



Dor

TABLE DES MATIERES
CONTENTS

- AVANT-PROPOS⁶
- FOREWORD..... 2

- L' AEROPORT FETE ... SES CINQUANTE ANS!..... 3

- UNE SCENE RAFRAICHISSANTE ... POUR UNE CHAUDE JOURNEE
- A REFRESHING SCENE ... FOR A HOT SUMMER DAY!..... 13

- THE AIRPORT CELEBRATES ... ITS 50 TH BIRTHDAY!..... 7

- QUAND ON ALLAIT EN VILLE ... IL Y A QUARANTE-CINQ ANS!.....
- A TRIP TO THE CITY ... FORTY-FIVE YEARS AGO!..... 23

- ET SI LES TRAMWAYS S'ETAIENT RENDUS A DORVAL..... 31
- STREETCARS ... TO DORVAL..... 34

- PERCY GIROUARD ... RAILWAY BUILDER..... 41
- PERCY GIROUARD ... CONSTRUCTEUR DE CHEMINS DE FER.....

- DORVAL ... UN ANNIVERSAIRE EN 1992
DORVAL ... AN ANNIVERSARY IN 1992..... 40

- L'ORIGINE DES NOMS DE NOS RUES
DORVAL STREET NAMES ... THEIR ORIGINS!..... 44

- ALBUM 45
(UNE SELECTION DE PHOTOS ANCIENNES DE DORVAL!
(A SELECTION OF PHOTOS DEPICTING BYGONE DAYS IN DORVAL!)

BIBLIOTHÈQUE
MUNICIPALE DE
---DORVAL---
CIVIC LIBRARY

AVANT-PROPOS ...

BONJOUR,

Il me fait plaisir de vous inviter à lire l'ÉDITION 1991 de la revue HERITAGE DORVAL. Vous remarquerez sans doute que plusieurs des articles et quelques photos sont à saveur de transport en commun; rassurez-vous, ce n'est pas sous l'influence de la réforme en matière de fiscalité municipale dont on a entendu parler à profusion depuis plus d'un an. Ceux qui me connaissent bien ou qui sont habitués à me voir promener avec ma caméra ne s'en surprendront pas; pour les autres, disons seulement que parmi mes nombreux passe-temps (hobbies), les transports m'intéressent beaucoup, particulièrement les trains, tramways et autobus, et cela... depuis ma plus tendre enfance!

Vous remarquerez aussi que la vocation de cette édition se veut purement historique, les affaires courantes de la Société, réunions et autres activités faisant l'objet de procès-verbaux et de communiqués périodiques.

J'espère que la lecture de la revue rappellera des souvenirs heureux à ceux et celles qui ont vécu certains des événements dont il est fait mention et pour les plus jeunes, que vous y apprendrez des faits et anecdotes qui ont marqué la petite histoire de Dorval et des alentours.

J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier M. Jean-Louis Rousse et madame Magda Harmignies de leur précieuse collaboration dans la préparation de ce document. Il ne faudrait pas non plus oublier les annonceurs qui ont souscrit à ce projet.

Bonne lecture!

Denis Latour
Denis Latour, rédacteur, Édition 1991

FORWARD ...

HELLO,

It is my pleasure to invite you to read the 1991 EDITION of HERITAGE DORVAL. No doubt, you will notice that some of the texts and photos are related to public transportation; rest assured, the editor was not influenced by the reform on the financing of transit corporations, a subject that we have heard a lot in the past year! For those who either know me or used to seeing me walking with my camera, it's no surprise; and for the others, let's just say that among my many hobbies, transportation has always been a major interest, particularly trains, tramways and busses, ... and this, since my childhood!

You will also notice that the magazine is solely devoted to items of historical nature; information pertaining to current business of the Society, meetings and other activities, are reported in minutes of meetings and periodical communiqués.

I hope that the reading of the magazine will bring happy recollections to persons who have lived some of the events mentioned and that the younger generation will learn and remember facts and anecdotes that are part of the history of Dorval and its surroundings.

I take the opportunity of expressing my sincere thanks to Mr. Jean-Louis Rousse and Mrs Magda Harmignies for their precious cooperation in the preparation of this document. We shouldn't also forget the advertisers that have supported our project.

Enjoy your reading!

Denis Latour
Denis Latour, Editor, 1991

L'AEROPORT FETE ... SES CINQUANTE ANS!

Au mois de septembre, il y aura cinquante ans que l'aéroport local est ouvert au trafic aérien. Cet événement important dans l'histoire de l'aviation canadienne et de notre ville, sera sans doute couvert à profusion dans tous les médias et nous ne saurions ici procéder à un historique détaillé de cette "institution" locale; un bref rappel de sa construction, de son évolution et .. quelques souvenirs!

L'aéroport de Montréal fut d'abord situé à Saint-Hubert où dès novembre 1927, on commençait l'aménagement des pistes et autres installations. Il est à noter que cet aéroport était le premier à être aménagé et exploité par le gouvernement canadien. Le Ministère de la Défense Nationale en avait la responsabilité puisque le Ministère des Transports (aujourd'hui Transports Canada) ne fut créé qu'en 1936. Ce fut un grand jour à cet endroit le 1er août 1930, alors que le dirigeable R-100, en provenance d'Angleterre, vint s'amarrer à un mât d'ancrage qu'on avait construit à cet effet. Sauf pour une randonnée au-dessus d'Ottawa, Toronto et des chutes Niagara, il resta à Saint-Hubert jusqu'au 13 août alors qu'il entreprit le voyage de retour vers la Grande-Bretagne.

Au cours des années qui suivirent, l'aéroport prit de l'expansion et de nouvelles pistes furent aménagées. Cependant avec l'augmentation du trafic aérien, on s'aperçut que les installations ne rencontraient plus les besoins grandissants et ... qu'il fallait prévoir la construction d'un autre aéroport dans la région. Nous étions en 1939 et la Deuxième Guerre mondiale débutait aussi!

Après avoir considéré quelques emplacements pour l'aménagement de ce nouvel aéroport, à vocation civile pour la région montréalaise, dont Cartierville,

Transports Canada porta son choix sur ...Dorval! Les terrains retenus étaient situés à l'ouest de la Côte-de-Liesse, au nord des voies ferrées et étaient occupés principalement par la piste de courses "Dorval Jockey Club".

En octobre 1940, on accordait les premiers contrats: route d'accès, service publics, bâtiments et trois pistes pavées. Compte tenu de l'époque et de la machinerie dont disposaient les entrepreneurs, les travaux progressèrent très rapidement et ... le 1er septembre 1941, le nouvel aéroport de Montréal (Dorval) était ouvert. Celui de Saint-Hubert avait été fermé aux vols civils la veille et devenait essentiellement un aéroport militaire.

Etant donné l'escalade des hostilités en Europe, durant ses premières années Dorval ne devait pas être seulement un aéroport civil ... les militaires y étaient et en grand nombre! La division "Ferry Command" de l'aviation anglaise (RAF) devint l'utilisateur principal de l'aéroport. Nul doute que certains citoyens se rappellent les autobus, genre écoliers, identifiés "R.A.F.T.C." qui transportaient les employés entre l'aéroport et différents points terminus à Montréal.

L'aérogare, située à l'extrémité de l'actuelle rue Albert de Niverville, fut inaugurée en décembre de la même année; sa forme semi-circulaire lui donnait une certaine ressemblance avec la première aérogare de Washington, aux Etats-Unis. Trans-Canada Airlines (Air Canada), Colonial (absorbé plus tard par Eastern) et autres devinrent de plus en plus familiers dans le paysage local. L'établissement du dépôt militaire "Manning", à Lachine ajoutait aussi aux déplacements dans le secteur et il ne serait

pas exagéré d'affirmer que le nombre de personnes employées à l'aéroport était de beaucoup supérieur à la population de notre ville!

Suite à la fin de la guerre, les mesures furent entamées afin de donner une vocation civile complète à l'aéroport; des escadrons de transport du CARC devaient cependant y demeurer pour encore plusieurs années.

Les vols civils transatlantiques reprirent et l'ancien édifice administratif du "Perry Command" fut transformé en aérogare; les bureaux régionaux de Transport Canada occupèrent aussi une partie de l'édifice. Le séjour des bureaux gouvernementaux ne devait être que "temporaire", cependant ce n'est qu'après plusieurs rumeurs de déménagement au cours des années que les fonctionnaires quittèrent l'édifice en février 1986 pour s'installer dans un complexe administratif tout neuf!

En plus de nos compagnies canadiennes, BOAC, KLM, AIR FRANCE et autres établirent des liaisons et les installations furent rapidement utilisées à leur maximum ... le besoin d'une nouvelle aérogare moderne se faisait sentir! Les infra-structures des pistes furent reconstruites; on procéda de même au prolongement de deux des pistes au début des années 50. On assista, pour la dernière fois, à l'utilisation de rouleaux-compresseurs "à vapeur" par l'entrepreneur général. Plus tard, la piste 01-19, sous-utilisée, fut fermée et transformée en voie de circulation ... au grand soulagement de nos concitoyens habitant les secteurs juste à l'ouest de l'avenue Dorval; même si les "gros" appareils du temps n'avaient pas l'envergure de ceux d'aujourd'hui, un "Canadair / North Star" qui prenait son envol ... c'était bruyant, même très bruyant!!!

A l'automne 1955, on initia des travaux préliminaires à l'aménagement d'une nouvelle aérogare, juste au sud de la voie de circulation dont on faisait mention au paragraphe précédent; cependant, ce n'est qu'au mois de mai suivant que débutait la construction de l'imposant édifice.

Le lundi 19 mars 1956 s'annonçait comme une journée normale à l'aéroport mais voilà qu'en début d'avant-midi un événement tragique venait marquer l'histoire de l'aéroport et sûrement à brève échéance le déroulement de ses opérations quotidiennes ... un incendie se déclarait au hangar no 6, occupé par les escadrilles 426 et 436 du CARC, un vaste complexe mesurant près de 600 x 250 pieds et comportant quatre grandes baies d'entreposage pour les avions ... le tout construit en bois. En peu de temps, le tout se transforma en un immense brasier et quelques heures plus tard, il ne restait debout que la chaufferie de l'édifice en blocs de béton et la cheminée! Le reste n'était qu'un amas de ruines et en plus d'un matériel incalculable, les militaires y avaient perdu deux gros avions qui ne purent être sortis à temps ... des dommages considérable; les escadrilles du "Transport Command" y avaient perdu leurs quartiers-généraux et se trouvaient temporairement sans abri! On decida de ne pas reconstruire et de reloger les installations ailleurs ... le grand déménagement débuta le 1er juillet! Avec ce départ, c'était la fin d'une époque à l'aéroport, fini tout ce va-et-vient des militaires, les nombreux types d'appareils dont la présence était devenue familière aux employés et même aux résidents du secteur, finis ces vols d'entraînement, plus de "North Stars" ou de "C-119", "Flying Box Cars"!

Cette même année marquait aussi une autre étape importante dans le

développement des installations; jusqu'alors l'aéroport disposait de ses propres systèmes d'aqueduc et d'élimination des eaux usées. On prit bien soin d'attendre à l'automne pour s'aventurer sur le terrain du golf en vue de procéder au raccordement avec les services de la Cité de Dorval.

Fin des années 50 et début de la nouvelle décennie, on vit disparaître d'autres bâtiments du temps "de la guerre" ... la grande cafétéria des employés, le "Dorval Inn", etc..., cependant ce fut aussi l'époque de grands travaux connexes à la construction de la nouvelle aérogare. On y construisit la centrale thermique avec ses tunnels, dont un achemine les tuyaux de chauffage sur plus d'un mille vers l'aérogare. On aménagea aussi le réseau d'alimentation en carburant. Plus question de camions-citernes près des avions, il ne s'agissait maintenant que de pomper le carburant approprié des tuyaux souterrains.

L'aérogare, le "Nouveau Terminal" comme plusieurs employés appellent encore cet édifice, fut inauguré en grandes pompes, le 15 décembre 1960, par le Ministre des Transport à l'époque, l'Honorable George Hees. Quelque temps après, l'aérogare originale, qui avait aussi été utilisée comme succursale postale, tombait sous le pic des démolisseurs.

Le trafic aérien allait toujours grandissant et l'achalandage se faisait de plus en plus évident à l'aéroport local ... les appareils à réaction prenaient aussi graduellement la relève et avec eux amenaient plusieurs avantages, mais aussi quelques inconvénients dont le bruit ... vous vous rappelez les premiers DC-8 ou Boeing 707 à desservir Montréal (Dorval)! Le nombre de plaintes émanant des résidents des secteurs avoisinants l'aéroport amena la prise de différentes mesures dont l'imposition d'un couvre-feu.

Cependant, comment un aéroport international pouvait-il fonctionner avec de telles contraintes?

Suite à une étude des conditions et des prévisions en matière de transport aérien, on en vint à la conclusion que l'aménagement d'un nouvel aéroport s'imposait, on était en 1966. L'année suivante, avec EXPO 67, en fut une très occupée et presque tous les grands de ce monde qui ont participé à l'événement sont passés par l'aéroport à l'arrivée ou au départ.

On arrêta le choix de l'emplacement du nouvel aéroport sur la région de Sainte-Scholastique et en 1970 les travaux débutaient. Ouvert au public en novembre 1975, les installations étaient des plus modernes et pour une chose, n'étaient pas sujettes à aucune restriction du côté bruit.

L'ouverture du nouvel aéroport, auquel on donna le nom de "Mirabel", eut des répercussions immédiates sur l'autre aéroport ... Dorval se vit dépossédé de tout son trafic d'outre-mer, ne gardant que les vols intérieurs et les vols trans-frontaliers en provenance et vers différentes destinations aux Etats-Unis.

Mirabel n'échappa aux conséquences de la crise mondiale du pétrole et ne connut pas l'achalandage prévu; Dorval, malgré ses restrictions, demeurait très occupé. A un certain moment, afin de rationaliser les frais d'exploitation, il fut même question de fermer un des aéroports et devinez lequel ... nous n'entrerons pas ici dans les démêlés, controverses et inquiétudes que cette idée a suscités! Malgré quelques désagréments passagers pour les résidents des secteurs environnants, qui de nous aurait pu s'imaginer Dorval sans l'aéroport!

En 1980, la STCUM étendait ses services à la banlieue-ouest de l'île de

Montréal et l'aéroport était relié au réseau régulier de transport en commun. L'autobus du circuit 204 fait maintenant partie du paysage quotidien à l'aéroport.

Depuis les débuts, les rues et bâtiments de l'aéroport avaient toujours été identifiés selon un système "maison" ou local; vers la fin des années 80, après étude, on désigna le système routier par des noms, reliés au monde de l'aviation et honorant plusieurs pionniers. La numérotation des édifices s'intègre au système en vigueur dans la Cité de Dorval ... le 975 Roméo Vachon (l'aérogare) coïncide avec le même numéro avenues Carson, Dawson ou Chemin Bord-du-Lac!

Depuis quelques années, à la suite d'expériences tentées dans d'autres pays, Transports Canada décida de privatiser quelques-uns de ses aéroports. Déjà, la gestion des installations d'Edmonton, Calgary et Vancouver est passée à des corporations; Montréal, avec ses deux aéroports, représente un cas particulier mais les négociations vont bon train et peut-être que lorsque vous lirez ces lignes ... ce sera chose faite!

Quoiqu'il arrive, l'aéroport international de Montréal (Dorval), depuis son ouverture en septembre 1941, a toujours été comme une ruche bourdonnant d'activité et nul doute que si le vieux proverbe qui dit que "le passé est garant de l'avenir" s'applique toujours, notre jeune population aura l'occasion de célébrer son 100ème anniversaire! Entre temps, plusieurs festivités ont été prévues à l'occasion du cinquantenaire et nous vous invitons à y participer ... pourquoi pas en profiter pour effectuer une petite visite à l'aéroport!

Joyeux anniversaire à l'AÉROPORT INTERNATIONAL DE MONTREAL

(DORVAL), hommages à ses pionniers et pionnières et félicitations à ceux et celles qui assurent son exploitation quotidienne et qui lui maintiennent sa bonne renommée!

Pour terminer, énumérons quelques souvenirs pour les personnes qui ont vu grandir l'aéroport et des faits d'histoire pour celles qui n'ont pas encore atteint l'âge de l'aéroport; vous rappelez-vous ... les employés de l'entrepreneur DIBBLEE (d'Ottawa) qui logeaient chez Noëlla Legault, rue Dorval, durant la construction de l'aéroport ... les compagnies pétrolières en bordure de l'actuelle rue Cardinal, la voie d'évitement du CPR qui amenait les wagons-citernes a gardé pendant toute son existence le nom de "Jockey Club Siding" ... le chemin d'entrée de l'aéroport à partir de la Côte-de-Liesse (devenu depuis partie de la rue Cardinal), où les visiteurs du dimanche devaient y laisser leurs bicyclettes et faire le reste à pied! ... les résidences des employés (radio) sur la Côte-de-Liesse, où est situé le viaduc aujourd'hui; ces maisons existent encore en retrait de la rue Michel Jasmin ... la voie d'évitement que le chemin de fer avait construite pour la visite royale ... les autobus spéciaux de la "Provincial" marqués "AIRPORT NO. 4" ou "AIRPORT TOWER" qui assuraient le transport des employés ... le dépotoir, la "dump de l'aéroport", comme l'appelaient les jeunes qui osaient s'y aventurer et qui revenaient avec des "trésors" que la plupart du temps leurs parents déposaient à la prochaine cueillette des ordures ... le hangar de la compagnie World Wide Aviation, devenu aujourd'hui notre centre sportif Westwood ... les pageants aériens ou journées de l'aviation avant que ces événements soient tenus à Mirabel ou Saint-Hubert ...etc. etc.

THE AIRPORT CELEBRATES ... ITS FIFTIETH BIRTHDAY!

In September, it will be fifty years since our airport has been opened to air traffic. This important event in the history of Canadian Aviation and of our City, no doubt will be largely covered in all medias and we will not go here in a detailed history of this local "institution" ... simply a quick look at its construction, development and a few souvenirs!

The first Montreal Airport was located at St. Hubert where as early as November 1927, the construction of runways and other facilities was started. It is interesting to note that St. Hubert was the first airport to be built and operated by the Canadian Government. The Department of National Defence was responsible for the site as Transport Canada was only established in 1936.

It was quite a big event there on August 1st, 1930, when the Airship R-100, inbound from England, was tied to a specially-built mooring mast or tower. Except for a short trip over Ottawa, Toronto and Niagara Falls, the airship remained at St. Hubert until August 13, when it undertook the return journey to Great Britain.

In the following years, the Airport expanded and new runways were built. However, with the development of air traffic it was soon noticed that the existing installations were not meeting the needs anymore and that it was time to consider the building of another airport in the area ... 1939, it was also the beginning of the Second World War!

Following a study of different sites in the area (Cartierville was among the possibilities) for the establishment of a new Montreal Airport, devoted to civil operations, Transport Canada selected ... Dorval! The site involved was located west of Cote de Liesse Road and north of the

railway tracks; it was mainly occupied by the "Dorval Jockey Club" horse race track.

The first construction contract, for an access road, public utilities, some buildings and three paved runways was awarded in October 1940. Considering the time and the machinery available, works progressed very rapidly and ... on Monday, September 1st, 1941, the new MONTREAL (DORVAL) AIRPORT was opened for business. St. Hubert had been closed to civilian aircrafts the day before and had become a military airport and base.

Due to wartime conditions, Dorval was not to be a totally civilian airport ... Armed Forces personnel were there and in large number too! The Ferry Command Division of the Royal Air Force became the major user of the Airport. No doubt, many citizens still remember the school bus type vehicles, lettered R.A.F.T.C., that used to transport employees between the Airport and different areas of Montreal.

The air Terminal, located at the end of the present Albert de Niverville Street, was inaugurated in December of the same year; the new building with its semi-circular shape had the appearance of the first Washington, D.C. airport terminal. Trans-Canada Airlines (Air Canada), Colonial (later taken over by Eastern) and others became more and more familiar sights on the local scene. The establishment of the Manning Depot, in Lachine, was also adding to movements in the area and it would not be exaggerated to say that at the time, the number of persons employed at the Airport was by far superior to the population of our town!

At the end of the war, plans were made to return Dorval to complete civilian operations, however the Transport Command of the RCAF was to remain on the site for still a good many years.

Overseas civilian flights resumed and the former administrative building of the "Ferry Command" was converted into an air Terminal; regional offices of the Department of Transport also occupied part of the building. The stay of Transport Canada in the building was to be only "temporary", however it was only after many rumors of moving over the years that the public servants finally left the old building in February 1986, to occupy a brand-new office complex! In addition to Canadian airlines, BOAC, KLM, AIR FRANCE and others established flights and it was not long that the facilities became taxed to capacity ... the need for a new air terminal was increasing!

In the early fifties, runways were rebuilt and two of them were extended. It was on those jobs that old steam rollers/compactors were used for the last time by the contractor! Later, under-utilized Runway 01-19 was closed and converted to a taxiway ... this was quite a relief for some of our fellow citizens living in the area just west of Dorval Avenue; even if the "large" aircrafts used at the time were not of the size of today's, a "Canadair/North Star" taking-off with a full load was ... noisy, even very noisy!!!

In the Fall of 1955, preliminary works were initiated on the building of new Air Terminal facilities, just south of the taxiway we were mentioning in the preceding paragraph; however it was only in the following month of May that construction of the large building was started.

Monday, March 19, 1956 started as a very usual working day at the airport but in mid-morning a tragic event was to mark the history of the airport and sure change at a short notice its daily operations ... a fire started in Hangar No. 6, occupied by squadrons 426 and 436 of the RCAF. The building was a large complex, measuring

approximately 600 x 250 feet, four storage or aircraft maintenance bays ... and all of wood construction! It took just a few minutes before the place became a giant inferno and a few hours later what remained standing were only the heating plant, built on concrete blocks and the chimney. The rest was just ruins and in addition to most of the equipment, the Air Force had lost two aircrafts that could not be removed. Considerable losses and damages ... the "Transport Command" had also lost its Headquarters and was now homeless! It was decided not to rebuild and to relocate the facilities elsewhere ... the big move started on the following July 1st. With that move, it was the end of an era at the airport, the military presence and movements, the many types of aircrafts familiar to employees and local residents, the regular training flights, all this was over ... no more "Canadair/North Stars" or "C-119 Flying Box Cars"!

The same year also marked an important step in the development of the airport; until then the site had its own fresh water supply and sewage disposal plant. Special care was taken and the contractor had to wait for the Fall before crossing the Golf Course on its way to connect services to the City of Dorval mains in the area of Thorncrest North Avenue.

At the end of the fifties and the start of the new decade, other "wartime" buildings were dismantled ... the large employees' cafeteria, the "Dorval Inn", etc., although it was also the era of the large projects related to the construction of the new Air Terminal. The Central Heating Plant was built, with its tunnels that bring the heating pipes on a distance of over a mile to the terminal; the Hydrant Refuelling System was also constructed ... from now on, no more fuel trucks tendering at the planes,

the appropriate fuel just had to be pumped from the underground piping system!

The Air Terminal, the "New Terminal" as many employees still call the building, was inaugurated on December 15, 1960 by the Minister of Transport, Hon. George Hees. A short while after, the original building, used for a certain period as the Airport Postal Terminal, was demolished.

Air traffic was always increasing and the local airport was starting to feel the effects ... jet airliners were replacing their propeller-type predecessors; they were bringing with them not only advantages but also a few disadvantages among them ... the noise! Do you recall the first DC-8 or Boeing 707 aircrafts that operated in and out of Montreal (Dorval)! The many complaints from neighbouring residents brought the establishment of various flight patterns, regulations and ... a curfew was imposed. It is hard to imagine though that an international airport was to operate effectively with such restrictions.

Following an extensive study of conditions, future development and forecasts in matter of air transport, the authorities came to the conclusion that the construction of a new airport was becoming a necessity ... we were in 1966. The following year, with EXPO 67, was a busy one and most of the dignitaries who visited the Exhibition either arrived or left from the local airport.

St. Scholastique was selected as the site of the new Montreal International Airport and work began in 1970. The new airport, called "Mirabel", was opened to the public in November 1975 ... Dorval lost all its overseas traffic, retaining only the domestic flights and trans-border movements to various destinations in the United States.

The petrol crisis that was hitting the world had its effects on Mirabel and the expected large business did not materialize

although Dorval, despite its restrictions and drawbacks, was still busy, even very busy. At one time, no doubt in order to rationalize the operating costs, it was thought of closing one of the two airports and guess which one ... we will not go here in the worries, controversies and fights that the idea for the neighbouring residents, who could imagine Dorval ... without the Airport!

In 1980, the STCUM extended bus services to the West Island and the airport was integrated to the regular public transit system; local bus route 204 has become a regular feature at the airport!

Since the beginning, the streets and the buildings at the airport had always been identified as per a local or "home-made" system; in recent years, after a study, names were given to the various roads. All names are honoring aviation pioneers or people related to aviation. The numbering system was also designed for integration to the one used by the City of Dorval ... 975 Romeo Vavhon (the Air Terminal) coincide with the same number on Carson, Dawson or even Lakeshore Drive!

In the last years, following similar moves elsewhere, Transport Canada decided to privatize some of its major airports. Already, the management of Edmonton, Calgary and Vancouver has been turned over to corporations; Montreal, with its two airports, is a special case but negotiations are carried-on and maybe when you read these lines the transaction will already have taken place.

Whatever happens, Montreal International Airport (Dorval) has always been a beehive of activities since its opening in 1941 and no doubt that, if the old French expression "Le passé est garant de l'avenir" still prevails, our young population will celebrate the Airport's 100th birthday! In the meantime, many activities are being organized to celebrate the 50TH

ANNIVERSARY, you are invited to participate ... why not a little visit to the Airport!

HAPPY BIRTHDAY TO THE AIRPORT, a token of gratitude to its pioneers, congratulations and best wishes to all of you who look after its daily operation and maintain its excellent reputation!

Let's conclude with few souvenirs for the ones who have witnessed the evolution of the airport and historical facts for the ones who are not yet the age of the airport ... Do you remember: The employees of Dibblee Construction (of Ottawa), staying at Noëlla Legault's place on Dorval Avenue, during the early construction at the Airport ... the oil company bulk plants along what is now Cardinal Avenue. The CPR spur line for the delivery of tank cars kept its name during all its existence, in the late fiftie it was still known as the "Jockey Club Siding" ... the original entrance road from Cote de Liesse Road; Sunday visitors had to leave their bicycles at the entrance and walk to

the terminal area ... the employees' residences (Radio Div.) on Cote de Liesse, at the site of the present underpass; the houses were sold and moved to a property along Michel Jasmin Avenue ... the special siding the railway had installed for the royal visit ... the first streets on the airport, simply known as "Domestic Road" and "Trans-Atlantic Road" because they were leading to those respective air terminals ... Provincial Transport's special busses, signed "AIRPORT NO. 4 or "AIRPORT TOWER" that provided employees' transportation ... the "Airport Dump" in the area of the present Hilton Hotel; young people who dared going there were always returning with what they called "treasures", most of the time items their parents would throw back in the garbage ... the Worl Wide Aviation hangar that has since become the Westwood Sport Center ... the Air Pageants or Aviation Days before those events were transferred to Mirabel and later St.Hubert ... etc.... etc...



UNE SCENE RAFRAICHISSANTE ... POUR UNE CHAUDE JOURNEE D'ETE!

Aux premières années de l'aéroport, une souffleuse SICARD "Senior" travaille fort à déblayer une piste après une importante chute de neige. On peut presque entendre le bruit infernal de son moteur auxiliaire CATERPILLAR très primitif, tournant à plein régime. Les temps ont bien changé, le vieux "SICARD" a depuis longtemps cédé la place aux machines "SNOWBLAST", beaucoup plus rapides, plus puissantes et certainement aussi bruyantes! C'est regrettable que nous n'ayons plus les hivers d'antan!

Bien avant d'acquérir les souffleuses jaunes qui nous sont familières tous les hivers, la Ville de Dorval (la "Corporation", suivant l'expression que plusieurs utilisaient à l'époque en parlant des Travaux publics), au cours des années 40, faisait l'acquisition d'une machine semblable, sa première! Comme la municipalité ne disposait que de peu d'équipement motorisé, à l'occasion on s'en servait comme chasse-neige (charrue) pour le nettoyage plus rapide du réseau routier local; on la munit aussi d'une lame "WILLETT", utile pour briser la glace en hiver et même pour faire un peu de nivelage en été ... c'était presque une machine à tout faire! Tout un contraste avec l'équipement à traction animale utilisé jusqu'alors pour le chargement et le transport de la neige sur la "grand'rue"! Le chargement s'effectuait très rapidement mais comme il n'y avait pas les flottes de camions d'aujourd'hui ... on attendait patiemment le retour de l'unique véhicule!

Un soir, après une journée de durs labeurs, le "SICARD" était remis dans un garage attenant à l'Hotel de Ville lorsqu'à la suite d'une défectuosité, il prit feu! Malgré l'intervention rapide de nos pompiers et l'aide de leurs confrères de Lachine, on ne put maîtriser l'incendie avant que la machine soit rendue inutilisable, pour ne pas dire irrécupérable! On la remplaça par la suite par un modèle plus petit, un "Junior"!

... Vous vous rappelez ce dimanche après-midi, alors qu'on s'amena sur la patinoire du Parc Saint-Charles avec cette grosse machine, chaîne aux quatre roues ... pour la déblayer. Le spectacle était presque aussi enlevant que la joute de hockey qui suivit!

...ou, lorsqu'avec cette machine, on nivelait le chemin temporaire à travers le Parc Saint-Charles alors que la rue Saint-Joseph (Bord du Lac) était fermée entre les rues Saint-Charles et Martin, durant la construction de l'égout collecteur!

A REFRESHING SCENE ... FOR A HOT SUMMER DAY!

In the first years following the opening of the Airport, a SICARD "Senior snowblower is hard at work cleaning a runway after a heavy snowfall. We can nearly hear the deafening sound of its primitive CATERPILLAR auxiliary engine running at full throttle. The old "SICARD" has long been replaced by a much faster, more powerful and certainly as noisy new "SNOWBLAST"! It's too bad, we don't have those winter of yesteryears!

A long time before acquiring those yellow snowblowers that are very familiar on our streets every winter, the Town of Dorval purchased a similar machine, it's first one, in the Forties. As the town didn't have much motorized equipment at the time, occasionally the machine was also used as a snowplow for a faster cleaning of the local road network; it was also equipped with a "WILLETT" blade to scarify ice in winter and even perform light grading work in summer ... it was nearly an "all-purpose" machine! At the time it made quite a contrast with the horsedrawn equipment then used to load and carry the snow from our "Main Street". The loading was quite fast but as there were not the fleets of trucks of today, the wait was long for the return of the only truck used in the operation!

One evening, after a good day's work, the "SICARD" was parked in a garage adjacent to the Town Hall, when it caught fire! Despite the quick response of our firemen and the help from the Lachine Brigade, it was impossible to bring the fire under control before the big machine was a total loss. A replacement was later purchased, a smaller model though ... a SICARD "Junior"!

... Were you at St. Charles Park that Sunday afternoon when the big machine was brought to clean the skating rink, chains on four wheels! The show was almost as captivating as the hockey game that followed!

... or, when St. Joseph (Lakeshore Drive) was closed between St. Charles and Martin Streets for the construction of the trunk sewer and that the town employees were using the big machine for grading the temporary diversion road across St. Charles Park!

(Photo, Collection D.Latour)

QUAND ON ALLAIT EN VILLE ... IL Y A QUARANTE-CINQ ANS!

De nos jours, pour un jeune d'une dizaine d'années, entreprendre un voyage aller-retour dans la même journée de Montréal à Ottawa ou à Québec, en auto, c'est quelque chose de bien ordinaire, mais il y a quarante-cinq ans, pour l'auteur de ces lignes qui avait cet âge, aller à Montréal, en tramway, c'était toute une randonnée!

Citoyen de Dorval depuis ma plus tendre enfance, pendant plus de dix ans, je demeurai sur le Lakeshore Drive (à cette époque, ça s'appelait la rue Saint-Joseph), dans la partie Est, à l'endroit même où sont établies les ENTREPRISES VALES, spécialistes en travaux de chemins de fer, etc... Est-ce superflu de dire que bien avant leur arrivée dans cette maison, qu'un jeune garçon s'amusait déjà avec son train électrique "Lionel Scout" dans une des nombreuses du deuxième étage.

A cette époque, Dorval était desservi par les trains de banlieue des deux sociétés ferroviaires et par un service d'autobus de la Compagnie de Transport Provincial. Comme nous étions loin des gares, il n'était pas question de prendre le train; l'autobus CTP c'était assez

dispendieux et plus mélangeant pour quelqu'un qui ne connaissait pas bien la ville, comme c'était le cas chez-nous ... alors il nous restait le tramway! J'avais bien appris mes circuits de tramways et d'autobus avant mon catéchisme, cependant, je n'avais pas atteint l'âge où je pouvais me permettre de guider ou de donner des conseils, encore moins à mes parents.

Demain, c'est congé d'école et maman nous amène, mon frère et moi, magasiner chez DUPUIS & FRERES ... c'est une tradition, c'est le magasin de la famille canadienne-française et comme la publicité de la maison le souligne "Achète bien qui achète chez Dupuis!". Nous avons bien hâte de partir car pour nous les jeunes c'est tout un périple et pour moi en particulier, le long voyage en tramway aura probablement plus d'importance que ce qu'on achètera.

Enfin demain est arrivé et nous voici prêts à partir. D'abord, c'est une longue marche car le "p'tit char" ne se rend pas à Dorval et ... "Dorval Bus Line" n'existe pas encore. Passé la rue Saint-Charles, nous empruntons

le trottoir de bois qui nous amène jusqu'aux limites de Lachine. Arrivés à la 56ième avenue, nous remarquons l'arrière du tramway qui s'efface derrière les maisons ... nous l'avons manqué! Rien ne sert de courir, nous prenons notre temps sachant qu'il reviendra bientôt. L'attente me permettra d'essayer de lire les nombreux "graffitis" qui décorent l'abri. Le voici, on le voit pointer à l'horizon dans le secteur de la 50ième avenue, le tramway crème à deux perches et ses gros phares! Aujourd'hui, c'est le 2001 qui effectue le circuit LACHINE EXTENSION 92; le temps de changer les perches et les manettes de contrôle ... l'opérateur, un monsieur Gauthier, qui semble connaître tous les passagers étant donné son affectation presque quotidienne sur ce parcours nous impressionne beaucoup avec son uniforme en serge bleu marin et sa casquette ... comme conducteur de train. C'est bien important que nous déposions nos billets nous-mêmes dans la boîte de perception, cependant, maman fait bien de garder les correspondances. Prenant place vers l'avant, ma curiosité est attirée vers

les différentes plaques mentionnant que ce tramway ne marche pas avec les deux perches sur le fil et qu'il ne passe pas dans plus de six pouces d'eau ... bien entendu, il est aussi écrit qu'on ne doit pas parler au garde-moteur. On part, à vitesse bien modérée puis qu'il faut ralentir à chaque croisement de rues; à la 48ième avenue, on s'arrête presque à l'aiguillage de la voie d'évitement (on n'est pas chanceux aujourd'hui, puisqu'à l'occasion on y a déjà vu un gros tramway rouge stationné ici, un "Tower Car" comme on a entendu dire les aînés) puis on accélère sur ce qui deviendra plus tard la 45ième avenue. Un virage et nous voilà sur Broadway où nous arrêtons à quelques pieds du 1432, un LACHINE 91, qui attend notre arrivée. C'est un bien gros tramway celui-là, vert et crème, un équipage de deux hommes, le gros phare à l'avant et même la lanterne rouge accrochée à l'arrière.

Quittant momentanément son poste de perception, le conducteur se dirige vers la fenêtre arrière qu'il ouvre; tenant la corde de la perche d'une main et actionnant celle du signal de l'autre, il guide le tramway à reculons sur la 44ième avenue. La

manoeuvre terminée, on reprend Broadway, la 34ième avenue, puis la rue Notre-Dame. Arrive le secteur de la 29ième avenue et les voies convergent en une voie simple pour le croisement des voies du Canadien National menant au QUAL DE LACHINE. On reprend avec précaution la voie double, gravissant la pente en face des fabriques de vins CHATEAUGAY et T.G. BRIGHT, arrivant quelques minutes plus tard à la 21ième avenue. A cet endroit, plusieurs facteurs, avec leurs lourds sacs de courrier, montent à bord par la porte avant et prennent place à l'arrière du garde-moteur (dans ce temps-là une entente avec la Compagnie des Tramways assurait le passage gratuit aux facteurs, policiers et pompiers en uniforme). Quelques minutes encore et nous sommes au MARCHE DE LACHINE où plusieurs voyageurs font la correspondance avec le "90", l'autobus LACHINE-MONTREAL WEST. Il est intéressant de noter ici que ce circuit d'autobus est un des premiers établis par la Montréal Tramways, datant du 6 août 1925. Peu à peu la rue Notre-Dame s'anime et nous traversons le secteur commercial, le magasin à rayons J.A.

BERGEVIN, l'épicerie JOS. DUBOIS, la PHARMACIE LEWIS, C.A. BARBIER PHOTOGRAPHIE ... nous voici à la 6ième avenue. Après avoir pris quelques passagers, nous croisons cette artère; à ma droite, un gros autobus gris en stationnement attire mon attention; c'est monsieur RIENDEAU, de Saint-Rémi, qui effectue la navette entre Lachine et la réserve indienne de Caughnawaga.

Après avoir passé la voie d'évitement à l'entrée des grands bureaux et ateliers de la DOMINION BRIDGE, nous effectuons un virage et nous dirigeons vers le nord, longeant les ateliers et grues aériennes de la compagnie, sur ce qui était jadis la 5ième avenue. Dans quelques mois seulement, la compagnie aura besoin du terrain pour agrandir ses installations et les voies de tramways seront déplacées vers la 6ième avenue. Il n'était pas rare d'observer une ou deux petites locomotives de manoeuvre, à vapeur, circulant à l'intérieur des immenses cours. La gare DOMINION, puis nous voici sur la voie privée; un arrêt à la 1ère avenue et on accélère, passant en route sous le viaduc en pierre du CPR et le vieux pont en "S" menant à Ville Saint-Pierre, Rockfield, l'usine de

goudron FLINKOTE (j'apprendrai plusieurs années après que ce fut déjà une remise de tramways au début du siècle). Juste à côté, c'est la sous-station électrique avec sa voie de virage (vous savez ce que cet édifice abrite de nos jours ... La Brasserie du Cordon), On traverse la 5ième avenue, l'artère principale qui mène au pont Mercier, à Beauharnois et Vallyfield puis on s'arrête à l'abri SAINT-PIERRE-AUX-LIENS. Les portes se referment et là, l'accélération semble plus évidente alors que le gros tramway prend de la vitesse. Pour la première depuis le départ du point terminus on sent et on voit qu'on roule vite ... le bruit des roues et des engrenages, les courroies qui balancent, etc... les petits abris vert et blanc défilent, on passe les grands ateliers de la CANADIAN CAR & FOUNDRY. Bien entendu, on rencontre régulièrement d'autres "p'tits chars", même un interminable convoi de marchandises qui sort de la COUR TURCOT, cependant, ça fait beaucoup à voir en même temps pour des petits yeux d'enfants! Une chose bien claire dans ma mémoire, les tramways sont tous de la même série, tous des

1400's. Après avoir passé MONTREAL WEST, le percepteur quitte son poste et avec sa petite boîte portative, il se dirige vers l'avant afin de procéder à la perception du "billet de la ville", car le tarif de zone existait à cet époque. Ceci fait, il remet à chacun un reçu et/ou une correspondance ... un "transfert" comme on dit. Tout en parcourant ce secteur, on peut voir les installations de la LASALLE COKE, où le charbon est déchargé des bateaux par une grosse grue en bordure du canal et transporté vers l'intérieur par des petits wagons qui circulent sans interruption, comme un jeu avec mouvement à ressort! La petite RIVIERE SAINT-PIERRE qui sillonne aussi le secteur, susciterait bien des problèmes pour le Ministère de l'Environnement de nos jours ... si on en juge à la couleur de son eau.

Alors que nous circulons à grande vitesse, un "BANG" sec se fait entendre en même temps qu'on aperçoit un éclair bleu provenant de la grosse boîte noire au-dessus du poste de conduite ... le garde-moteur, qui ne semble pas à sa première expérience du genre, lève le bras bien calmement et replace la manette comme si ce n'était de rien ...

plusieurs années après, lorsque j'aurai été initié plus profondément aux tramways et à leur fonctionnement lors d'excursions de l'Association Canadienne d'Histoire Ferroviaire (CRHA), j'apprendrai que c'était le fusible principal qui faisait des siennes, la "LINE FUSE"!

Vis-à-vis la COUR TURCOT, nous ralentissons à un endroit où une voie d'évitement croise celle des tramways puis un peu plus loin un embranchement qui a la particularité d'être électrifié sur une partie de sa longueur en direction d'un de ses ateliers de la CANADIAN CAR dans le secteur. A quelques occasions, lors de déplacements antérieurs, j'ai remarqué le "3017" et son omniprésent wagon-plat, attendant la voie libre avec un chargement de roues et d'autres pièces de matériel. Pour les habitués, ce gros tramway gris c'est le "CHAR DES MAGASINS"; c'est toujours intrigant de voir le serre-frein, assis sur un petit banc en plein-air, à l'arrière du wagon-plat. Le secteur habité approche et quelques minutes plus tard le pavage de la rue Notre-Dame ouest. Bientôt c'est le Chemin de la Côte Saint-Paul d'où vont et viennent les tramways 25 et 36 en provenance du dernier

endroit et de Ville Emard. Nous sommes en ville, mais pas encore à destination, il reste beaucoup de chemin à faire.

Sous les voies du CN puis on continue sur cette artère à travers le quartier Saint-Henri dont on peut apercevoir la gare, du haut du viaduc passé le CINEMA CARTIER; suivent des établissements qui semblent avoir toujours eu pignon sur rue comme le magasin LALIBERTE et le SYNDICAT SAINT-HENRI. Arrêt à la rue Atwater, cette voie principale reliant la métropole à Verdun; à distance le MARCHE et le pont-tournant qui enjambe le canal. De nombreux autobus y circulent, la plupart, des gros "MACKS", sur les circuits ATWATER-LASALLE 8 et BANNANTYNE 8A.

Plus loin, on passe de grosses industries, STEELCO et d'autres, la rue des Seigneurs pour enfin arriver à la rue Colborne et aux brasseries. A partie de cet endroit, plusieurs autres circuits de tramways rejoignent la rue Notre-Dame avec tous la même destination, la PLACE D'ARMES. A gauche, la GARE BONAVENTURE, le CARRE CHABOILLEZ (qui de nos jours a fait place aux PLANETARIUM DOW et aux voies d'accès à l'Autoroute

Ville-Marie), puis la petite rue des Inspecteurs; petite rue mais fort achalandée si on s'arrête à compter les tramways qui y passent presque en procession!

C'est la rue McGill ... oh ! le beau tramway moderne qui attend pour traverser l'intersection, on dirait un autobus; non, c'est un "OUTREMONT 29" comme un voyageur mentionne à son voisin. En écoutant plus attentivement la conversation, j'apprendrai qu'il s'agit d'un "PCC" et qu'il n'y en a que 18 du genre à Montréal. A partir d'ici la rue devient plus étroite, la voie est simple et la vitesse très réduite, même s'il n'y a pas beaucoup d'automobiles.

On est rendu ... PLACE D'ARMES, dommage qu'à cette époque je n'ai pas encore de caméra car j'aurais l'embarras du choix, parce que des tramways il y en a plus que mes yeux peuvent en voir. Même si maman tente de faire un peu d'histoire en nous indiquant l'église NOTRE-DAME, l'édifice ALDRED et autres, mes regards sont bien plus portés vers tous ces tramways et les différents numéros et noms de circuits qu'ils arborent; ça correspond avec ce que j'ai appris! Traversant la place, nous prenons un

AMHERST 1 qui nous amènera à destination en passant par la côte GOSFORD, la rue CRAIG (aujourd'hui Saint-Antoine) ... la rue Amherst jusqu'à Sainte-Catherine.

Le magasin DUPUIS est à quelques pas et nous y entrons, c'est grand ici ... plus grand que l'école. Bien entendu, mon frère et moi voulons bien voir le rayon des jouets mais nous ne sommes pas venus pour cela. Nous nous faisons dire que ce n'est pas le temps de Noël et que nous y reviendrons plus tard si on a le temps, ce qui présage mal! Le système de communication par tuyau et succion d'air me fascine, de même que les ascenseurs. Je remarque le préposé en uniforme qui ouvre et ferme la grille protectrice et actionne un contrôleur presque comme dans un tramway. Vers l'arrière du magasin, je vois des portes, avec les losanges rouges dans la partie vitrée, qui mènent à une salle d'attente; je reconnais l'endroit, c'est là où on s'arrête lorsqu'on prend l'autobus PROVINCIAL pour se rendre chez nos grands-parents, à Saint-Hubert.

Les emplettes terminées, on entreprend le chemin de retour ... comme notre guide n'est pas familière avec la grande ville

et qu'elle ne connaît qu'un seul parcours, on revient vers la Place d'Armes comme on y était parti quelques heures auparavant, le tramway no 1. Cette fois-ci c'est un véhicule crème comme les autres, mais à l'intérieur c'est bien différent, les sièges sont en cuir brun et combien confortables; malheureusement, notre ballade ne sera pas longue puisque le tramway gravit bientôt la pente Gosford, s'engage rue Notre-Dame, la PETITE RUE SAINT-JACQUES ... on arrive. En traversant la place, cette fois-ci je porte plus d'attention au monument et réalise que c'est celui qui apparaît dans une des illustrations de mon manuel d'histoire du Canada. Les tramways défilent devant nous alors que nous attendons notre LACHINE 91. Il y en a un qui vient ... facile à reconnaître même de loin avec son gros phare à l'avant. Le 1428 s'arrête et nous montons à bord. Comme les banquettes avant sont déjà occupées, nous prenons place sur un des grands bancs longitudinaux; quelques minutes d'attente, "ATTENTION AUX PORTES/MIND THE DOORS" lance le conducteur et c'est le départ. Voie simple sur la

rue Saint-Jacques, Jusqu'à McGill, ici aussi on dirait une parade de "p'tits chars", surtout avec la vitesse réduite. A la PETITE RUE CRAIG, un tramway qui vient du TERMINUS converge sur notre parcours et nous le suivrons sur une bonne distance. Nous passons la GARE BONAVENTURE, tout à côté cette fois-ci, puis sous les viaducs en métal des rues de la Montagne et Guy. C'est très industriel par ici, on est plus en mesure d'observer le faisceau des voies se rendant à la gare, les nombreux passages à niveau avec garde-barrières, mais en approchant ATWATER, on commence à remarquer des maisons à logements multiples et des églises. Nous arrivons à la PLACE HAIN-HENRI (quel contraste avec notre époque, l'imposante église et le collège ont cédé leur place à la grande polyvalente; la caserne d'incendie est toujours là cependant). Le "31" qui nous précédait depuis presque le centre-ville continue sa route tandis que nous prenons l'aiguillage. Après l'arrêt réglementaire, nous traversons les voies ferrées et rejoignons la rue Notre-Dame, le tunnel, puis de Courcelles, Saint-Rémi passent. Au Chemin de la Côte Saint-Paul, le tramway

s'immobilise et l'équipage en descend pour se diriger vers un bureau d'où sortent deux autres "conducteurs" prêts à entreprendre le quart de travail (la MTCO maintenait un dépôt de vente de billets et une salle pour les employés à l'endroit où s'établit plus tard le magasin de meuble B & N).

Pendant cette intermission, je remarque un tramway qui s'engage du Chemin de la Côte Saint-Paul en direction de Lachine. Le 1358 attire mon attention parce qu'il n'y a pas de phare avant, même pas la boule noire qui retient la corde de la perche à l'arrière. Ses rouleaux-indicateurs se lisent "NOTRE-DAME EX"; il n'ira pas plus loin que la Dominion Bridge d'où il reviendra à Montréal ... l'heure de pointe se prépare!

Cette pause me permet aussi d'apprécier un son bien particulier que j'ai remarquée depuis notre départ ... le bruit du compresseur qui refait le plein d'air. "CHUFF", le garde-moteur désengage les freins et le gros tramway reprend sa route. Quelques minutes plus tard on a laissé la ville derrière et repris la campagne ... sur la voie privée. On arrête à toutes les petites stations,

TURCOT EST, TURCOT, AERO, etc... Du côté de la COUR TURCOT, on voit toujours la fumée qui s'échappe de la gigantesque rotonde et plus près, deux locomotives noires ... qui ne font pas de fumée celles-là. Ce sont des motrices électriques qui attendent l'arrivée du prochain convoi long-courrier de voyageurs pour l'acheminer vers la "nouvelle Gare Centrale".

En approchant la limite de la zone tarifaire, comme à l'aller, le perceuteur quitte son poste et commence la "collecte" en partant de l'avant. MARCHAND, le tramway s'immobilise et un voyageur debout sur la plate-forme arrière ouvre la porte à quelques travailleurs qui s'apprêtent à monter, quelle stupéfaction, ces gens-là ne déposent pas leur billet dans la boîte! Mes doutes sont vite élucidés alors que le conducteur-perceuteur se rapproche de son poste et que ses personnes n'échappent pas au règlement. Depuis notre départ de Montréal, que j'observe des vieilles correspondances et reçus sous les banquettes opposées ... que ces documents seraient donc précieux lorsqu'avec mon frère et les amis, nous jouons au "p'tit char" avec

les chaises de la cuisine. Trop gêné, cependant, pour les ramasser, j'encourage mon frère à le faire et bien entendu, il s'exécute ... quelle surprise m'attend à la maison! Prochain arrêt SAINT-PIERRE quel embouteillage dans ce secteur, le pont-levis du canal est ouvert pour laisser passer un bateau rouge et blanc de la CANADA STEAMSHIP LINES et comme on peut l'imaginer, autos, camions et autobus attendent sur une longue distance en retrait du passage à niveau du CN. Les problèmes de circulation à l'approche du Pont Mercier, ce n'est pas récent; de nos jours ça bloque sur les voies étagées et les bretelles d'accès ... dans ce temps-là, c'était au niveau du sol!

En route ... c'est Rockfield et la 1ère avenue, puis l'arrivée à la rue Notre-Dame; le 1358 qu'on avait vu tout à l'heure se prépare à quitter la voie d'évitement et de virage de la Dominion Bridge, bondé de travailleurs retournant à la maison. L'activité sur l'importante artère commerciale diminue à mesure que nous nous éloignons du centre des affaires. 18ième avenue, l'imposante bâtisse SAXONIA FRUITS, tout semble tranquille du côté de

la traverse du chemin de fer, le garde-barrière vigilant observe de sa petite cabane surélevée. Plus loin, à distance on distingue déjà les hautes glaciers O.BELANGER & FILS.

A la 25ième avenue, voyant cet endroit maintenant libre (je devrais dire "enfin"), je vais me tenir debout dans l'espace à la gauche du garde-moteur ... une place de choix pour une bonne vue avant et pour observer les manoeuvres. C'est impressionnant pour un jeune de voir tout cela de si près, le contrôleur, les freins, la pédale qui actionne la cloche, etc... et même de constater que le tramway fonctionne tout seul, puisqu'à certains moments le garde-moteur ne touche pas aux manettes et le véhicule avance toujours!

L'HOPITAL

GENERAL, l'épicerie THOUIN sur le coin ... après l'arrêt on vire à droite sur la 34ième avenue puis sur la rue Broadway, reconnue à cette époque comme une des plus belles rues de Lachine avec ses grosses maisons, les arbres et la verdure ... le bout de la ligne approche. Tout en roulant, le garde-moteur en profite pour plaver le rouleau-indicateur à "PLACE D'ARMES" en vue du

voyage de retour. Au loin, on peut voir la silhouette du LACHINE EXTENSION 92 qui attend patiemment l'arrivée des tramways de Montréal et les quelques voyageurs qui continueront leur périple à son bord. Une légère bifurcation et nous voici sur la voie simple, pour s'arrêter à quelques pieds du 2001. A peine ses derniers passagers descendus et quelques autres qui y ont pris place, le gros tramway vert engage la manoeuvre de virage et repart tout de suite pour la ville; était-il en retard sur son horaire, on ne le saura jamais!

La randonnée à bord du "92" n'est pas bien longue, néanmoins elle est si pittoresque à travers les champs, alors que sur le parcours qui deviendra plus tard la 45ième avenue, le tramway roule à bonne vitesse entraînant un mouvement transversal très prononcé. Quelqu'un mentionne l'expression "BOITE A SAVON" en parlant du tramway; plus tard je réaliserai que ce titre dont on avait affublé le petit "BIRNEY" qui effectuait auparavant ce circuit, probablement à cause de son peu de confort, s'était transmis à son successeur, même s'il représentait une amélioration incomparable!

Ca y est ... on est arrivé et il est temps puisque la fatigue s'est emparée des deux gamins et qu'en plus de porter les sacs d'emplettes les plus lourds, maman a peine à apaiser nos tempéraments qui s'échauffent, pour des riens comme à l'accoutumée ... la marche nous tranquillisera! On passe en bordure du golf (ROYAL MONTREAL) puis les champs en culture de monsieur Avila Décary ... oui, on cultivait dans Dorval et le laitier Saint-Onge livrait ses produits avec une voiture à traction animale à cette époque-là! En descendant la côte à la Grève Décary (aujourd'hui l'avenue Sévigny), un autre point d'intérêt pour moi alors que vient un gros autobus orange et noir de la CTP se dirigeant vers la ville, il est fascinant ce 307 avec le devant plat, l'inscription "STE.ANNE-MONTREAL" sur son rouleau, le porte-bagages sur le toit, etc... Plus tard, lorsque j'approfondirai mes connaissances sur le sujet, j'apprendrai que ce modèle d'autobus était communément appelé un "pusher" ... l'expression n'avait pas la même signification qu'on lui donne de nos jours, c'était plutôt parce qu'ils représentaient un des premiers modèles sur

lequel on avait commencé à installer le moteur à l'arrière.

Enfin la maison, ce fut toute une journée car nous étions partis très tôt près de deux heures pour se rendre à destination, autant pour le retour. C'est vrai qu'à cet âge-là on sent moins la fatigue et on récupère très vite! Après le souper, je m'affaire à déplier mes nombreuses

correspondances ramassées pour jouer au tramway ... comme si ce ne fut pas assez de la presque totalité de la journée passée à voyager. Quelle épreuve pur mon petit coeur d'enfant voilà que maman vient de me confisquer le précieux butin, insistant que ces petits bouts de papier, pourtant bien inoffensifs à mes yeux, ne sont pas propres, que toutes sortes de gens les ont manipulés, qu'ils ont traînés par terre, qu'ils sont porteurs de microbes, etc... C'est bien à regret que je dois les rendre; cependant, ce n'est que partie remise, on recommencera et tentera notre chance au prochain voyage en tramway!

Que de souvenirs ce voyage effectué il y a maintenant quarante-cinq ans me rappellent et certainement à plusieurs d'entre vous aussi qui l'avez effectué maintes fois peut-

être, en entier ou sur une partie du parcours.

Quoique certains secteurs soient demeurés presqu'inchangés comme l'ancienne caserne de pompiers STONEY POINT, où la rue Notre-Dame dans les environs de la 27ième avenue (saviez-vous qu'un des gros poteaux métalliques qui retenait les fils du tramway LACHINE EXTENSION est toujours là; aujourd'hui il justifie sa présence en supportant des feux de circulation); combien d'autres choses ont disparu ou changé du tout au tout! Les personnes ont changé aussi, cependant tenons-nous en seulement aux transports en commun; d'abord les bons vieux tramways ont graduellement cédé la place à l'autobus, 1952 sur le parcours du LACHINE EXTENSION, 1954 jusqu'à la 6ième avenue et finalement aux petites du matin, le 10 août 1958, alors que le tram 2650 a pris le

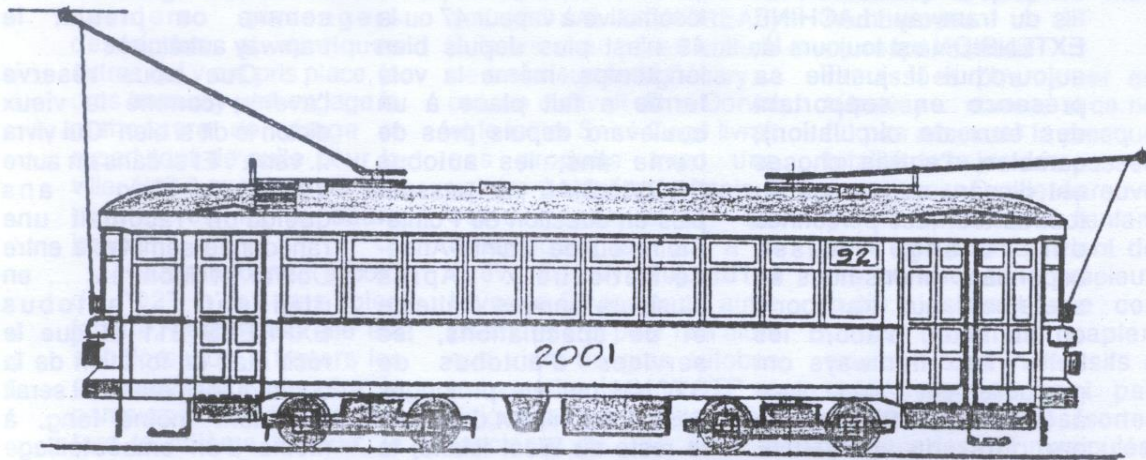
chemin de Montréal ... pour la dernière fois. Cet événement marquait aussi la mise au rancart définitive des tramways nécessitant un équipage de deux personnes sur le réseau de la CTM. Les trains de banlieue ont changé aussi, le petit du Canadien National avec ses voitures en bois remorquées par la locomotive à vapeur 47 ou la 49 n'est plus depuis bien longtemps, même la voie ferrée a fait place à un boulevard depuis près de trente ans; les autobus PROVINCIAL ne passent plus en direction de Pointe-Claire ou de Sainte-Anne-de-Bellevue... Après plusieurs années d'attente et de spéculations, les services d'autobus de STCUM ont été prolongés dans notre ville(et dans tout le reste du West Island) le 10 novembre 1980, avec terminus au Centre d'achats. Ce point de correspondance a depuis été remplacé (1989) par une

gare/terminus intermodale des plus modernes afin d'intégrer les services d'autobus et de trains. On offre même un immense parc de stationnement aux usagers et à voir le peu de temps qui s'écoule en semaine avant que le stationnement affiche complet ... on utilise l'autobus en grand nombre, comme on prenait le tramway autrefois!

Que nous réserve l'avenir; comme le vieux dicton le dit si bien "Qui vivra ... verra". Et si dans un autre quarante-cinq ans quelqu'un racontait une randonnée semblable entre Dorval et Montréal ... en utilisant l'autobus EXPRESS 211 et que le récit était en fonction de la durée du parcours ... il serait sûrement moins long, à moins d'un embouteillage sur l'Autoroute 2-20 près de la jonction de la 13 ou aux abords de la 1ère avenue.

LA "BOITE A SAVON"

Ce croquis représente le type de tramway utilisé sur la ligne LACHINE EXTENSION 92 des années 1943/44 jusqu'à l'abandon du service en 1952 et dont probablement nos résidents se rappellent le plus. Il avait été construit en 1929 par la "Canadian Car & Foundry Company, Limited" dans ses ateliers locaux. Ses deux perches et un poste de conduite aux deux extrémités permettaient l'utilisation du véhicule sur des circuits à voie unique et non munis d'installations de virage. Heureusement, ce tramway a été préservé; on peut le voir et même effectuer une randonnée à bord, au musée de East Haven, Connecticut, au Etats-Unis.



THE OLD "LACHINE EXTENSION 92" STREETCAR

This sketch represents the type of car used on the "Dixie" line from 1943/44 to the end of electric service in 1952 and probably the one most familiar to Dorval residents. It was built in 1929 at the local works of the Canadian Car & Foundry Company, Limited. Its two trolley poles and controls at both ends allowed operation on single-track lines not equipped with turning facilities. Fortunately, the car has been preserved; you can see it and even ride it, at the Museum, in East Haven, Connecticut, U.S.A.

A TRIP TO THE CITY ... FORTY-FIVE YEARS AGO!

Today, for a 10 years old boy to leave on one-day roundtrip by car from Montréal to Ottawa or Quebec City, doesn't mean much; however, for the writer, who was that age, to go from here to Montreal represented quite a journey!

A citizen of Dorval since my early childhood, for more than ten years I lived on Lakeshore zDrive (at the time, St. Joseph) in the East section, where VALE ENTERPRISES have presently their place of business. A long while before those railway construction specialists came there, a young boy used to play with his "Lionel Scout" set in one of the many rooms on the second floor.

In those days, Dorval had commuter trains operated by the two railways and Provincial Transport provided bus service to the City of Montreal. As we were at a certain distance from the railway stations, we never used the train and busses, it was more expensive and also complicated for someone not familiar with the city! As it was the case at home ... we used to take the streetcars. I had learned the MTC streetcar and bus routes before my catechism

however I had not reach an age where I could act as a guide or give advices, particularly to my parents!

There is no school tomorrow and mother is taking both my brother and I shopping at DUPUIS & FRERES ... it is a tradition as Dupuis is the store of the French Canadian family and the house publicity says: "Achète bien qui achète chez Dupuis" (Buy well who buys at Dupuis). We are looking forward for the trip because it is quite a journey for youngsters and especially for me, the streetcar trip will sure be of more importance than what mom will buy!

The day has come and we are ready to leave. First, it's a long walk as streetcars don't come to Dorval and ... Dorval Bus Line doesn't exist yet! East of St. Charles street, we take the wooden sidewalk to the limits of Lachine. As we reach 56th Avenue, we notice the rear of the tramway behind the houses ... we have missed it! No use to run; it will be back shortly. While waiting, I try to read the many "graffitis" in the shelter; here it comes, we can see the cream colored car, with the two trolley poles and the large headlights, pointing out in

the area of 50th Avenue. Car 2001 is assigned to the LACHINE EXTENSION 92 line today; trolleys and controls are changed. Operator Gauthier, a regular on the line, seems to know everybody and he impresses me with his dark blue serge uniform and train conductor style cap. We make sure we deposit our tickets in the farebox, however it is safer for my mother to keep the transfers!

Sitting at the front of the vehicle, my curiosity is attracted to all those warning signs mentioning that the car does not run with the two trolley poles on the wire, it does not pass through more than 6 inches of water ... of course that we should not talk to the motorman. We leave; our speed is rather slow as we have to cross so many streets. A stop is made at 48th Avenue, just short of the switch to the passing siding (the "Tower Car", a big red work vehicle is seen there at times). then we accelerate on a stretch that will become later 45th Avenue. A turn and we are at Broadway where we come to a stop just a few feet from the 1432, the "LACHINE 91" car awaiting our arrival. It is a larger car, green and cream

colored, having a large headlight on the front panel and a red rear lantern. Leaving his stand, the conductor opens the rear window and grab the rope to guide the reverse movement into 44th Avenue; he also actuates the signal cord! This manoeuver completed, we head eastbound on Broadway, 34th Avenue, then Notre Dame. In the area of the 29th Avenue, we enter the section of the single track across the CNR lines to the LACHINE WHARF. Very carefully, we return to the double track, going up hill in front of the CHATEAUGAY and T.G.BRIGHT wine companies, arriving a few minutes later at 21st Avenue.

There, some mail carriers, with their heavy bags, enter the car by the front door and stand on the platform just by the motorman (at the time, in agreement with the MTCO. postmen, policemen and firemen, in uniform, could ride free). Still a few minutes and we are at the LACHINE MARKET where some passengers transfer to the LACHINE-MONTREAL WEST bus. It is interesting to note that this bus route was one of the first established by the company, dating from

August 6, 1925. We are now in the heart of the commercial district. J.A.BERGEVIN Departmental Store, JOS.DUBOIS' Grocery, LEWIS PHARMACY, C.A.BARBIER (the photographer). While crossing 6th Avenue, we see Mr. Riendeau's big grey bus; the gentlemen (from St.Remi) runs the shuttle service between Lachine and Caughnawaga.

The siding adjacent to the office building of Dominion Bridge passed, we turn and head northwards alongside the big overhead cranes on what used to be 5th Avenue. In just a few months, the company will need additional land and the streetcar tracks will be moved to 6th Avenue. Small steam shunting locomotives were a common sight in the yard. DOMINION STATION and we are now on the private right-of way; a stop at 1st Avenue and we are now under the CPR viaduct, the old "S" bridge at Rockfield before reaching Ville St. Pierre. Part of the FLINKOTE building, I was told many years later, was once a carbarn at the beginning of the century; the building next door is the power substation, with the adjacent wye track (that is today's BRASSERIE DU

CORDON). FIFTH AVENUE, the main artery leading to the Mercier Bridge, Beauharnois and Valleyfield is crossed and a stop is made at the ST.PIERRE Station. The doors are closed and the big car picks up speed; for the first time since the beginning of the trip we can feel the speed ... the sound of the motors and gears is more evident and the holding straps are swaying. The big CANADIAN CAR & FOUNDRY complex is on the right. Of course, at regular intervals we meet other streetcars and even a long freight train is coming out of TURCOT YARDS. One thing that I remember quite well, all the trams seen on the line were of the 1400-class. Past MONTREAL WEST, it's time for the collection of the "city fare" as the conductor makes his way to the front of the car; zone fare still prevailed at the time! Across the Lachine Canal, I can see the LASALLE COKE plant and the giant unloading installations. The little ST.PIERRE RIVER that flows through the area would sure be a nightmare for Environnement Québec these days ... if we judge from the color of its water!

As we speed toward Montreal ... a big "BANG" and a blue spark coming

from the black box over the motorman; the gentleman seems to have experienced the same before as he calmly reset the lever. I would find out in later years, after my Canadian Railway Historical Association friends had improved my streecar "education", that it was the "line fuse" that was acting!

We come to a crossing with the railway and that line has the particularity of being electrified for a certain length. On preceeding trips while passing there, I noticed the "3017" and its ever present flat car awaiting the green light, with a load of steel wheels and other supplies. For the more informed, the big grey workcar is the "STORES DEPT." unit and it is always fascinating to see the brakeman sitting in the open, on the little stool, at the rear of the second car. It is the end of the open track and we are soon at Cote St. Paul Road where cars of other routes take Notre Dame Street too, however we have not reach our destination and we still had a long way to go!

Along Notre Dame, we pass the CARTIER movie theatre, the old ST. HENRY CNR Station and stores that seem to have always been there:

LALIBERTE, SYNDICAT SAINT-HENRI, etc... East of Atwater, larger industrial complexes are seen, STEELCO for one; a few minutes and we are at Colborne, the breweries, CHABOILLEZ SQUARE (today DOW PLANETARIUM and of the accesses to the Ville Marie Expressway). Other streetcar lines join Notre Dame Street, all with a common destination: PLACE D'ARMES!

McGill Street ... oh ! the nice streecar across the intersection, it looks like a bus! No, it's a "OUTREMONT 29" and listening to a couple of passengers, I learn that the stremliner is a "PCC" and that there are only 18 such cars in the city! From here, the street narrows, the track is single and the speed very slow despite the small number of automobiles.

Here we are ... PLACE D'ARMES! Too bad that I don't have a camera as I would have a lot of streetcars to photograph here; there are more than my eyes can see! Even if mother tries to do a bit of history in showing us the Notre Dame Church, the ALDRED Building and others, my attention is more directed to the rail vehicles and the various route signs and numbers they bear. The

data corresponds to what I have learned! Walking across the Square, we board a "AMHERST 1" car that will take us through Gosford Hill, Craig Street (now St. Antoine) and Amherst to Ste. Catherine.

DUPUIS & FRERES is nearby and we enter the store ... it's a big place, bigger than the school. Of course, my brother and I are first interested by the Toys Department although it was not the purpose of the trip. Mother insists that it is not Christmas Time and that we will go later ... it doesn't look good for us! I am fascinated by the vacuum-type communication system and the elevators. The latter facilities are not automatic and the uniformed attendant operates them in actuating a controller, similar to the one in the streetcar! At the rear of the store, I notice the red diamonds in a set of doors leading to a waiting room; I recognize the place, that's where the PROVINCIAL TRANSPORT bus stops when we go to our grandparents, in St. Hubert.

Shopping is completed and it's the trip back home. As our guide is not familiar with the big city and that she knows only one routing, we come back the same way. The car on the return trip is different as

it sports brown leather seats; it's comfortable but the trip is very short to Place d'Armes. This time I pay more attention to the area and notice the monument that also appears in my History of Canada textbook. Streetcars are coming and going at a steady flow; here is a "LACHINE 91" ... very easy to spot even at a fair distance by the large headlight! Car 1428 stops and we get aboard; too bad, as all the front space is already occupied, we take place on one of the long side seats. A short wait, "ATTENTION AUX PORTES/MIND THE DOORS" says the conductor and the way we go! It's single track on St. James to McGill, here too it look like a streetcar parade, especially with the slow speed!

At LITTLE CRAIG STREET, an incoming tram from the Terminus gets ahead of us and we will follow it for a considerable distance; we pass BONAVENTURE STATION and under the steel overpasses at Mountain and Guy Streets.

We get to PLACE ST. HENRI (what a contrast with today's scenery: the large church and college have made way to a polyvalent school however the fire station has remained intact). The "31" we were following

from downtown continues along St. James while we take the switch. Across the railway tracks and we are on Notre Dame ... the underpass, de Courcelles, St. Remi and we arrive at Cote St. Paul Road where we come to a stop; we change crew (the MTCO. was maintaining a ticket sale office and employees' waiting room where the B & N Furniture Store was later located). During this short "intermission", I notice another tram arriving from Cote St. Paul and taking the connecting track to Lachine. The 1358 attracts my curiosity as it has neither the headlight nor the black trolley rope retriever at the rear; its linens read "NOTRE DAME -EX", meaning that it is going farther than the Dominion Bridge plant before returning to Montreal ... rush-hour in approaching!

The pause also allows me to appreciate a very peculiar sound that I have noticed from our departure ... the air compressor! "CHUFF" as the motorman release the brakes and we are moving. A couple of minutes and we have left the city behind having entered the private right-of-way. Stops are made at all small stations or shelters, TURCOT EAST, TURCOT, AERO, etc... There is always smoke rising from the big

TURCOT ROUNDHOUSE; nearby are two black locomotives ... although smokeless! They are electric boxcars awaiting the arrival of the next long-distance passenger train and the hauling into the "new" Central Station.

While approaching the limits of the zone fare, as it was for the going trip, the conductor leaves his stand and starts the "collection" from the front of the vehicle. MARCHAND, the car stops and one of the passengers on the rear platform opens the door to let a group of workers aboard ... what is going on, these persons don't deposit their tickets in the farebox! I am quickly reassured as the conductor returns and they "observe" the established rules!

Since we left Montreal, I have been looking at used transfers and receipts under the seats across the aisle ... would those documents be useful when, with my brother and friends, I play "streetcar" with the kitchen chairs! Being too shy to pick them up myself, I encourage my brother to do it; oh boy, am I heading for a big surprise when we will get back home!

Next stop ST. PIERRE; what a bottleneck in the area as the bridge is up to let a big red and white

canaller of the CANADA STEAMSHIP LINES go by and we can see the line-up of cars, trucks and busses beyond the CNR railway crossing. Traffic problems in the approaches to the Mercier Bridge are not new; today it's on the elevated roadways and ramps while in those days it was at ground level!

En route ... ROCKFIELD, 1st AVENUE and we reach Notre Dame; car 1358 seen earlier is ready to leave the "Bridge" with a full load of homebound workers. Activities on the commercial street slow as we move away from the main business section; 18th Avenue, the big SAXONIA FRUITS building and everything seems to be quiet in the area of the railway level crossing as the gate attendant keeps a watchful eye from his elevated shanty. The O.BELANGER & FILS' high ice-houses can be seen at a short distance.

Shortly passed 25th Avenue, the space just left of the motorman becomes free (at last!) and I don't lose a second in finding my way there ... it is the spot to have a good view ahead and at the operation of the tramway. It is impressive for a young boy to see all that and from so close: the power controller, the brake

lever, the pedal actuating the warning gong, etc... and to learn that the car can function by itself as at time the motorman is not touching anything and the car still goes!

LACHINE GENERAL HOSPITAL, the THOUIN Grocery on the Corner, up 34th Avenue and we are now on Broadway, at the time one of Lachine's nicest streets with its many mansions, the trees, etc... we are approaching the end of the line. On the way, the motorman puts the destination curtain to PLACE D'ARMES for the return trip; we can already see the "LACHINE EXTENSION 92" car patiently awaiting the arrival of the Montreal car and the few passengers who will transfer for Dixie and Dorval! A slight curve to the single track and we stop a few feet from the 2001. A few passengers embark and the big green car leaves immediately for the city. Was it running late, we will never know!

The ride on the "92" is short but quite scenic through the open fields that will become some years later 45th Avenue and René Huguet Street. The car gains speed and we can feel the sway; someone mentions the "boîte à savon" in talking about the

car. La ter, I will realize that it was the nickname given to the small BIRNEY car that used to run on the line, on account of its lack of comfort! Car 2001, despite a more modern appearance and much improve riding, had nevertheless inherited the title from its predecessor.

We have arrived ... finally; it is time as the two youngsters are getting tired and tempers are starting to overheat. Mon, stuck with the larger shopping bags, has enough to look after without that, anyway the walk will cool us, no doubt! We pass alongside the Golf Course (Royal Montreal) then the large cultivated lands of Mr. Ovila Décary; oh yes, there was still agricultural land in Dorval and Mr. St.Onge, the milkman, was still using a horsedrawn vehicle for his delivery at the time! Downhill at Decary Grove (now Sévigny Avenue), here comes something else for me as Provincial Transport No. 307 is making its way toward the city. An impressive sight that big orange and black bus with its flat front, the destination curtain signed "STE.ANNE-MONTREAL", the baggage rack on the roof, etc... When I will become more familiar with public transportation, I will learn that type of bus

was commonly known as a "pusher" ... in those days the term did not mean the same as today; it was simply because it was one of the first rear-engines models.

At last, it's home sweet home; it has been quite a long day as we had left early; nearly two hours to get to destination and as much for the return trip! It's true that kids recuperate quickly but there is a limit! After supper, I get busy unfolding the many transfers so that we can play "streetcar" ... just as it was not enough of having spent most of the day travelling! What a shock for my little boy's heart as mother requisitions all this material; why, what for ... she insists that despite their more or less clean appearance, these pieces of paper might carry germs and we don't know who handled them before! I surrender the "precious" documents with regret, but no tears; it's only "partie remise" as we will try again on our next streetcar trip!

How many memories this trip made forty-five years ago bring back to me and no doubt to many of the readers who have travelled over the same route or part of it, many times.

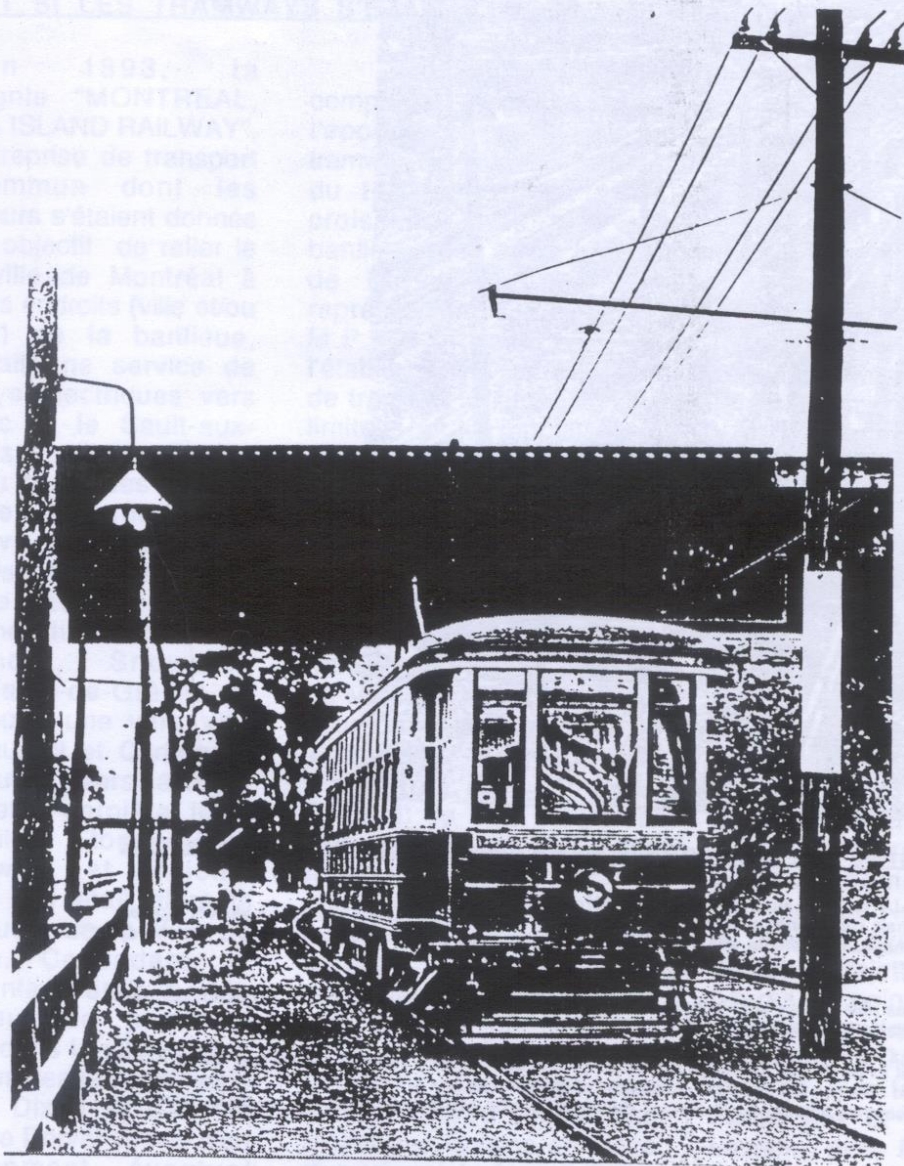
Some of the areas travelled have not changed much over the years, like

the old fire station at STONEY POINT or Notre Dame Street in the area of 27th Avenue (did you know that one of the big steel poles that used to support the overhead wires for the LACHINE EXTENSION line is still there, these days it supports traffic lights), but how many things have changed drastically though! Persons have changed too but let's remain with public transportation. First, the good old streetcars have gradually made way to busses: 1952 on the LACHINE EXTENSION line, 1954 on Notre Dame between 6th Avenue and Western Lachine and finally, in the early hours of Sunday, August 10, 1958, tram 2650 headed for Montreal ... for the last time. The abandonment of the line also marked the withdrawal of the last two-man cars on the Montreal transit system.

Commuter trains have changed too, the CNR trains featuring wooden passenger cars and hauled by either small steam locomotives 47 or 49 have gone for many years; even the track allowance has made way to Bouchard Boulevard! The Montreal/Pointe-Claire or Ste. Annes "PROVINCIAL" bus does not run anymore, etc...

And ... after years of waiting and speculations STCUM bus services were finally extended to Dorval (and the rest of the West Island), with a terminal and transfer point at the local shopping center. The latter facilities have since been replaced (1989) by a most modern intermodal station, in order to integrate bus and train services. A large parking is also available to patrons and if we look at the time it takes to show "FULL" on weekdays, busses are sure well patronized, just like the streetcars were years ago!

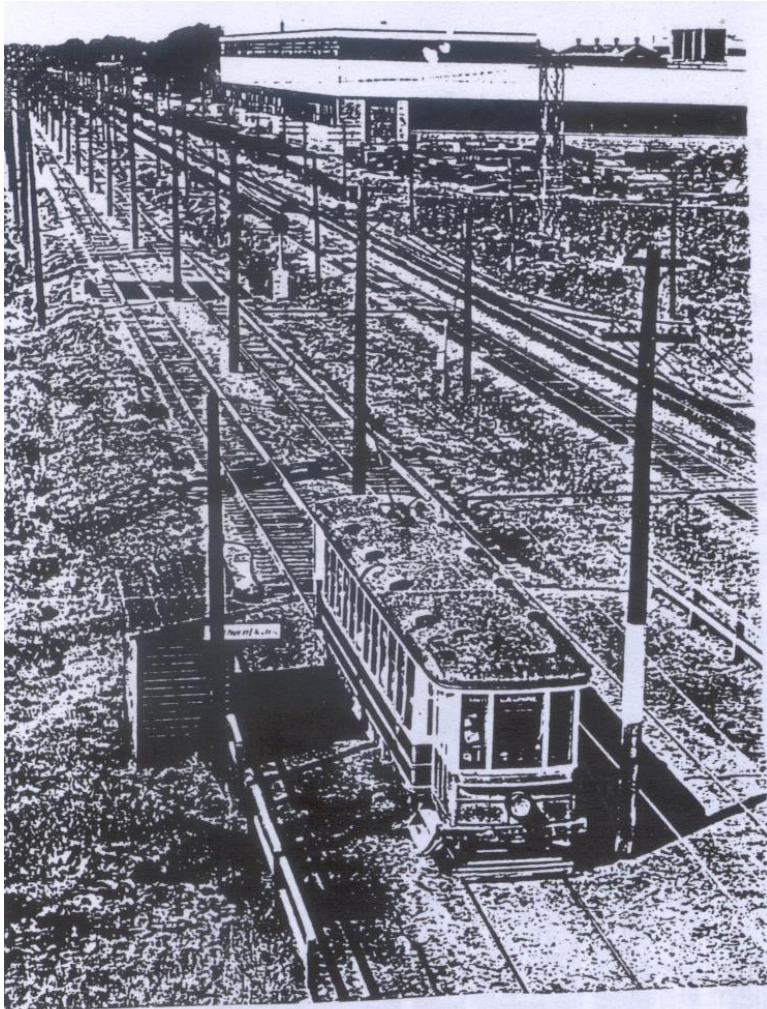
What lies ahead: As the old proverb says only "Time will tell". In forty-five years from now, should someone want to write an account of a similar trip between Dorval and Montreal ... using express bus 211 and that his or her detailed story was based on the duration of the trip ... it would sure be a lot shorter unless he/she runs into a bottleneck on the 2-20, at the junction of the 13 or near 1st Avenue, Lachine!



Same location as the previous photo, another "91" tramway arrives in the opposite direction; the white strip on the pole indicates a stop ... quite different from today's detailed bus stop signs! The CPR viaduct is at the rear; in the distance it's Rockfield and the old "S" bridge connecting St.Joseph Street, Lachine and Ville St.Pierre.

It may be interesting to point out that after the abandonment of service and removal of rails, the streetcar right-of-way has remained unused, except for a few months in 1989 when a temporary road was built to accomodate busses while repairs were made to Highway 2-20.

(Photos, Collection D.Latour)



QU'EST-CE QUE CES PHOTOS FONT ICI ... CE NE SONT PAS DES SCENES DE DORVAL!

Non, mais c'est certainement un sujet bien familier pour les citoyens locaux qui allaient étudier, travailler ou magasiner dans la ville voisine ou à Montréal, il y a presque trente-cinq ans ... le tramway "LACHINE 91".

Pour les plus jeunes qui n'ont pas connu ce moyen de transport en commun et qui voyagent en autobus, eh bien c'était l'ancêtre du "191" d'aujourd'hui.

On voit ici un de ces tramways (un gros véhicule aux couleurs vert foncé et crème) roulant sur la voie privée en direction de Montréal; à l'arrière on distingue la voie principale du CN (qui, dans Dorval, passait sur l'emprise actuelle du Boulevard Bouchard) et une partie des grands ateliers de la "Dominion Engineering".

WHAT ARE THOSE PHOTOS DOING HERE ... THEY ARE NOT DORVAL SCENES!

No, but it represents a mean of public transportation very familiar to many local residents who were going either to our neighbouring city or to Montreal to study, work or shop some thirty-five years ago ... the "LACHINE 91" streetcar!

For the young generations who are used to modern busses and who have not seen that type of electric vehicle in operation ... it was the ancestor of today's "191"!

From a vantage point on top of the CPR viaduct, the photographer caught a Montreal-bound tramway (a big dark green and cream car) on the private right-of-way; to the rear, we see the then CNR mainline (that used to run on what is now "Bouchard Boulevard" in Dorval) and part of the Dominion Engineering plant.

ET SI LES TRAMWAYS S'ETAIENT RENDUS A DORVAL!

En 1893, la compagnie "MONTREAL, PARK & ISLAND RAILWAY", une entreprise de transport en commun dont les promoteurs s'étaient donnés comme objectif de relier le centre-ville de Montréal à différents endroits (ville et/ou villages) de la banlieue, inaugurerait un service de tramways électriques vers Ahuntsic et le Sault-aux-Récollets.

Au cours des années suivantes, la compagnie poursuivit son essor en construisant une ligne de ceinture autour de la Montagne afin de desservir Outremont, Snowdon, Notre-Dame-de-Grâces et Westmount, une vers Ville Saint-Laurent et Cartierville et une autre ... vers Lachine.

Cette dernière ligne s'arrêtait à Stoney Point (Broadway et 44^{ième} avenue) qui était alors la limite ouest de la Ville de Lachine. Cependant, la compagnie s'était portée acquéreur de plusieurs terrains dans la ville voisine de Summerlea (aujourd'hui le quartier Dixie) et dans le Village de Dorval en vue d'un prolongement éventuel jusque dans le secteur des rues Stream et Dawson, à l'époque l'emplacement de la piste de courses de chevaux BEL-AIR.

Sans doute en tenant compte de la publicité de l'époque à l'effet que le tramway favorisait l'expansion du territoire urbain et la croissance des villes de banlieue, dès 1908 la Ville de Dorval entreprit des représentations auprès de M.P. & I en vue de l'établissement d'une ligne de tramway à l'intérieur des limites de la municipalité; comme la compagnie ne détenait pas tous les terrains requis et droits de passage, on ne donna pas suite à la requête.

En 1911, tous les réseaux (électriques) de transport en commun de l'île de Montréal furent fusionnés pour former la Compagnie de Tramways de Montréal (l'ancêtre de l'actuelle STCUM); la Ville de Dorval n'en multiplia pas moins ses interventions avec la nouvelle compagnie afin de se prévaloir des services du tramway.

Même si nous étions à une époque où la main-d'oeuvre et les matériaux étaient à des coûts peu élevés, il n'en restait pas moins que la mise en place d'un tel projet nécessitait des investissements

considérables et que, même si on ne prévoyait pas réaliser des profits, on devait quand même s'attendre à ce que la

ligne fasse ses frais! Le peu de population d'alors, l'absence d'industries locales, la difficulté à obtenir certains droits de passage, la piste de courses en bout de ligne qui était fermée depuis quelques années étaient tous des facteurs qui jouaient contre le projet et le rendait moins attrayant et prioritaire pour la compagnie ... et ceci, même si la "MTCO" était consciente que l'achalandage de la ligne "DORVAL" ne serait jamais aussi importante que celui d'un de ces circuits urbains.

Tout en ignorant les détails techniques et la fréquence du service projeté, dans le contexte d'alors il est permis de croire que ledit service aurait probablement consisté en une navette entre la partie ouest de notre ville et le secteur commercial de Lachine (rue Notre-Dame et la 6^{ème} avenue) avec quelques trajets directs aux heures de pointe pour ceux et celles qui travaillaient ou étudiaient à Montréal. On imagine que la tarification aurait été la même qu'à Lachine, avec la perception du "billet de la ville" aux limites ouest de Montréal!

Un obstacle de taille se dressait au début de la ligne projetée ... la traversée d'un prestigieux terrain de golf

récemment établi à Dorval; le "Royal Montreal Golf Club", déjà traversé par trois lignes principales de chemins de fer, le Grand-Tronc (devenu plus tard le CN) avec ses voies reliant Dorval à Dixie et Lachine (le boulevard Bouchard aujourd'hui), la ligne originale du Grand-Tronc (sur l'emprise actuelle de l'autoroute 2-20) et celle du Canadien Pacifique juste à côté ... voyait d'un très mauvais oeil, pour ne pas dire: "Ne voyait pas" ses magnifiques verts croisés encore une fois par une quatrième voie ferrée qui, sans doute, n'aurait servi aucunement à ses membres! Difficile à imaginer de voir un de ses membres influents, descendant du tramway avec "caddy" et sac de golf!

Les années passaient et la Ville de Dorval revenait périodiquement à la charge afin d'obtenir le service désiré: représentations soutenues, requêtes parmi les citoyens, etc... Même en 1921, la Cité de Lachine appuya une résolution de notre conseil municipal auprès de la "MTCO", en mentionnant que le service demandé serait bénéfique aux deux municipalités.

A la même époque, la Cité de Lachine demanda des services supplémentaires pour desservir le "Parc" (le

secteur actuel de la rue Provost) et la nouvelle partie ouest de la cité résultant de l'annexion de l'ancienne Ville de Summerlea. Le 6 août 1925, on assistait à l'inauguration d'un circuit d'autobus entre Montréal-Ouest et le Marché de Lachine, en passant par la 1ère avenue et la rue Provost (l'ancêtre du 90 d'aujourd'hui). Au cours de la même année, la voie de tramway, qui jusqu'alors s'arrêtait à la 44ème avenue (Stoney Point), fut prolongée vers l'ouest. Malheureusement, même si son rouleau-indicateur marquait "LACHINE/DORVAL", le petit tramway qui effectuait le nouveau trajet s'arrêtait à la 56ième avenue.

Il restait toujours l'obstacle quasi-infranchissable que représentait le club de golf à l'entrée de la ville et il n'était pas question que le tram n'emprunte le parcours sinueux de la rue Saint-Joseph pour rejoindre le droit de passage ou les terrains acquis. Il faut se rappeler qu'à l'époque, cette artère était le "Chemin du Roi", la route provinciale 37 et que toute la circulation vers Ottawa et Toronto y passait. Pensons juste un instant, même si le nombre de voitures, camions et autobus n'était pas celui

d'aujourd'hui, aux problèmes et embouteillages qu'aurait engendrer, bien malgré lui, le pauvre tramway!

L'année 1925 voyait aussi l'arrivée à Dorval d'un autre club de golf important, l'ELM RIDGE. Déjà traversé par les chemins de fer, il est peu probable que ses administrateurs auraient vu d'un oeil approbateur la traversée de la partie Sud du terrain .. par une autre voie ferrée!

A suivre le déroulement des événements, il semblait de plus en plus probable que le réseau de tramways de Montréal soit étendu à notre ville et que ses voitures électriques circulent dans certaine de nos rues. Malgré tout, même si les conditions n'étaient pas des plus favorables, la Ville de Dorval revint à la charge afin d'obtenir le prolongement de ce service qui maintenant, rejoignait presque nos limites. A défaut d'obtenir ledit prolongement, on demandait à la compagnie d'instituer un parcours d'autobus qui effectuerait la navette entre Stoney Point et Pine Beach; les parties ne purent cependant s'entendre sur les modalités.

De plus, l'avènement de l'autobus (avec ses avantages au point de vue autonomie, flexibilité et frais d'exploitation) et

l'amélioration du réseau routier mirent un frein au prolongements coûteux de lignes de tramways, particulièrement en banlieue, à moins qu'un achalandage important le justifie. On verrait même dans les prochaines années l'abandon de certains longs circuits de tramways en faveur de l'autobus!

Le tramway ne se rendit donc jamais plus loin que la 56ième avenue et au cours des années suivantes, l'appellation du circuit fut changée de LACHINE/DORVAL à LACHINE EXTENSION; plus tard le circuit fut aussi numéroté 92, suit logique à son grand-frère, le 91, qui assurait la liaison entre Stoney Point et Montréal. Le 92, la "boîte à savon" (comme l'appelaient les habitués) circula jusqu'en mai 1952 alors que l'emprise de la voie fit place à la 45ième avenue et à la rue René Huguet.

Revenons à l'automne 1928, alors que la COMPAGNIE DE TRANSPORT PROVINCIAL naissait de l'achat et de la fusion d'une trentaine de petites entreprises de transport par autobus, dont celle qui fournissait le service entre Montréal et Sainte-Anne-de-Bellevue. La nouvelle compagnie, dont le mandat touchait autant la

desserte des banlieues que les parcours interurbains et long-courriers, améliora les services tant au point de vue fréquences des trajets que confort des véhicules. En 1930, la Ville de Dorval accorda une franchise à la CTP lui permettant de transporter des passagers localement à l'intérieur des limites de la municipalité; les autobus "PROVINCIAL" et plus tard leur filiale "METROPOLITAIN -

PROVINCIAL" devinrent familiers dans le paysage dorvalois jusqu'en novembre 1980, alors que la STCUM étendit ses services à tout le territoire du "West Island".

Quant aux terrains acquis pour le droit de passage, la Compagnie des Tramways de Montréal (MTCO) s'en départit entre 1925 et 1940 et la municipalité se porta acquéreur de la plupart. Après avoir construit un important égout collecteur au début des années cinquante on y aménagea une rue; d'abord par tronçons, elle fut plus tard ouverte de la rue Handfield dans le quartier est à la rue Stream, à l'autre extrémité. On donna à cette nouvelle artère le nom de Dawson, d'un monsieur Fabien Dawson, ancien échevin de notre ville.

C'était la petite histoire du tramway ... qui ne s'est jamais rendu à Dorval! Alors,

si un aîné vous parle des "p'tits chars" qui devaient venir à Dorval, ne croyez pas qu'il vous raconte une blague ou bien que c'est le fruit de son imagination ... c'est un fait!

Et, si vous voyagez à bord d'un autobus du circuit 202, sur la rue Dawson, dites-vous que vous circulez sur l'ancienne emprise de la "Montreal, Park & Island Railway" et de la Compagnie des Tramways de Montréal !

P.S. Au Québec, nos grands-parents et même nos parents avaient une expression bien typique en faisant référence au train, c'était "les gros chars"; lorsqu'ils faisaient allusion aux tramways, qui représentaient aussi un chemin de fer, généralement de moindre envergure ... c'était bien entendu ... les "p'tits chars"!

D.Latour, 91.05.24

STREETCARS ... TO DORVAL!

As early as 1893, the MONTREAL, PARK & ISLAND RAILWAY, a public transit company whose promoters wanted to connect downtown Montreal with different suburb (towns and/or villages), inaugurated an electric tramway service to Ahuntsic and the Sault-aux-Récollets.

In the following years, the company continued its expansion in building a belt line around the Mountain to serve Outremont, Snowdon, Notre-Dame-de-Grâces and Westmount, one to St. Laurent and Cartierville and another one ... to Lachine.

The latter line was terminating at Stoney Point (Broadway and 44th Avenue) which was then the western limit of Lachine. However, the transit company had acquired rights-of-ways and properties in the neighbouring Town of Summerlea (the Dixie area of today) and in the Village of Dorval for an eventual extension to the area of Stream and Dawson Avenues, at the time the site of the BEL-AIR horse race track.

In 1908, no doubt taking into consideration the publicity at the time that stated that streetcars encouraged the expansion

of the urban territory and the development of suburban towns and villages, the Town of Dorval approached the M.P. & I. for the establishment of a tramway line within the limits of the municipality. As the company did not have all the necessary land and right-of-way, the request was turned down.

The year 1911 saw the integration of all the Island of Montreal electric transit systems and the creation of the Montreal Tramways Company (the ancestor of today's STCUM); the Town of Dorval continued its representations to the new company in order to obtain the tram service.

Even if we were at a time where labour and materials were not that expensive, an undertaking of such nature and amplitude required considerable investment; even though it was not expected to make profits, the line had at least to cover its costs! The then small number of residents, the lack of local industries, the difficulties in obtaining necessary right-of-way, the race track at the end of the proposed line that ceased its activities since a few years, worked against the project and made it of less attractiveness and priority for

the company ... and this, despite the fact that the MTCO. was conscious that business of the "DORVAL" line would never be as important as one of its urban routes.

While ignoring the technical specifications and the schedule of the proposed service, in the then context it can be assumed that the said service would have probably consisted of a shuttle run between the western area of our town and the business/commercial section of Lachine (to Notre Dame Street and 6th Avenue) with some rush-hour direct trips for the benefit of those working or studying in Montreal. We can believe that the fare system would have been similar to the one in Lachine, with the collection of the "city fare" at the limits of the City of Montreal.

A major obstacle stood at the beginning of the proposed line ... the crossing of a prestigious golf course recently established in Dorval; the Royal Montreal Golf Club, already cut by three railway mainlines, the Grand Trunk (later the CNR) with its tracks connecting Dorval, Dixie and Lachine (today's Bouchard Boulevard), the original

Grand Trunk line (on the site of present Highway 2-20) and that of the CPR just beside ... was not too enthusiast (I should say, simply did not want) to see a forth line crossing its splendid greens. No doubt the argument came out that the proposed line would be of no use to the members ... it would have been difficult to imagine one of its prominent members getting off a streetcar with his "caddy" and golf equipment!

The years were passing and the Town of Dorval was not losing hope in the project, making more representations to the company, circulating petitions among the citizens, etc... Even in 1921, the City of Lachine endorsed a resolution of our town council to the MTCO., mentioning that the requested service would benefit both municipalities.

At the same time, the City of Lachine requested the transit company for additional service in order to better serve the "Park" (the area of Provost Street) and the new territory in the western section, following the annexation of the former Town of Summerlea. August 6, 1925 saw the inauguration of a bus route between Montreal West and the Lachine Market, running on 1st Avenue and Provost

Street (the ancestor of today's bus 90). During the same year, the streetcar track that until then stopped at 44th Avenue (Stoney Point) was extended westerly. Unfortunately, even if its destination linens read "LACHINE/DORVAL", the small streetcar used on the new route was not going beyond 56th Avenue.

There was still that nearly impossible major obstacle that represented the golf course at the eastern limit of the town and of course, it was out of the question that the electric car would use the winding stretch of St. Joseph Street to reach its right-of-way or the acquired land. We must remember that at the time, that particular road was the "King's Highway", also Provincial Road No.37 and that it carried all the traffic to and from Ottawa and Toronto. Just think for a moment, even if the number of cars, trucks and busses was not that of today, of the bottlenecks and traffic problems the poor streetcar would have been blamed for!

The year 1925 also saw the arrival in Dorval of another important golf club, the ELM RIDGE. Already crossed by the railways, it is doubtful that its executives would have been receptive to the idea of seeing a streetcar line running across

the southern part of the golf course!

To someone who followed the events, it came less probable that the Montreal streetcar system would ever be extended to Dorval and that the electric cars would travel of some of our streets. Despite the fact that conditions were not most favorable, the Town of Dorval went back to the MTCO. in order to have the tram service, by now stopping just a very short distance from our town limits, extended westerly. In the advent of a refusal, a bus service, running as a shuttle between Stoney Point and Pine Beach, was requested; no agreements could be reached in both cases.

The coming of the bus (with its advantages such as autonomy, flexibility and cheaper operating costs) and the improvement of the road network put a damper on expensive extensions of streetcar lines, particularly in suburbs, unless heavy traffic was expected or justify the move. In coming years, we would even see the abandonment of some long streetcar lines and their replacement by bus routes!

So, the electric streetcar never made it passed 56th Avenue and in the following years, the LACHINE/DORVAL route name changed to read

LACHINE EXTENSION.

Later, No.92 was also assigned to the route, a logical continuation to its big brother, the 91, that was providing service between Stoney Point and Montreal. The "92", "la boîte à savon" (the soap box, as its regular users had nicknamed it) ran until May 1952 when the track allowance was converted to become 45th Avenue and René Huguet Street.

Let's go back to the Fall of 1928 as we would witness the birth of the PROVINCIAL TRANSPORT COMPANY, as the result of the purchase and integration of thirty-one small bus companies, among them the one that was providing service between Montreal and Ste. Anne de Bellevue. The new company, which involved itself in suburban services as well as intercity and long-distance

runs, did not lose time in improving routes, schedules as much as vehicles. In 1930, the Town of Dorval gave PTC a franchise to carry local passengers within the limits of the municipality: "PROVINCIAL" busses and later its subsidiary "METROPOLITAIN-PROVINCIAL", became part of the Dorval scenery until November 1980, when the STCUM extended its transit system to the West Island.

As for the land acquired for the streetcar right-of-way, the Montreal Tramways Company disposed of it between 1925 and 1940 and most of it was acquired by the town. After the completion of a major trunk sewer in the early Fifties, a street was built on the former right-of-way. First opened by sections, the road was later completed between Handfield Avenue in the East section to Stream

Avenue at the other end. The new street was named DAWSON, from a Mr. Fabian Dawson, a former city alderman.

This was the story of the streetcar ... that never reached Dorval! So, if a senior citizen talks to you about the tramways that should have come to Dorval, he is not telling you a joke or it is not pure imagination ... it's a fact!

And, if you are travelling on Dawson Avenue, aboard a STCUM line 202 bus, you can say that you are on the former streetcar right-of-way of the Montreal, Park & Island Railway and the Montreal Tramways Company!

D. Latour, 91.05.24

PERCY GIROUARD

Lorsque nous parlons des chemins de fer canadiens et des hommes qui les ont construits, des noms comme Van Horne, MacKenzie et Mann, Alexander T. Galt, Sanford Fleming et autres nous viennent probablement à l'esprit. Cependant, à la fin du siècle dernier et au début du présent, un ingénieur, natif de Montréal, s'illustrait dans la construction de réseaux ferroviaires en Afrique. Cet homme, c'était PERCY GIROUARD, fils de l'avocat (plus tard élevé à la Magistrature) Désiré Girouard, le premier maire du Village de Dorval, en 1892.

L'Honorable Juge Girouard demeurait aux "QUATRE VENTS", un des édifices historiques de la Cité, qui fait maintenant partie de la résidence des religieuses de la Congrégation Notre-Dame, au pied de l'avenue Dahlia.

Le texte qui suit a été traduit d'un article de l'écrivain Edgar Andrew Collard, publié dans le journal "THE GAZETTE".

PERCY GIROUARD ... UN CONSTRUCTEUR DE CHEMIN DE FER!

Dans les années 1890, un jeune lieutenant canadien-français, en provenance de Montréal, Percy Girouard, mettait de l'entrain dans les mess d'officiers des bases militaires anglaises des environs de Woolwich et Chatam. Il était particulièrement en demande lors des soirées d'invités. Percy avait une façon bien à lui d'interpréter la fameuse chanson "Alouette", entraînant toutes les personnes présentes à répondre en chœur! Ce jeune montréalais, un diplômé du Collège Militaire Royal de Kingston, détenait un brevet d'officier des Ingénieurs de sa Majesté. Sa joyeuse vivacité faisait partie d'une vitalité surabondante. L'avenue Girouard, dans le quartier Notre-Dame-de-Grâces, commémore le nom des Girouard à Montréal. Cet artère fut nommée en l'honneur de l'Honorable Désiré Girouard, juge de la Cour Suprême du Canada et historien réputé. Cependant ce fut son fils Percy, montréalais d'origine, qui inscrit le nom des Girouard dans l'histoire des nations.

Le juge Girouard s'était opposé au désir

de son fils de devenir ingénieur et appréciait encore moins le fait qu'il voulait embrasser la carrière militaire; il aurait préféré que Percy suive ses traces et choisisse le Droit. Alors qu'il était cadet au Collège Militaire Royal de Kingston, la dispute avec son père s'envenima au point qu'il ne vint plus en vacances à Montréal; il préférait travailler sur le chemin de fer! Malgré la vive opposition de son père, il devint ingénieur pour le compte du Canadien Pacifique. L'expérience qu'il acquit à construire des voies ferrées dans des terrains accidentés devait lui être d'une aide estimable plus tard. En 1888, le bureau britannique de la guerre voulait augmenter ses effectifs de second-lieutenants dans le groupe des Ingénieurs de sa Majesté. On offrit un certain nombre de ces postes d'officiers à des Canadiens qui venaient de graduer du CMR et qui n'avaient pas atteint un certain âge. Girouard, rencontrant les normes, s'inscrit et fut accepté. Son père réagit très mal à cette décision et refusa d'aider son fils de quelque manière que ce soit. Percy n'avait

pas les économies nécessaires pour payer son voyage outre-mer; une de ses tantes lui donna un chèque au montant de 100 livres Sterling.

Percy Girouard s'aperçut vite du rôle important que pourrait jouer le chemin de fer dans le futur, lors de campagnes militaires. Il ne tarda pas à étudier les chemins de fer, tout en occupant sa première affectation - gérant du trafic du chemin de fer à l'intérieur des arsenaux royaux, à Woolwich. A l'époque, les chemins de fer n'étaient pas considérés comme un élément important dans l'organisation militaire et ils n'étaient régis par aucune autorité officielle. Girouard sembla être le seul à développer un système de gestion. Il n'avait que 19 ans lorsque le général Kitchener lui donna le mandat d'aller construire une voie ferrée en rapport avec la campagne militaire au Soudan. Le gouvernement britannique était préoccupé pour la sécurité du Canal de Suez, suite au soulèvement d'un chef religieux, qui à l'aide de fanatiques, renversa l'administration en place sous le protectorat de l'Egypte et s'empara de tout le Soudan à l'exception des ports de la Mer Rouge.

Le général Kitchener devait acheminer une armée et tout le matériel militaire jusqu'à Khartoum. Il demanda donc à Girouard s'il pouvait lui fournir un raccourci par une voie ferrée. Girouard s'attaqua à cette tâche non seulement avec promptitude mais avec une bonne humeur et plein d'entrain; dans un court laps de temps, les troupes purent se déplacer sur un chemin de fer tout neuf. Le général Kitchener remporta une victoire éclatante à la bataille d'Omdurman (un affrontement auquel incidemment, participait le jeune Winston Churchill). L'expérience et l'habileté de Girouard contribua sans doute à la victoire de Kitchener et ce dernier le reconnut avec grâce. Le jeune canadien-français était maintenant devenu célèbre dans le monde entier. Sa réputation devait s'étendre par une

nouvelle affectation: Un comité international avait été institué en vue de la modernisation et l'agrandissement du réseau ferroviaire et des ports égyptiens. Le groupe d'administrateurs représentait l'Angleterre, la France et l'Egypte; Percy Girouard en était le président.

En juillet 1899, maintenant élevé au rang de major, Percy Girouard vint rendre visite à sa famille. Son père, l'honorable juge était au pied du débarcadère à l'arrivée du paquebot et lança un "Bienvenue chez vous" dès qu'il aperçut son célèbre fils parmi les passagers. Après l'officier des douanes, le juge Girouard fut le premier à monter à bord! Dès qu'il put soustraire son fils à la foule d'admirateurs venus l'accueillir, il l'amena pour un séjour à sa résidence de Dorval.

Lorsque la Guerre d'Afrique du Sud se déclara, Girouard fut appelé à la hâte. On le nomma directeur des chemins de fer pour les armées de terre d'Afrique du Sud. Une de ses principales préoccupations était d'éviter le sabotage ennemi qui paralysait les communications. Sa réplique était dans sa façon expéditive d'effectuer les réparations.

Lorsque la guerre fut terminée, on demanda à Percy Girouard, maintenant chevalier, de demeurer en Afrique et d'aider à la reconstruction du pays en tant que commissaire des chemins de fer au Transvaal et dans la Colonie de la Rivière Orange. Il revint en Angleterre en 1904 et ce ne fut pas long qu'on lui demanda encore une fois d'accepter un projet d'envergure. Winston Churchill, sous-secrétaire d'état aux colonies en 1907, était confronté au problème de construire un chemin de fer au Nigéria du Nord. On se proposait de développer ce pays, cependant il n'était pas doté d'un réseau ferroviaire. Il invita Sir Percy Girouard à son bureau et en lui glissant les nombreux dossiers en travers du pupitre, il lui demanda d'étudier le problème et de lui suggérer quelques solutions! Si Girouard acceptait l'affectation, en tant que constructeur du

chemin de fer nigérien, Churchill appuierait toutes ses recommandations et lui procurerait les argents nécessaires. L'ingénieur canadien-français de Montréal devint par le fait même le premier constructeur à mener à bien l'établissement du réseau ferroviaire au Nigéria du Nord. Le travail de Sir Percy fut tellement bien exécuté qu'on le nomma gouverneur du pays; de succès en succès, il devint plus tard le Gouverneur de l'Afrique de l'Est.

Après cette affectation en Afrique, Sir Percy Girouard, qui avançait en âge, décida que le temps était venu de se retirer du fonctionnarisme. Son voeu était de joindre l'industrie privée et de tenter d'y faire quelques dollars! La Première Guerre mondiale et ... on le retrouve Directeur-général des approvisionnements en munitions, au Bureau britannique de la guerre. Cette fois-ci, il devait travailler avec David Lloyd George, le Ministre des munitions avec qui, il pouvait difficilement s'entendre. D'après la version de Lloyd George, Sir Percy Girouard souffrait du même problème que son vieux chef, Lord Kitchener: Sa source de vitalité avait été épuisée lors de ses grands projets sous le soleil des tropiques. "Il avait un curieux maniérisme, disait-il! j'ai remarqué que lorsque j'insistais sur des questions embarrassantes sur des détails quant aux progrès réalisés, il semblait se réfugier derrière ses lunettes et je ne pouvais en savoir plus ... alors nous nous laissions". Il y a d'autres interprétations de ce qui arrivait; un autre observateur commentait ainsi: "Le pays avait besoin d'un homme d'action (un genre 'push and go') pour s'occuper des munitions.

Il en avait maintenant deux qui rencontraient les critères. Lorsque deux hommes poussent, l'un deux doit généralement céder. Inutile de dire que ce n'est pas le Ministre qui a dû partir mais Girouard". Sir Percy occupa ses dernières années à tenter d'implanter des compagnies afin de fabriquer du ciment Portland selon de nouvelles méthodes. Sa santé était défaillante et il mourut en 1932 à la suite d'une opération.

Les succès impressionnants de sa vie n'étaient pas seulement attribuables à sa compétence et son habilité en tant qu'ingénieur. D'autres ingénieurs, de talent égal, auraient peut-être échoué en tentant de résoudre les mêmes problèmes. Il était peu impressionné par tout ce qui était fastueux et prétentieux, le snobisme et tous ces ornements excessifs. Un de ceux qui travailla avec lui décrivait comment sa bonne humeur canadienne-française l'aidait dans l'exécution de ses projets: "Sa popularité était due largement au fait que son énergie et sa détermination à faire exécuter les choses n'étaient pas accompagnées par la moindre trace d'une discipline rigide ou de la menace du martinet. Je ne sais comment il s'y prenait; il avait une certaine gaieté de caractère et n'a jamais donné l'impression de faire preuve de condescendance ou d'inflexibilité. Je me rappelle, lorsqu'à Londres, il avait chanté une chanson du folklore canadien-français (Alouette) à la suite d'un dîner du Nigéria du Nord; il l'interpréta très bien et nous l'avions tous chanté en chœur. Pouvez-vous vous imaginer si certains gouverneurs que nous connaissons agissaient ainsi et je n'ai jamais entendu dire jusqu'à maintenant qu'on ait abusé de cette belle qualité qu'est l'amabilité."

DORVAL ... UN ANNIVERSAIRE EN 1992!

Le 1er juillet 1992, le Canada célèbrera son 125ème anniversaire!

Depuis déjà quelques années, nous entendons parler de projets de festivités entourant les Fêtes du 350ème anniversaire de la fondation de Montréal par le Sieur de Maisonneuve, en 1642.

Les amateurs de tramways et de transport en commun vous diront aussi que l'année 1992 marquera aussi le 100ème anniversaire de la mise en service du premier tramway électrique à Montréal, par la "Montreal Street Railway " (l'ancêtre de la STCUM d'aujourd'hui). Le tram, surnommé "Rocket", effectua son premier trajet le 21 septembre 1892 et heureusement il fut préservé lors de sa mise au rancart. On peut le voir au Musée Ferroviaire Canadien, à Saint-Constant/Delson, Qué.

Il y a un autre anniversaire qui nous touche de plus près, nous citoyens et citoyennes de Dorval ... l'année 1992 marquera le centième anniversaire de la création du "VILLAGE DE DORVAL". En effet, c'est le 24 juin 1892 que la partie ouest de la Municipalité de la Paroisse de Lachine était redéfinie pour former le Village de Dorval. Le "village" accéda au statut de ville en 1903, puis de cité en 1956.

L'événement sera souligné de différentes façons; vous avez des idées, des suggestions à cet effet, alors pourquoi n'en feriez-vous pas part à votre Société Historique ou au Conseil de Ville!

DORVAL ... AN ANNIVERSARY IN 1992!

On July 1, 1992, Canada will celebrate its 125th Anniversary!

For the past years, we have heard a lot about different projects in relation with the celebration of the 350th Anniversary of the founding of Montreal, By Paul Chomedey de Maisonneuve, in 1642.

Street railway and public transit enthusiasts will also tell you that 1992 marks the 100th Anniversary of the inauguration of electric tramway service in Montreal, by the Montreal Street Railway (the ancestor of today's STCUM). The streetcar, named the "Rocket", made its first run on September 21, 1892. Fortunately, the historic car has been preserved and may be seen at the Canadian Railway Museum, St.Constant/Delson, Qué.

There is another anniversary coming, which is closer to us citizens of Dorval ... the year 1992 will mark the 100th Anniversary of the establishment of the VILLAGE OF DORVAL.

In fact, it was on June 24, 1892 that the west part of the "Municipalité de la Paroisse de Lachine" was revised to become the "Village of Dorval". The status of the "village" was changed to "town" in 1903 and to "city" in 1956.

Various celebrations will take place to mark this historical event; if you have ideas or suggestions in this respect, why not mentioning it to the Historical Society or City Council!

PERCY GIROUARD

When we talk about Canadian railways and their builders, names such as William Cornelius Van Horne, William Mackenzie, Donald Mann, Alexander T. Galt, Sanford Fleming and others probably come to our minds. However, at the end of the last century and the beginning of the present, a Montreal-born engineer was acquiring fame in building various rail systems on the African continent. That man was ... PERCY GIROUARD, the son of Lawyer (and later Justice) Désiré Girouard, first Mayor of the Village of Dorval in 1892.

Justice Girouard lived at the "QUATRE VENTS", one of Dorval's most historic building, now part of the complex occupied by the Sisters of the Congregation, at the foot of Dahlia Avenue.

We are printing here a text from writer Edgar Andrew Collard, published in 1989 in the Montreal newspaper "THE GAZETTE", under the title "MONTREAL YESTERDAY".

We are indebted to the author, Mr. Collard and to Mr. Webster of "THE GAZETTE", for allowing us the use of this historic and most interesting document.



Percy Girouard, Railway-Builder

In the 1890s, as a young French-Canadian lieutenant from Montreal, Percy Girouard was giving a touch of liveliness to the officers' mess in the military stations in England around Woolwich and Chatham. "He was particularly in request on guest nights," it was said, "to sing the French-Canadian song *Alouette* in his inimitable way, which aroused his audience to join heartily in the chorus." This young Montrealer, a graduate of the Royal Military College at Kingston, held a commission in the Royal Engineers. His jolly liveliness of manner was part of a superabundant vitality. Girouard Ave. in Notre Dame de Grâce commemorates the Girouard name in Montreal. The avenue was named after Hon. Désiré Girouard, a justice of the Supreme Court of Canada, and a noted historian. But it was his son, Montreal-born Sir Percy, who placed the name Girouard in the history of the nations.

Justice Girouard had been opposed to his son's wish to become an engineer and even more opposed when his son planned an army career. He wanted Percy to follow him in the law. While Percy was a cadet at the Royal Military College in Kingston, the dispute with his father was so disturbing that he did not come home to spend the holidays in Montreal; he worked on the railways instead. Against his father's protests, he became an engineer with the Canadian Pacific Railway. The experience he gained in laying out rail lines in rugged terrain was to prove invaluable in later life. In 1888 the British War Office was looking for more second lieutenants for the Royal Engineers. It offered a limited number of commissions to Canadians below a certain age who had graduated recently from RMC. Girouard was eligible. He applied and was accepted. His father bitterly resented the decision. He refused to help his son in any way. Percy did not have savings enough to pay his passage overseas. An aunt came forward with a cheque for £100.

Percy Girouard at once began to see the importance railways would have in the military campaigns of the future. He studied railways at first hand while holding his first appointment — traffic manager of the railways within the Royal Arsenal at Woolwich. At that time railways were still largely neglected as a branch of military organization. No official regulations governed their use. Girouard seems to have been almost alone in developing a pattern. Girouard was only 29 years of age when Kitchener sent for him to build a railway for a campaign in Sudan. The British government had become concerned for the security of the Suez Canal when a

Muslim fanatic overthrew Egyptian rule, and, with the Dervishes, seized all Sudan except the Red Sea ports.

Kitchener had to transport an army and its supplies all the way to Khartoum. He asked Girouard whether he could make a shortcut for him by rail. Percy Girouard undertook the task not only readily but with good humor and high spirits. Kitchener moved his forces over the new railway line. He then went on to win a decisive victory over the Dervishes at the battle of Omdurman (a battle in which, incidentally, young Winston Churchill took part). Girouard's skill contributed notably to Kitchener's triumph. Kitchener handsomely acknowledged it. And the young French-Canadian had become famous in the world.

His reputation was then expanded by a new appointment. An international board had been set up to modernize and extend Egypt's railways and ports. This board of administrators had British, French and Egyptian representatives. Girouard was the president. In July 1899, Percy Girouard — now Major Percy Girouard, ~~was there. He was shouting "Welcome crowd was on the wharf to greet him."~~ His father, Justice Girouard, was there. He was shouting "welcome home!" as soon as he caught a glimpse of his famous son among the passengers. After the customs officer, Justice Girouard was the first aboard. As soon as he could get his son away from the admiring crowd, he took him off to stay with him at his residence in Dorval.

When the South African War broke out Girouard was summoned in haste. He was appointed director of railways for the South African Field Force. One of Girouard's chief problems was to prevent enemy sabotage from crippling communications. His answer lay in incredibly rapid repairs.

When the war was over, Percy Girouard, now knighted, was asked to remain in South Africa to help in the reconstruction of the country as commissioner of railways in the Transvaal and the Orange River Colony. In 1904 he returned to England. Before long, however, Girouard was asked to take on another awesome assignment. Winston Churchill, as undersecretary of state for the colonies in 1907, was baffled by the problems of building a railway for Northern Nigeria. The country had to be opened up; it had no rail lines. He invited Sir Percy Girouard to his office. He tossed the bundle of reports to him across the desk. He asked Girouard to

"Montreal Yesterdays" 1925
by Edgar Andrew Collard.



study the problem, and suggest solutions. If Girouard would then take the assignment, as the Nigerian railroad-builder, Churchill would back whatever he recommended, and find the money. In this way the French-Canadian engineer from Montreal became the first successful builder of the North Nigerian railways. His work was so well done that Girouard was appointed governor of Northern Nigeria. Successful again, he was then appointed governor of East Africa.

After his work in Africa, Sir Percy Girouard, growing older, felt the time had come to retire from public service. He wished to enter private industry, and try to make some money. Then came the First World War. He was appointed director-general of munitions supply at the British War Office. But this time he encountered David Lloyd George, the minister of munitions. The two men clashed. According to Lloyd George's version of the story, Sir Percy Girouard suffered from the same drawback as his old chief, Lord Kitchener: his stock of vitality had been burned out in great tasks driven through under tropical suns. "He had a curious mannerism. I observed that when I pressed him with inconvenient questions of detail as to the progress made, he seemed to hide behind his eyeglass, and I could get no further So we parted company." There are other interpretations of what happened. Another observer commented: "The

country had been calling for a man of 'push and go' to deal with the munitions problem. It had now got two men of that description. When two men push, one generally has to go. Needless to say, it was not the cabinet minister who went, but Girouard." Girouard's last years were spent in trying to organize companies of his own to manufacture Portland cement by new methods. His health failed. He died, following an operation, in 1932.

The spectacular successes of his life had not come only from his skill as an engineer. Other engineers, of equal ability, might have failed in dealing with the same problems. He disregarded pomposities, snobbishness and frills. One of those who worked with him described how his French-Canadian good humor got things done: "His popularity was largely due to the fact that his energy and determination in getting things done was not accompanied by the least trace of the rigid disciplinarian or martinet. I don't know how he did it. He had a certain jollity of disposition, and never gave the impression that he was condescending or unbending. I remember him singing a French-Canadian song [*Alouette*] after one of the North Nigerian dinners in London, and he sang it very well, and we all joined in the chorus. Can you imagine such a thing being done by some of the Governors we know, and yet I never heard of this amiable quality being abused."

L'ORIGINE DES NOMS DE NOS RUES

Au cours des dernières années, Germaine Racine, historienne locale et membre du groupe fondateur de la Société Historique de Dorval, entreprit des recherches en vue de retracer les origines des noms des rues de la Cité. Ce travail d'envergure a été complété récemment et on procède présentement à sa traduction en langue anglaise.

Il est à souhaiter que cet ouvrage sera publié prochainement et qu'on pourra le trouver sur les rayons de notre bibliothèque.

Vous avez déjà entendu parler de la RUE DE LA GARE, de la RUE DE LA STATION, de la RUE SHACKELL; ce sont tous des noms qu'à porté au cours des années notre AVENUE DORVAL actuelle! La rue PETUNIA, ça vous dit quelque chose; c'est le nom que portait à l'origine la rue CLOVERDALE! L'ouvrage de mademoiselle Racine vous en apprendra beaucoup plus sur ce sujet des plus intéressant.

DORVAL STREET NAMES ... THEIR ORIGINS!

For the past years, Germaine Racine, local historian and one of the founders of the Dorval Historical Society, made intensive researches in order to trace the origin of names for all the streets in the City of Dorval. She completed the work recently and it is presently being translated into English.

It is hoped that this comprehensive work will be published in the near future and that we will soon find it on the shelves of our local library.

Did you ever heard of RUE DE LA GARE, RUE DE LA STATION (STATION ROAD), SHACKELL AVENUE; they are all names by which our present DORVAL AVENUE was known over the years! PETUNIA AVENUE means something to you; it is the name that was originally given to the present CLOVERDALE AVENUE! You will find a lot more on this most interesting subject when Miss Racine write-up becomes available.