-Fi was now also available in the library.



Photo: Dick Nieuwendyk

Mayor Edgar Rouleau at the new self-check station

In 2014, the entrance was redesigned to make patrons feel more welcome and a new counter was installed. Again, in keeping with the times, RFID technology was installed allowing for self-check stations, as well as an interactive and easy-to-use online "Discovery Tool", to access the catalogue library news and information about activities, and finally a Library app, so the catalogue is always handy.

In late 2016, a new outdoor reading area with subtle lighting and benches was inaugurated on the west side of the library. In the centre is a statue of a woman reading to a child. This quiet area is dedicated to Heather Allard, a long-time municipal councillor who passed away in 2014.



Photo: Dick Nieuwendyk

Heather Allard  
1952 - 2014

Over time, the library's collections have evolved. Obsolete formats, such as cassettes, 16 mm films, VHS, CD-ROMS were phased out. Today the library's physical holdings are complimented by digital collections, such as language courses, encyclopaedias, films and e-books, that members can access 24/7 from the comfort of home!

As you can see, the library has undergone many changes since 1967, and will continue to move forward in the effort to improve services to the patrons and stay attentive to their needs. What has remained constant however, throughout the years, is the core mission. The Dorval Library has been and always will be a place "for readers, learners, thinkers, seekers, creators, workers, explorers, and dreamers of all ages". Many people come to the library every day and choose it as a place to work, relax or meet other people. Sociologists describe this concept, of a community space where people congregate outside of work and home, as a "third space". Third spaces contribute to the life worth living. They root us; they restore us; they support us. Regulars such as Charles Akhrass appreciate the library as a stress-free place. Even our youngest members of society are made to feel at home as they are introduced to books at a very early age through the program "Books for Babies", which helps to make reading a lifelong habit for them. Our librarians have seen how Dorval residents love their library and often bring in family members to show it off to them. The library offers something for everyone, and the courteous, professional staff is always happy to guide patrons on their road to discovery. Come and visit the Dorval Library today!

Source: Montreal Gazette archives



Photo: Dick Nieuwendyk



*par Michel Hébert*

# ROGER PELLETIER

## Un grand Dorvalois



Nous reproduisons ici un article paru dans l'édition du 3 décembre 2016 du journal La Presse sous la plume de monsieur Stéphane Champagne.

Il a vécu près d'un siècle, au cours duquel il s'est consacré à l'aviation militaire et civile. Roger Pelletier, pilote médaillé de la Seconde Guerre mondiale, contrôleur aérien, consultant à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et fondateur d'une escadrille de cadets de l'air, est décédé à Dorval le 20 novembre 2016. Il avait 99 ans.

Rien ne prédisposait Roger Pelletier, l'aîné d'une famille de 12 enfants de St-Hyacinthe, à devenir un officier émérite au sein de l'Aviation royale canadienne. À 22 ans, instituteur dans école primaire, M. Pelletier s'est porté volontaire pour servir son pays lorsque le conflit a éclaté en Europe en 1939.

Après l'obtention d'un brevet de pilote au Québec, il traverse l'Atlantique et poursuit sa formation en Angleterre pour mieux prêter main-forte aux Alliés. Jusqu'en 1943, Roger Pelletier pilote de vieux bombardiers de type Vickers Wellington. Impossible, évidemment de savoir ou le pilote québécois a largué ses premières bombes au nom des Alliés. Selon sa fille Carole, Roger Pelletier a participé à plusieurs missions. " Comme la plupart des gens qui y ont pris part, dit-elle, mon père ne parlais jamais de la guerre. Il fallait lui poser des questions "

En faisant au cours des derniers jours le tri des biens familiaux, Carole Pelletier a trouvé les quatre médailles que son père a reçues pour sa participation au conflit de 1939-1945. 'Plus jeunes, nous n'avions pas conscience du rôle que mon père a joué', poursuit Mme Pelletier. Le service militaire de Roger Pelletier a pris fin abruptement en 1943. En raison de conditions météorologiques exécrables, le pilote a été victime d'un grave accident au retour d'une mission. Souffrant d'une blessure sérieuse dont une jambe cassée, il a été aussitôt rapatrié au Québec.

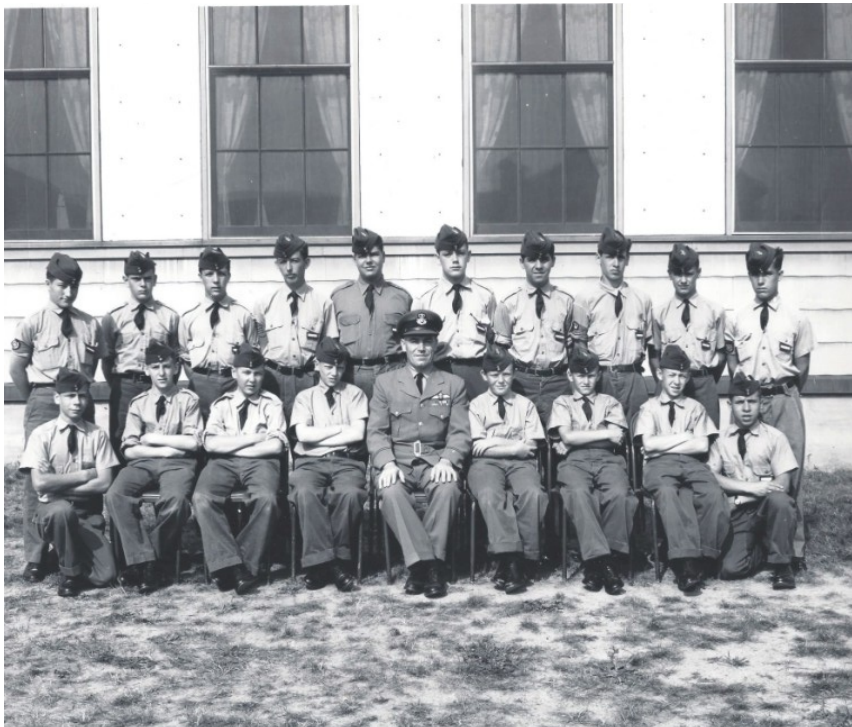
En 1944, il épouse Rachelle Daigle, avec qui il aura trois enfants. C'est également à cette époque que Roger Pelletier entre dans le monde de l'aviation civile. Il travaille tout d'abord à l'aéroport de Moncton au Nouveau Brunswick, à titre de contrôleur aérien. Puis, en 1950, il est embauché à l'aéroport de Dorval où il devient superviseur. En 1963, il est recruté par l'OACI. Il occupe le poste de consultant expert au service de la circulation aérienne.

Avec cet emploi, il travaille aux quatre coins de l'Afrique puis dans les Antilles. À 75 ans bien sonnés, il part à la retraite et, avec sa seconde conjointe, il multiplie les voyages autour du globe.

Snowbird assumé, Roger Pelletier a conduit sa propre voiture entre le Sunshine State et le Québec jusqu'à l'âge de 90 ans. "Il avait tous les talents," lance sa fille Carolle. "Il a même construit de ses propres mains la maison familiale. Jusqu'à la fin, il a été très lucide.

"Comme si ce n'était pas assez, Roger Pelletier a contribué, en 1958 à mettre sur pieds l'Escadrille 686 Dorval. Fusionnée depuis avec celle de Lachine, l'Escadrille 686 a vu passer des milliers de jeunes avides d'apprendre sur l'aérospatial.

Michel Hébert, a été cadet membre de l'Escadrille 686 de 1959 jusqu'en 1965. Il en garde d'excellents souvenirs. "Nous sommes allés en Angleterre dans le cadre d'un voyage d'échange avec les cadets anglais. Les membres de l'Escadrille profitaient d'un camp d'été de deux semaines à toutes les années. L'Escadrille a même gagné le prestigieux trophée Walsh remis au meilleurs corps de milice du Québec trois années de suite". Mais ce qui a plus marqué Michel Hébert : l'obtention de son brevet de pilote. Un privilège obtenu entre autres grâce à Roger Pelletier. "Tous les matins à 6h, M. Pelletier venait chercher les cadets et nous conduisait à l'aéroport de Cartierville. Le soir, il nous ramenait à la maison. C'est un grand monsieur qui a beaucoup fait pour la jeunesse de Dorval." soutient Michel Hébert."



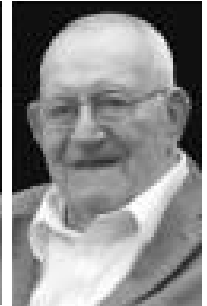




*by Michel Hébert*

# ROGER PELLETIER

## A great Dorvaler



This article by Stéphane Champagne was published in the December 3, 2016 edition of La Presse.

He lived for almost a century devoting his time to military and civilian aviation. Roger Pelletier, a decorated 2nd World War pilot, air traffic controller, consultant to ICAO (International Civil Aviation Organization), and founder of an Air Cadet Squadron, died at Dorval on November 20, 2016. He was 99.

There was no predicting that Roger Pelletier, the eldest of a family of 12 children from St. Hyacinthe, would become a respected Royal Canadian Air Force officer. At 22, while teaching in an elementary school, he volunteered for military service when war broke out in Europe in 1939.

After receiving his pilot's license in Quebec, he crossed the Atlantic and continued his training in England in service to the Allied cause. Until 1943, Roger Pelletier flew older bombers like the Vickers Wellington. It isn't possible to know exactly where the Quebec pilot dropped his first bombs on behalf of the Allies. According to his daughter Carole, he participated in many missions. "Like many of those who took part in the War", she said, "he never talked about it. One had to ask him questions."

During the past few days, while sorting through family memorabilia, Carole Pelletier found four medals which her father had received for his participation in the 1939-1945 conflict. "When we were younger, we were not aware of the role our father had played", continued Mrs. Pelletier. Roger Pelletier's military service came to an abrupt halt in 1943. He was the victim of a serious accident as the result of atrocious weather when returning from a mission. Suffering from serious wounds including a broken leg, he immediately returned to Quebec.

In 1944, he married Rachele Daigle with whom he had three children. Around the same time, he entered the world of civil aviation. He first worked in New Brunswick at the Moncton Airport as air traffic controller. Then in 1959, he was hired by the Dorval Airport and became supervisor. In 1963 he was recruited by ICAO to be their consultant on air traffic. In that capacity, he travelled to the four corners of Africa and the Antilles. At 75, he took a well-earned retirement and continued his globe-trotting with his second wife.

Full-fledged Snowbird, Roger Pelletier drove his own car back and forth to the Sunshine State until he was 90." He had so much talent." said his daughter Carole. "He even built the family home. He was very lucid until the very end."



As if that weren't enough, in 1958, Roger Pelletier helped to establish 686 Dorval Air Cadet Squadron. Thousands of enthusiastic youngsters joined the Squadron to learn about aerospace. The Squadron was eventually merged with Lachine.

Michel Hébert was a cadet in the 686 Squadron from 1959 to 1965. He has wonderful memories of the time. "We went to England on an exchange program with English cadets. Cadet members of the Squadron participated in two-week summer camps every year." The Squadron even won the prestigious Walsh trophy attributed to the best cadet corps in Quebec three years in a row.

Michel Hébert was most impressed when he obtained his pilot's license. It was a privilege among others that he obtained thanks to Roger Pelletier. "Every morning at 6 AM Mr. Pelletier came to pick up the cadets and drove us to Cartierville Airport. At the end of the day, he brought us home. He was a great gentleman who did a lot for the youth of Dorval." said Michel Hébert.

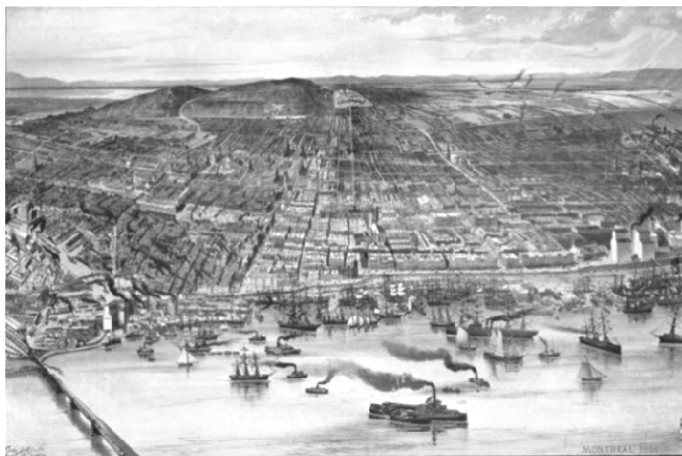


# Factoïdes 1892



*par Louise Dineen*

Dorval est la doyenne du West Island, fondé en 1667, et un des plus vieux établissements en Amérique du Nord. Quoique 1892 était une année marquante pour notre petit patelin, il y a eu des événements intéressants ailleurs aussi. Voici quelques exemples :



Montréal 1892 (Musée McCord M984210)

**1892** (MDCCCXCII) était une année bissextile.

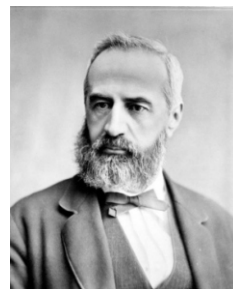
**1792-1892** le Centenaire des provinces du Haut et du Bas-Canada Selon les données du recensement de 1891, la **population du Canada** était de 4, 833, 239.

## LES CHEFS D'ÉTAT

**Alexandrina Victoria** (24 mai 1819 – 22 janvier 1901) était la reine du Royaume uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande et Impératrice des Indes.

**Sir J.J.C.Abbott** était le troisième Premier ministre du Canada. Il a démissionné le 24 novembre en raison de sa santé fragile. John Thompson l'a remplacé le 5 décembre.

**Charles Boucher de Boucherville**, chef du parti Conservateur de Québec a gagné les élections générales le 8 mars 1892 en défaisant le parti Libéral d'Honoré Mercier qui a dit : Le verdict du peuple est injuste et sera sévèrement blâmé par l'Histoire. De Boucherville, fera voter une loi octroyant le droit de vote aux femmes célibataires et propriétaires et aux veuves aux élections municipales et scolaires, à la condition qu'elles ne se portent pas candidates.



Charles Eugène Boucher de Boucherville vers 1900 (BANQ)

## SPORTS

**18 mars** Sir Frederick Stanley annonce son intention de faire le don d'un trophée qui sera symbolique de la suprématie au hockey. Le Montreal AAA Club a gagné la première Coupe Stanley avec un bilan de 7-1-0 dans la ligue AHA.

**Hockey féminin** La première partie documentée a eu lieu sur un patinoire extérieur à Barrie, Ontario.

**7 septembre** James Corbett a assomé John Sullivan en 21 rondes pour le titre de boxe poids-lourds.

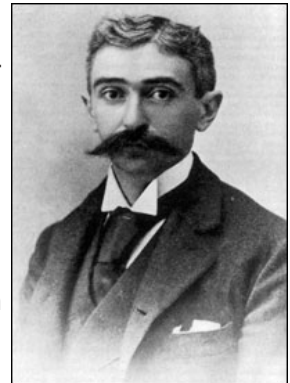


Le Montreal AAA Club (Wm Notman - BAC-LAC)

Le **Club de Patinage de Lachine Skating Club** En 1892 des membres de ce club, menés par M. Philips, suggèrent d'ajouter le sport écossais du curling aux activités d'hiver. A partir de ce moment le Club devint le noyau du curling pour tout l'ouest de l'île de Montréal. Le L.S.C. a demandé une affiliation au Royal Caledonia Curling Club qui fut acceptée. Dès lors le club changea de nom pour devenir le **Lachine Skating and Curling Club**.

Le premier Corps de Leaders du **YMCA** a débuté à Montréal pour former des Directeurs en éducation physique qui deviendront également des leaders dans leurs communautés. Ils suivaient des cours d'anatomie, physiologie et premiers soins.

Le **Canadian Cricket Association** a été formée en 1892 et elle est toujours l'organe directeur avec huit Association provinciales. L'idée de faire revivre les Jeux olympiques est venue du Baron Pierre de Coubertin qui a lancé un plan pour les jeux modernes le 23 novembre 1892.



Pierre de Coubertin

## BUSINESS & COMMERCE

**Montréal était la métropole du Canada.**

**12 avril** George C Blickensderfer a breveté la première machine à écrire portable.

**15 avril** General Electric Company est établie à New York.

**26 avril** Inventrice **Sarah Boone** a breveté sa planche à repasser. Elle fut une des premières femmes de race noire aux États-Unis à recevoir un brevet. **Josephine Garis Cochrane** a inventé le lave-vaisselle et ainsi devient la sainte patronne des femmes émancipées de l'avenir.

**20 mai** George Sampson a breveté le premier sèche-linge.

**22 mai** Dr Washington Sheffield a inventé le tube de dentifrice.

**6 juin** Chicago South Side Elevated Railroad ouvre (3.6 milles).

**15 juillet** Canadian General Electric Company Limited a reçu son charte fédérale à Peterborough, ON.

**2 août** Le premier escalier roulant mécanique est breveté à New York par son inventeur, l'américain Jesse W. Reno

**27 septembre** Joshua Pusey invente la boîte d'allumettes book matches (Flexible Matches). Il vend son brevet au Diamond Match Company en 1895.

Joel Cheek a créé un mélange de café spécial pour l'Hôtel Maxwell House à Nashville, Tenn. C'est l'original **Café Maxwell House**.

La compagnie de thé **Salada** est fondée à Toronto en 1892 par Peter Charles Larkin. Il utilise un sachet d'aluminium pour l'emballage, ce qui permet de conserver la qualité du thé plus longtemps.

La **Compagnie de téléphone Bell** de Montréal exploitait presque l'intégralité du réseau en Ontario, au Québec et au Manitoba. Elle comptait 492 bureaux, 26 651 instruments en usage, 6 204 milles de poteaux et 32 214 milles de fils téléphoniques.



Peter C. Larkin  
1926

**21 septembre** No. 350 "Rocket" était le premier tramway électrique en service au "Montreal Street Railway Co." Il desservait la ligne de Bleury-du Parc-Mont-Royal-Amherst-Rachel-Craig. L'électrification a accéléré le service et a doublé l'achalandage en deux ans à 20 millions de

voyages. La Compagnie était sous le contrôle d'hommes de finance comme le Sénateur Joseph Forget, qui détenait également la monopole des services publics.



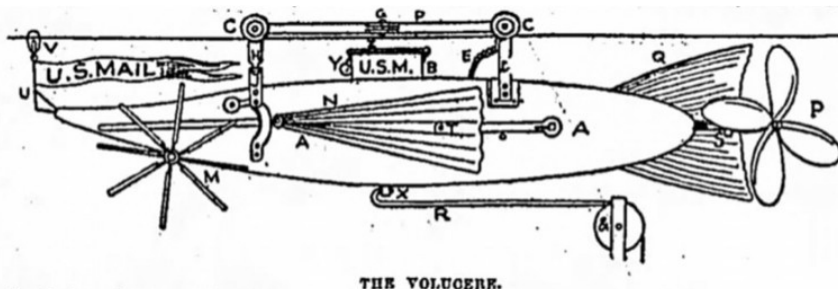
Le Château Frontenac

Photo: Dick Nieuwendyk

**Le Château Frontenac** (Fairmont Hotel Frontenac) Le projet de construction de cet hôtel historique pour le Canadien Pacifique à Québec a commencé en 1892 à Québec.

### Le premier drone

Le Volucere (croquis du New York World en 1892). The Volucere pouvait "transporter cent livres de courrier entre deux villes avec une vélocité jamais vue".



THE VOLUCERE.

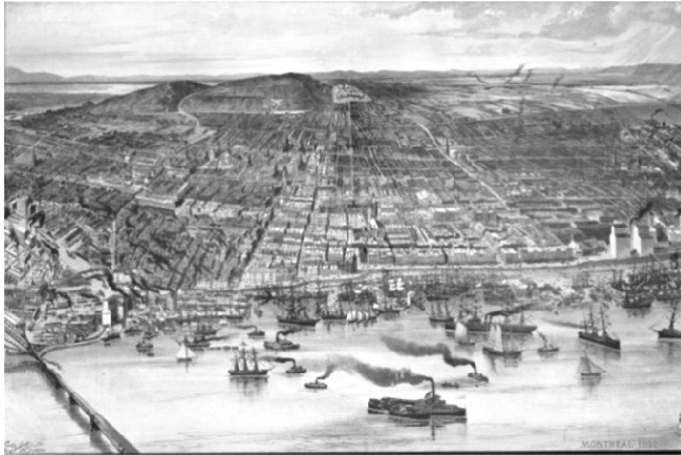


# Factoids 1892



by Louise Dineen

Dorval is the oldest city in the West Island, founded in 1667, and one of the oldest settlements in North America. While 1892 was indeed a monumental year for Dorval, the world outside its borders also had landmark events. Here are some examples:



Montréal 1892 (McCord Museum M984210)

**1892** (MDCCCXCII) was a leap year.

**1792-1892** marked the Centennial of the Provinces of Upper and Lower Canada. **The population of Canada**, according to the 1891 Census results, was 4,833,239 people.

## HEADS OF STATE

**Alexandrina Victoria** (May 24, 1819 – January 22, 1901) was Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and Empress of India.

**Sir J.J.C.Abbott** was the 3rd Prime Minister of Canada. He resigned on November 24 due to ill health. John Thompson took over on December 5.

**Charles Boucher de Boucherville**, head of the Conservative party, won the Quebec general election on March 8, 1892 by defeating the Quebec Liberal Party led by Honoré Mercier who said: “The people’s verdict is unjust and will be severely blamed by history.” (*Le verdict du peuple est injuste et sera sévèrement blâmé par l’Histoire.*) De Boucherville spearheaded the passing of legislation granting single, land-owning women and widows the right to vote in municipal and school elections so long as they did not run for office themselves.



John Joseph Caldwell Abbott  
1821-1893  
(Nat. Arch. of Canada PA033933)

## SPORTS

**March 18** Sir Frederick Stanley announced his intention to donate a trophy symbolic of hockey supremacy. The Montreal AAA Club captured the first Stanley Cup championship by finishing on top of the AHA standings with a record of 7-1-0.

**Women's ice hockey** The first documented game took place on an outdoor ice surface in Barrie, Ontario.



James J. Corbett

**September 7** James Corbett KO'd John Sullivan in 21 rounds for the heavy-weight boxing title.



Lord Stanley  
ca 1893

**Lachine Skating Club** In 1892, some of the club members, led by Mr. Philips, recommended adding the Scottish sport of curling to the winter program and a resolution was passed. As a result, the Club became the nucleus of curling in the West Island, so the L.S.C. applied and was accepted into the Canadian Branch of the Royal Caledonia Curling Club. With this acceptance, the club changed its name to the **Lachine Skating and Curling Club**.

First **YMCA Leaders Corps** began in Montreal to train Physical Directors to become leaders in physical education and leaders in the community, with classes ranging from anatomy, physiology and first aid.

The **Canadian Cricket Association** was formed in 1892, and is still the governing body, with eight provincial associations. It had been played from coast to coast to coast by the 1890's.

The idea of reviving the **Olympic Games** originated with Baron Pierre de Coubertin, a 29 year old French aristocrat who first publicly raised the issue on November 23, 1892.

## BUSINESS & COMMERCE

**Montreal was Canada's metropolis.**

**April 12** George C Blickensderfer patented the portable typewriter.

**April 15** General Electric Company formed & was incorporated in New York.

**April 26** Inventor Sarah Boone patented her ironing board invention becoming one of the first black woman in the United States to receive a patent. May 20 George Sampson patented the clothes dryer.

**May 22** Dr Washington Sheffield invented the toothpaste tube.

**June 6** Chicago South Side Elevated Railroad opened (1st 3.6 miles).

**July 15** Canadian General Electric Company Limited was federally chartered in Peterborough, Ontario.

**August 2** The first escalator was patented in New York by its inventor an American Jesse W.Reno.

**September 27** Joshua Pusey invented book matches (called them Flexible Matches) then sold the patent to the Diamond Match Company in 1895 or 1896.



1987 Djibouti postage stamp

**December 27** Foundation Stone of Cathedral of St John laid (New York City).

**Joel Cheek** created a special coffee blend for the Maxwell House Hotel in Nashville, Tennessee. It became known as Maxwell House Coffee.

**The Salada Tea Company** was founded in Toronto by Peter Charles Larkin. He used aluminum packaging to ensure longer-lasting quality.

**Josephine Garis Cochrane** invented the dishwashing machine and became the patron saint of the emancipated woman of the future.

**The Bell Telephone Company** of Montreal operated almost the entire telegraph system in Ontario, Quebec and Manitoba. It had 492 offices, 26,651 sets of instruments in use, 6,204 miles of poles and 32,214 miles of wire.

**Chateau Frontenac** (aka Fairmont Hotel Frontenac) The project to build this historic landmark hotel for Canadian Pacific Railway in Quebec City began in 1892.

**September 21, 1892 First Montreal Electric Tramway** No. 350 "Rocket" was the first electric tramway put into service by the "Montreal Street Railway Co."

It served the Bleury-Park-Mount-Royal-Amherst-Rachel-Craig line. Electrification speeded up service and doubled annual ridership in two years to 20 million trips. The Company was controlled by financiers like Senator Louis-Joseph Forget, who also held a monopoly on the city's gas and electrical utilities.

## LAW

The Canadian Parliament enacted the Criminal Code. Drafted in just over a year by the Justice Department under John Sparrow David Thompson consisting of fourteen men occupying six offices, it was the first such code to be enforced in a self-governing jurisdiction in the British Empire.

## QUEBEC

February 20 - According to the treasurer John Smith Hall, the consolidated debt of Quebec increased in five years from \$18,800,000 to \$26,210,000. He hoped to prove that the financial situation of the province was fragile because of the excessive spending by the Mercier government.

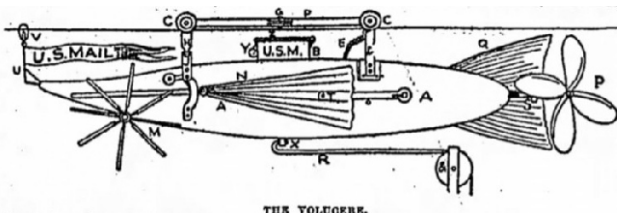
**20 février** - Selon le trésorier John Smythe Hall, la dette consolidée du Québec est passée en 5 ans de 18 800 000 \$ à 26 210 000 \$. Il veut ainsi prouver que la situation financière de la province s'est fragilisée à cause des dépenses excessives du gouvernement Mercier.



Joel Cheek



1921 ad



### **The first drone**

The Volucere, as pictured in an 1892 edition of the New York World. The Volucere (an aerial electric mail car) could "transport one hundred pounds of mail between two cities with a hitherto unattained velocity."



# L'incorporation du village de Dorval en 1892

par Jean-Pierre Raymond



Le 24 juin 2017, nous marquerons le 125<sup>e</sup> anniversaire de l'incorporation du village de Dorval. Cependant, quand on traite de l'histoire d'un territoire, on doit toujours prendre garde à la géographie du territoire désigné par un nom car il peut changer selon l'époque. C'est ainsi que le massacre de Lachine est en fait survenu sur le territoire qui est aujourd'hui identifié comme étant Dorval. De même, les rapides de Lachine sont en fait adjacents au territoire de la municipalité de LaSalle, devenue en 2002 l'arrondissement de LaSalle de la ville de Montréal.

L'histoire de Dorval est intimement liée à l'histoire de Montréal (dont on marque cette année le 375<sup>e</sup> anniversaire de fondation), de Lachine (dont on marque le 350<sup>e</sup> anniversaire de sa concession à René-Robert Cavalier de La Salle) et de Pointe-Claire (incorporée il y a 172 ans).

C'est donc le 24 juin 1892 qu'était sanctionné, par la reine Victoria, le chapitre LX (60) intitulé **Loi constituant en corporation le village de Dorval** suite à une pétition présentée par la majorité des contribuables et habitants de la partie ouest de la municipalité de la paroisse des Saint-Anges de Lachine. Il fallait 40 habitations sur 60 arpents et au moins 300 âmes pour permettre l'incorporation d'un village. Cette exigence, très différente des règles anglaises, avait été proposée comme compromis par Louis-Hippolyte Lafontaine quand les trois premières lois sur les municipalités furent des échecs. En effet, le remplacement du système seigneurial par le système municipal était qualifié, par les propriétaires, de machine à taxes.

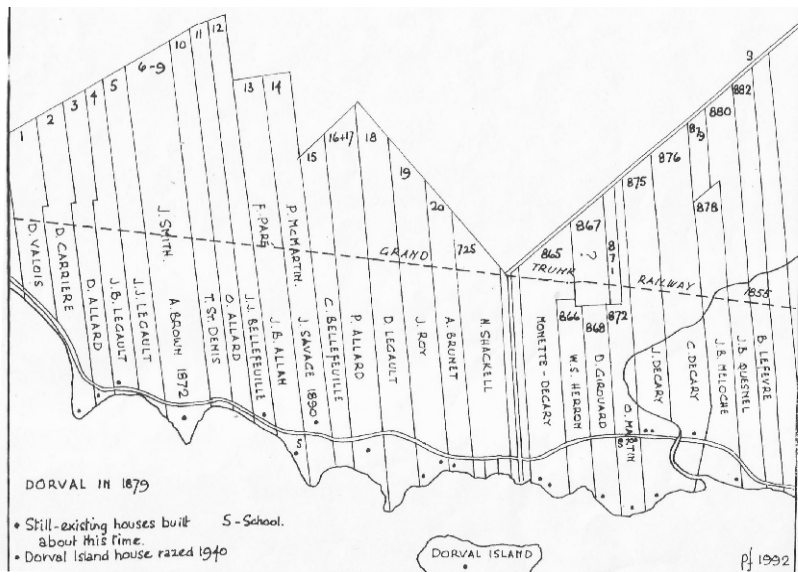
La loi d'incorporation de 1892 décrit le territoire du village de Dorval comme étant borné au nord par la ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique (CP). Cette voie ferrée était la seconde à traverser le territoire. En 1855, le Grand Tronc (GT) avait déjà construit une ligne de chemin de fer sur ce qui semble être le site actuel de la rue Bouchard. Elle était plus au sud que la voie ferrée que le CP fera construire en 1885 et qui a servi de borne au village. En 1923 le Canadien National (CN) a construit une voie ferrée juste au sud de celle construite par le CP et donc au nord de la voie ferrée de 1855. La voie du CN et du GT se rejoignent un peu à l'est du rond-point actuel. Ce qu'il est important de retenir, c'est que le territoire au nord de la voie ferrée ne sera ajouté au territoire de Dorval que dans les lois subséquentes de 1903 pour créer la ville et de 1956 pour créer la Cité.

La borne sud est décrite comme étant le centre du fleuve Saint-Laurent et du lac Saint-Louis. Les Îles Dorval, Dixies et Bushy étaient donc dans le territoire du village de Dorval. Ce n'est qu'avec la loi de 1903 que les trois îles sont retirées du territoire de la ville de Dorval.

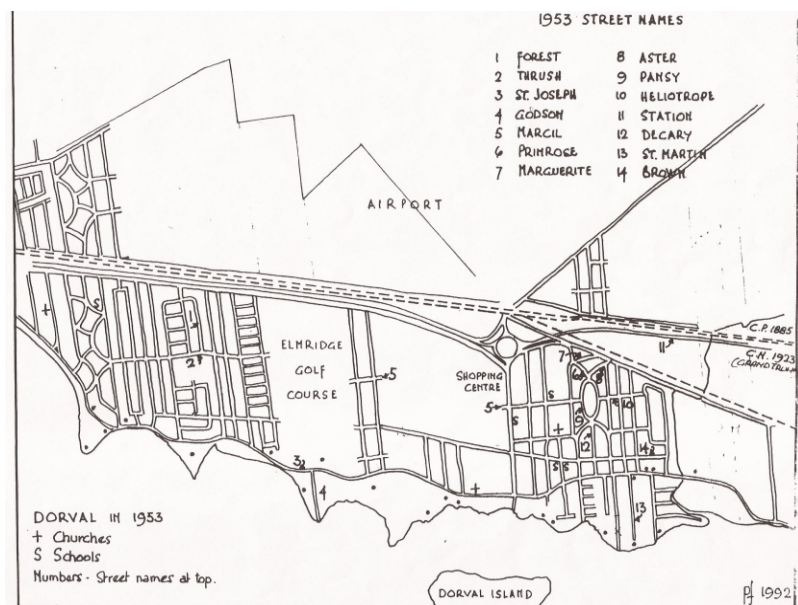
La borne est était la ligne nord-ouest du lot 881 et la ligne est du lot 878. Pour l'instant on ne trouve pas la localisation du lot 881 mais on note que le lot 878, au lieu d'avoir un trait carré, a plutôt une ligne nord-ouest à sa jonction avec le lot 879.



Finalement, la borne ouest était la ligne est des lots 5 et 6. Ces deux lots sont parallèles à la ligne est du lot 5, commune avec la ligne ouest du lot 6 qui est amalgamé aux lots 7, 8 et 9. Cette définition n'a aucun sens car cette description nous donne deux lignes, l'une à l'est du lot 5 et une autre à l'est du lot 6, qui est en fait la ligne à l'est du lot 9. Dans la définition du territoire de la ville de Dorval en 1903, la limite ouest est la ligne ouest du lot 1, ce qui ne nous éclaire pas sur les intentions du législateur.



Agathe de Saint-Père



Pour finir, on nous ramène toujours à l'histoire du fief de la Présentation vendu par Agathe de Saint-Père Legardeur de Repentigny à Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval pour expliquer la création de Dorval. Or, il faut savoir que ce fief de la seigneurie de Montréal concédé par les Sulpiciens ne couvrait qu'une partie du territoire du village de Dorval. Le fief s'étendait de ce qui est aujourd'hui la rue Dorval au boulevard Fénélon.



# Incorporation of the village of Dorval in 1892

by Jean-Pierre Raymond



June 24, 2017, marks the 125th anniversary of the incorporation of Dorval Village. When discussing the history of a territory, one must always be aware of the geography of the territory designated by a specific name because that name can change depending on the era. This is how the Lachine massacre in fact happened on the territory which today we know as Dorval. Similarly, the Lachine Rapids are in fact adjacent to the municipality of LaSalle which became a borough of the City of Montreal in 2002.

The history of Dorval is closely connected with the history of Montreal (which is marking the 375th anniversary of its founding this year), of Lachine (which is marking the 350th anniversary of its concession to René-Robert Cavalier de La Salle), and of Pointe-Claire (incorporated 172 years ago). It was on June 24, 1892 that Queen Victoria sanctioned Chapter LX (60) titled **A Law constituting the corporation of the village of Dorval** following the presentation of a petition by the majority of taxpayers and residents of the western part of the Parish of Saints-Anges de Lachine. 40 dwellings and at least 300 souls were needed for the incorporation of a village. This requirement, very different from English rules, had been proposed as a compromise by Louis-Hippolyte Lafontaine when the first three municipal Laws were not successful. In fact, the replacement of the seigniorial regime by the municipal system was considered to be a tax grab by property owners.

The 1892 Act of Incorporation described the Dorval Village territory as being bounded to the north by the Canadian Pacific Railway (CPR) tracks. This rail line was actually the second to cross the territory. In 1855, The Grand Trunk (GT) had already built tracks along what seems to be today's Bouchard Avenue. It was further south than that built by CP in 1885 which marked the limits of the village. In 1923, Canadian National Railway (CNR) built another line directly south of CP's and north of that built in 1855. The CNR and GT converge slightly to the east of the present-day traffic circle. It's important to remember that the territory to the north of the rail line was only added to Dorval by the 1903 Law which created the Town and in 1956, the City. The southern boundary was described as the mid-line of the Saint-Lawrence and Lake Saint-Louis so Dorval, Dixie and Bushy Islands were considered to be part of the Village. It was only with the 1903 Law that the three islands were removed from the Town of Dorval's territory. The eastern limit was the north-west line of Lot 881 and the eastern line of Lot 878. At present, it is not possible to localize Lot 881 but Lot 878 has in fact a north-west line where it meets Lot 879 instead of having a square outline. Finally, the western limit was the lines of Lots 5 and 6. These two are parallel to the eastern line of Lot 5, shared with western limit of Lot 6 which is amalgamated with lots 7, 8, and 9. This does not make sense because it specifies two lines: one to the east of Lot 5 and another to the east of Lot 6 which is in fact the eastern line of Lot 9. In the definition of the Town of Dorval territory in 1903, the western limit is the eastern line of Lot 1. This doesn't provide any insight into the Legis-lator's intentions.

Finally, we always refer to the history of the Presentation *fief* which had been sold by Agathe de Saint-Père Legardeur de Repentigny to Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval to explain the history of Dorval. Yet, you should know that this *fief* of the Montreal seigneurie which had earlier been ceded by the Sulpicians only included a part of the Dorval Village territory. It extended from today's Dorval Avenue to Fénelon Boulevard.



AIR CANADA

# Autour du monde en 80 ans Air Canada et la Cité de Dorval

Par Paul J. McIntyre



La Cité de Dorval et Air Canada ont partagé bien des moments historiques et se sont mutuellement profités depuis l'ouverture de l'aéroport de Dorval, YUL, le 1er septembre 1941. Le premier vol d'Air Canada eut aussi lieu aussi un 1er septembre, en 1937, avec un Lockheed Electra sur une liaison Vancouver - Seattle.

Fondée le 10 avril 1937, comme filiale de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, CN, Air Canada célèbre cette année son 80e anniversaire alors que la Cité de Dorval, qui fut créée comme village en 1892, célèbre son 125e anniversaire.

Depuis 1937, Air Canada a transporté des millions de passagers, dont beaucoup ont transité par Dorval, et a franchi des milliards de kilomètres autour du globe. Air Canada a vu son réseau national s'étendre en quelques décennies à un réseau international et, en 1977, est devenue l'un des membres fondateurs de la Star Alliance, ce qui a encore élargi son réseau de destinations internationales.



Lockheed Electra 10A

(Photo: Arch. Air Canada)

Dans la flotte d'Air Canada figurent, au fil du temps, les avions les plus innovants du domaine, notamment le Lockheed 10A de 1937 à 1941, le Lancastrian 691 d'Avro de 1943 à 1947, les Douglas DC-3 de 1945 à 1963 et DC-8 de 1960 à 83, le North Star de Canadair de 1946 à 1961, le Vickers Viscount de 1955 à 1974, le Douglas Lockheed 1011 de 1981 à 1992, le Boeing 747-400 de 1971 à 1998 et l'Airbus 340 de 1995 à 2008. Air Canada peut aujourd'hui s'enorgueillir d'avoir des centaines d'appareils parmi les plus à la pointe de la technologie de l'aviation, dont des Boeing, Airbus, Embraer et Bombardier.



Douglas DC-8

(D.N. Collection)

En 1938, la TCA (pour Trans-Canada Airlines, ou Lignes Aériennes Trans-Canada) est la première ligne aérienne à s'équiper de buses de dégivrage à l'alcool. En avril 1939, elle inaugure un service de liaisons nationales passagers Vancouver - Montréal, et dans les années 1940 et 1950, elle élargit son service transfrontalier à New York et Chicago.

Le 7 novembre 1944, après avoir convaincu l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Association du Transport Aérien International (IATA) de venir s'installer à Montréal, elle y met aussi son siège social.

Le 1er janvier 1954, Air Canada devenait la bannière officielle française des Lignes Aériennes Trans-Canada. En 1959, la croissance phénoménale de la construction d'aéroports au Canada suscite l'émergence d'une nouvelle base de 20 millions \$ à Dorval pour la maintenance et la remise en état des avions en prévision de l'arrivée des gros réactés, réservée aux aéronefs à turbine, qui couvre l'immense superficie de 18 acres.



Siège social d'Air Canada

(Photo: Arch. Air Canada)

Le 1er janvier 1965, la TCA devient Air Canada. La reine Elizabeth II vient de Londres à Ottawa dans un DC-8 de la TCA pour inaugurer le nouveau nom bilingue de l'entreprise. La même année, Air Canada contribue à mettre au point la première boîte noire au monde.

Qui n'a pas déjà pris un vol d'Air Canada? Parmi les nombreuses célébrités qui sont du nombre, citons : le joueur de base-ball Babe Ruth, l'acteur Ronald Reagan, les musiciens Louis Armstrong, John Lennon, Frank Sinatra, Diana Ross et les Supremes, Liberace and de nombreuses vedettes du sport professionnel canadien.



Louis Armstrong - 1968

(Photo: Arch. Air Canada)

Dorval a joué pour eux un rôle déterminant et constitue pour ces voyageurs un souvenir de la première partie de leur voyage au Canada ou plus loin. Pas surprenant que la devise qui figure sur les armoiries de la Cité de Dorval soit: Ego Porta Mundi, ou : je suis la porte du monde. Le 12 février 2010, la Cité de Dorval recevait son propre tartan déposé en Écosse, qui traduit la devise de la Cité et ses armoiries, et dont le noir représente les transports et l'aéroport.

Le code de l'OACI pour l'aéroport, YUL, tient son origine de la tour de la balise radio, toujours située dans un cul-de-sac du nom de rue de Grenache, aussi connue comme parc Syrah, à Kirkland près de Dorval, qui émettait en code morse : U L sur la fréquence 248 kHz. U • • • & L • ? ? ? .

Air Canada est l'un des plus importants employeurs de Dorval. Le dernier recensement de 2011 donnait 18 250 habitants. Beaucoup travaillent pour Air Canada ou pour des services liés à l'aéroport.







**AIR CANADA**

# Around the world in 80 years Air Canada & the City of Dorval

By Paul J. McIntyre



**DORVAL**

The city of Dorval and Air Canada have shared many historical moments and mutual benefits since the opening of YUL Dorval Airport September 1st 1941. Air Canada's first flight was on September 1st 1937 on a Lockheed Electra from Vancouver to Seattle.

Established in April 10th 1937, Air Canada is celebrating its 80th year anniversary in 2017, since its creation under the parent company at the time, CNR Canadian National Railways. The city of Dorval was established as a village in 1892 and celebrating its 125th anniversary in 2017.

Since 1937, Air Canada has flown million of passengers and almost a billions mile around the world with many of them passing through Dorval. Air Canada's growth enabled the airline to expand its national to international destinations within a few decades. In 1977, Air Canada becomes a founding member of Star Alliance expanding their international destinations even further.

Air Canada's historical fleet has included the most innovative aircraft in the industry. These aircraft include: the Lockheed 10A 1937-1941, Lancastrian 1943-47, Douglas DC-3, 1945-1963, Canadair North Star 1946-1961, Vickers Viscount 1955-1974, Douglas DC-8, 1960-83, Lockheed 1011 1981-1992, Boeing 747-400 1971-1998, Airbus 340 1995-2008. Today Air Canada boasts hundreds of the most state of the art aircraft in aviation. These include Boeing, Airbus, Embraer, and Bombardier.



Douglas DC-9

Photo: Dick Nieuwendyk

In 1938 TCA is the first Airline to equip its fleet with alcohol de-icing nozzles. April 1939, TCA inaugurates schedule trans-national passenger service between Vancouver and Montreal. In the 1940s and 1950s the airline expands their Transborder services to New York and Chicago.

On November 7th, 1944 TCA headquarters moves to Montreal after convincing the International Civil Aviation Organization (IACO) and the International Air Transport Association (IATA).



Air Canada Headquarters

Photo: Dick Nieuwendyk

On January 1st, 1954 Air Canada becomes the official French banner for Trans Canada Airlines. A boom in airport construction in Canada in 1959 prompts the Dorval's new \$20 million dollar maintenance and overhaul base begins. This is in preparation for the big jets. The Dorval base is designed solely for turbine-powered aircraft and covers an incredible 18 acres.

January 1st, 1965 TCA is renamed Air Canada. Queen Elizabeth II flies to Ottawa in a TCA DC-8 from London to inaugurate the company's bilingual name. This is the same year Air Canada helped develop the world's first black box.

Who hasn't flown Air Canada? Many celebrities include: legendary baseball player Babe Ruth, actor Ronald Reagan, musician Louis Armstrong, John Lennon, Frank Sinatra, Diana Ross and the Supremes, Liberace and many professional Canadian sports teams.

The city of Dorval is instrumental and contributes to these travellers as their first leg of their Canadian or international journey. No wonder the city of Dorval motto on their coat of arms: Ego Porta Mundi in Latin means: I am the doorway to the world. On February 12, 2010, the city of Dorval received its own tartan from Scotland; the heart of the Tartan's design embodies the City's motto on the coat of arms and represents the actual airport.

The IATA airport designation YUL originated in Kirkland near Dorval. The radio beacon tower still located on a dead-end street called rue de Grenache also known as Syrah Park, emitted the Morse code: U L at 248 kHz. U • • ? & L • ? ? ? .

Air Canada is one of Dorval's largest employers. The population of Dorval as of the last census in 2011 is only 18,250 of which many work for Air Canada and other Airport related jobs and careers.



Queen Elizabeth II

Photo: Air Canada Archives



Photo: Dick Nieuwendyk



Photo: Dick Nieuwendyk

# D'où vient le nom de nos rues?

## Origine et signification du nom de nos rues

Recherche Germaine Racine

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



Voici un petit échantillonnage de noms de rue à Dorval :

**ALBERT DE NIVERVILLE:** *Boulevard* - Albert de Niverville est né à Montréal en 1897, il a fait ses études à Ottawa et a servi dans l'Armée de l'air britannique pendant la première guerre mondiale. En 1927, il s'enrôle dans le Corps Royal Canadien où il est instructeur. Il étudie à l'école de guerre d'Andover, en Angleterre. En Octobre 1941 il est promu brigadier-général des Forces de l'air puis en 1942, major-général en 1942. En 1959 il devint sous-ministre adjoint de l'Air au Ministère fédéral des Transports.

**BORD-DU-LAC:** *Avenue* - Au début de la colonie en 1667, il n'y avait pas de route, la navigation était le seul accès possible en été. En hiver, on y allait en raquettes, par des sentiers à travers le bois. Un chemin faisant le tour de l'Île Ville-Marie fut tracé en 1706, nommé « Chemin du Roi » qui suivait le bord du lac. Comme ici à Dorval le terrain était très marécageux le tracée rentrait dans les terres, et passait où se trouve aujourd'hui la rue de l'Église, et rejoignait les rives du lac vers la rue Lepage. Vers 1840, la « Compagnie des Chemins » fut chargée de l'entretien de cette route sur toute la largeur de ses terres. Après 1840, des postes de péage furent installés. Il est intéressant de remarquer que la sécurité d'emploi des préposés relevait de leur allégeance politique. En 1892, cette route prit le nom de « Saint-Joseph » ou « Grande Rue » ou encore « Chemin Pointe-Claire », pour devenir, en 1937, la rue Saint-Joseph, puis, en 1957, le Chemin du Bord-du-Lac.

**CALEDONIA:** *Avenue* – Nom latin de l'Écosse.

**CÔTE SAINT-FRANÇOIS:** *au nord de l'aéroport* - Fut annexée à la ville en 1955. Originellement le secteur au nord de la municipalité de Côte-de-Liesse. On y trouvait des fermes prospères avant qu'on y installe un parc industriel.

**DAHLIA :** *Avenue* - L'explication suivante s'applique à tous les noms de rue portant des noms d'oiseau ou de fleur. À la fin du 19<sup>ième</sup> siècle, un agent immobilier de Montréal, M. Marcil, acheta deux lots de terrain à Dorval, l'un à l'ouest et l'autre à l'est de la ville. Revenant d'un voyage en France et ayant visité les jardins de Versailles, il en demanda les plans puis, au retour, subdivisa ses terrains de Dorval en donnant des noms d'oiseau au secteur ouest et des noms de fleur au secteur est.

**DAVIDSON:** *Place* - Du nom de Thomas Davidson, propriétaire

**DEACON:** *Avenue* - Nord-ouest de l'aéroport. Nom de la famille Deacon qui demeurait sur le Chemin du Bord-du-Lac. Monsieur Deacon était grossiste à Montréal.

**DESLAURIERS:** *Avenue* - La famille Deslauriers est une vieille famille de Dorval. Sa ferme était à l'est du boulevard des Sources. Sa maison de 1830 existe encore aujourd'hui. Dosithé Deslauriers fut maire en 1897-99.

**ELLIOTT:** *Place* - Ce nom vient d'un ancien maire de Dorval, Stanley M. Elliott 1947- 48.

**ELMRIDGE:** *Avenue* - Ce nom vient du nom de la maison de John Savage, vers 1890. En 1924 la maison devient l'Elmridge Golf and Country Club et fut achetée par la ville en 1960 pour devenir le Centre Communautaire Sarto-Desnoyers.

**ERIN:** *Place* - Ancien nom de l'Irlande.

**FERNDALE:** *Croissant* - Autrefois appelé Pansy.

**FOREST:** *Avenue* - Vient du Club Forest and Stream.

**GALLAND:** *Boulevard* - Nom des entrepreneurs acadiens Jean et Noel Galland, qui ont construit le complexe d'appartements Royal Dixie au début des années 1960.

**HAMILTON:** *Place* - William Hamilton fut maire de Dorval en 1911-13 et habitait "Le Manoir".

**HANDFIELD:** *Circle* - C'était le nom du contracteur pour ce "Riverside Park" développement.

**JACQUES CHEVRIER:** *Rue* - Jacques Chevrier a fait ses études au Collège Brébeuf, chez les Jésuites. C'est au cours d'une conférence du Major-général des Forces de l'air Albert de Niverville que Jacques Chevrier trouva sa voie. Il reçut son diplôme de pilote en juin 1919 après un entraînement à Trenton, en Ontario. Le 4 juillet, 1942, chargé de l'organisation d'escadrilles de combat, il reçoit un appel de détresse d'un navire marchand indiquant la présence d'un sous-marin ennemi dans le golfe du Saint-Laurent. Il s'envole le premier et plus tard, son avion est abattu au large de Cap Chat. C'est un de nos héros!

**JEAN-PAUL BERNIER:** *Parc* - Le parc était autrefois connu sous le nom de « Riverside Park ».

**LOUISE LAMY:** *Rue* - Louise Lamy était l'épouse de César Marin, commandant de Fort-Rolland au 17ième siècle. Une famille Lamy habitant le secteur de Pine Beach pendant plusieurs années, était possiblement descendantes de Louise Lamy.

**McCONNELL:** *Croissant* - John Wilson McConnell était propriétaire de St. Lawrence Sugar Refinery et du journal "The Montreal Star". Ce développement domiciliaire fait partie de sa propriété. Il fut échevin en 1919-21.

**MIMOSA:** *Avenue* - Voir Dahlia.



# What's In A Street Name?

## The origin and meaning of our street names

As researched by Germaine Racine



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

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

**ALBERT DE NIVERVILLE:** *Boulevard* - Albert de Niverville was born in Montreal in 1897 and studied in Ottawa, Ontario. He served with the Royal Air Force during World War I and in 1927 joined the Royal Canadian Air Force where he became an instructor. He also studied at the War School of Andover, England. In October 1941, he was promoted to the rank of Air Commodore and the following year he became Air Vice-Marshal. In 1959, he was appointed Assistant Deputy Minister (Air) of the Federal Department of Transport.

**LAKESHORE DRIVE:** In 1667, the beginning of the settlement, there was no road, the river being the only highway. The first road to circle the Island of Montreal was laid out in 1706 and was called the King's Road. In Dorval, because the ground was swampy along the original surveyed route, the road was diverted toward today's Church Avenue and rerouted back to the lakeshore in the vicinity of Lepage. Each landowner was responsible for the upkeep of that part of the road crossing his property until about 1840, when the "Compagnie des Chemins" assumed responsibility for road maintenance. Tollgates were soon established and it is interesting to note that the attendant's job-security depended on his political affiliation. The road was known as "Main Road" and "Pointe-Claire Road" then in 1937 it officially became Saint- Joseph Street. It was not until 1957 that it was given the name Lakeshore Drive.

**CALEDONIA:** *Avenue* - Caledonia is the Latin name of Scotland.

**CÔTE SAINT-FRANÇOIS:** *North of the airport* - Originally a rich farming area north of the municipality of Côte-de-Liesse. The road dates from the beginning of the 19th century. It was annexed to Dorval in 1955.

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

**DAVIDSON:** *Place* - Thomas Davidson was a land-owner in this area.

**DEACON:** *Avenue* - North-west of the airport. The Deacon family once lived on Lakeshore Drive. Mr. Deacon was a wholesaler in Montreal.

**DESLAURIERS:** *Avenue* - A house built around 1830 belonging to the Deslauriers, an old Dorval family, still stands alongside this road just east of Sources Boulevard. Dosithé Deslauriers was mayor of Dorval from 1897-99.

**ELLIOTT:** *Place* - named after Stanley M. Elliott, mayor of Dorval 1947-48.

**ELMRIDGE:** *Avenue* – This was the name of John Savage’s home in 1890. In 1924, the house became the ElmrIDGE Golf and Country Club, was bought by the City in 1960, and is now the Sarto Desnoyers Community Centre.

**ERIN:** *Place* - The Irish name of Ireland.

**FERNDALE:** *Crescent* - First known as Pansy.

**FOREST:** *Avenue* - Named to acknowledge the Forest and Stream Club.

**GALLAND:** *Boulevard* - Acadian name of the general contractors Jean and Noel Galland, who built the Royal Dixie apartment complex in the early sixties.

**HAMILTON:** *Place* - William Hamilton lived at “Le Manoir” and was mayor of Dorval 1911-13.

**HANDFIELD:** *Circle* - It was the name of the contractor for this “Riverside Park” development.

**JACQUES CHEVRIER:** *Street* - Jacques Chevrier was a student at the Jesuit Collège Jean-de-Bréboeuf when, following a lecture by Air Vice Marshal Albert de Niverville, he re-oriented his career path toward aviation. After training in Trenton, Ontario, he received his wings in June, 1919. On July 4, 1942, while in charge of organizing a combat squadron, he received a distress call from a Merchant Navy ship and a warning of an enemy submarine in the Gulf of St. Lawrence. He was first away, but his plane was later reported shot down in the St. Lawrence River near Cap Chat. He remains one of our heroes!

**JEAN-PAUL BERNIER:** *Park* - This park was originally called Riverside Park.

**LOUISE LAMY:** *Street* - Louise Lamy was the wife of César Marin, commandant of Fort-Rolland in the 17th century. A Lamy family lived in the Pine Beach area for many years and may have been descendants of Louise Lamy.

**McConnell:** *Crescent* - John Wilson McConnell was the owner of the St. Lawrence Sugar Refinery and the “Montreal Star” newspaper. This development was part of his estate. McConnell was a Dorval Alderman 1919-21.

**MIMOSA:** *Avenue* - See Dahlia





SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE  
**DORVAL**  
HISTORICAL SOCIETY

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

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

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



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

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

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





**DORVAL**

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



Photo: Dick Neuwendyk

CHRISTOPHER VON RORETZ MICHEL HÉBERT MARGO HERON EDGAR ROULEAU CLAUDE VALIQUET MARC DORET DANIEL da CHÃO

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

**[www.ville.dorval.qc.ca](http://www.ville.dorval.qc.ca)**