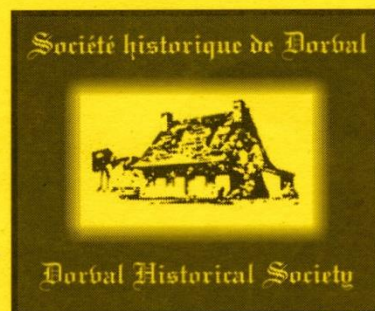


# HÉRITAGE DORVAL



1205, CHEMIN BORD-DU-LAC, DORVAL  
1205 LAKESHORE DRIVE, DORVAL

VOLUME 19  
AOÛT - AUGUST 2008



**SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL**

**DORVAL HISTORICAL SOCIETY**

**2008**

VOLUME 19  
AOÛT - AUGUST 2008

**POUR INFORMATION**

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DORVAL

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

☎ 514.633-4000

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

Cliquez sur « Loisirs et culture »  
Puis sur « Société historique »

**FOR INFORMATION**

DORVAL HISTORICAL SOCIETY

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

☎ 514.633-4000

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

Click on « Leisure and Culture »  
then on « Historical Society »

**HÉRITAGE**

L'équipe - The team

Jean Allard  
Alain Jarry

Michel Hébert  
Claudette Laurin

Collaborateurs - Contributors

Émile LaCoste

Les Anciens de Dorval – Dorval Old Timers

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

ISBN 2-922807-08-8

**TABLE DES MATIÈRES****TABLE OF CONTENTS**

LE MOT DU PRÉSIDENT.....	5
A WORD FROM THE PRESIDENT.....	7
DORVAL EN 1908.....	9
DORVAL IN 1908.....	11
E.M. HEBERT ENRG.....	13
E.M. HEBERT ENRG.....	17
L'HISTOIRE DE L'ÉCOLE <i>ST.STEPHEN</i> .....	22
THE HISTORY OF ST.STEPHEN SCHOOL .....	25
DORVAL – POINT DE TRANSIT .....	27
DORVAL – A TRANSIT POINT .....	30
1205, CHEMIN BORD-DU-LAC, DORVAL .....	33
1205 LAKESHORE DRIVE, DORVAL .....	36
FAMILLE J.W. McCONNELL .....	38
J.W. McCONNELL FAMILY .....	42
LA NAISSANCE D'UNE PAROISSE – 1958-2008 <i>ST.VERONICA</i> .....	44
THE BIRTH OF A PARISH – 1958-2008 <i>ST.VERONICA</i> .....	46
LES ANCIENS DE DORVAL .....	48
DORVAL OLD TIMERS .....	50

---

## LE MOT DU PRÉSIDENT

L'année 2008 marque le 400<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de la Ville de Québec en 1608 par Samuel Champlain. Mais, compte tenu des résultats du sondage de la Société historique de Dorval auquel vous avez répondu en grand nombre et qui de manière prépondérante nous demande que nous nous consacrons principalement à l'histoire de Dorval, je vais plutôt vous expliquer pourquoi Champlain aurait préféré fonder le premier établissement français de la vallée du Saint-Laurent à Dorval. Champlain n'est pas celui qui sera le premier européen à voir Dorval. C'est Jacques Cartier qui a eu ce privilège vers le 2 octobre 1535. Cependant, les deux explorateurs apprennent très vite que ce site est un carrefour de communication pour pénétrer dans le continent.



Dorval est situé sur une île dont les cours d'eau qui l'entourent sont obstrués par des saults. Par conséquent, l'île est un point de portage qui permet de contourner ces obstacles et est un point de relâche approprié qui favorise l'établissement d'une colonie dont l'objectif est le commerce des fourrures qui proviennent principalement du nord et de l'ouest de l'île.

On trouve, à l'ouest, le fleuve Saint-Laurent qui suit son cours pour atteindre le lac Ontario et qui ensuite donne accès au lac Érié. Cependant, plusieurs obstacles rendent l'accès difficile et en particulier les chutes du Niagara.

Au sud, on trouve la rivière Richelieu qui draine un immense bassin hydrographique qui comprend le lac Champlain et, plus au sud, le lac Saint-Sacrement (aujourd'hui Lake George) et qui donne accès aux territoires iroquois. Ce bassin voisine celui de la rivière Hudson qui mène à la ville de New York et qui est accessible à partir d'un court portage. La province du Canada aura comme frontière sud le lac Saint-Sacrement.

Au nord, on trouve la rivière aux Outaouais qui mène au lac Témiscamingue. Cependant, cette rivière, ainsi que son effluent la rivière aux Français, donne l'accès le plus court pour atteindre la baie de Kapuskasing du lac Huron dans la région de North Bay. Cette voie sera la principale voie de communication entre la

province du Canada et la région des Grands Lacs, dont Michillimackinac et plus tard Détroit que les Français désignent « les Pays d'en haut ». En prenant cette voie, un canot partant de Dorval atteint Michillimackinac en deux mois alors que de passer par le Saint-Laurent prend trois mois. De Michillimackinac, on atteint facilement avec un portage la rivière Missouri qui atteint le fleuve Mississippi et la troisième province de la Nouvelle-France la Louisiane.

Par conséquent, Champlain écrit que son premier choix pour établir un poste permanent de traite des fourrures est Dorval alors que son second choix était à l'embouchure des Trois-Rivières. Alors, pourquoi choisit-il l'embouchure de la rivière Saint-Charles? C'est finalement une question d'intendance qui décidera. Samuel Champlain est arrivé avec dans les soutes de ses navires tous les matériaux pour construire une habitation. Or, il sait que l'hiver arrive tôt et qu'il est rigoureux. Il juge qu'il n'a pas le temps pour atteindre en canot avec ses matériaux le site de Trois-Rivières et encore moins celui de Dorval et d'ériger en temps l'habitation nécessaire pour survivre à l'hiver.

C'est ainsi que pour des raisons qui peuvent paraître bien terre-à-terre, Dorval ne sera pas le premier établissement français permanent de la vallée du Saint-Laurent. À remarquer que Samuel Champlain avait déjà fondé le premier établissement français permanent d'Amérique à Port-Royal dans la province de l'Acadie (aujourd'hui en Nouvelle-Écosse) en 1605 après un essai infructueux à l'île de Sainte-Croix (aujourd'hui dans le Maine). À noter aussi que le premier établissement européen permanent dans la vallée du Saint-Laurent est Tadoussac fondé par les Basques ce qui fait très plaisir à mon épouse dont les ancêtres basques peuplent son arbre généalogique incluant sa mère Lumérita de Larosbille qui à 83 ans vie encore à Pasbébiac dans la péninsule gaspésienne. Une vraie Québécoise pure laine c'est sûr! Française? Pas vraiment, mais Acadienne certainement et définitivement Dorvaloise.

*Jean-Pierre Raymond, ing.  
Président de la Société historique de Dorval*



#### A WORD FROM THE PRESIDENT

The year 2008 marks the 400th anniversary of the founding of Quebec City by Samuel Champlain, in 1608. However, in view of the results of the survey carried out by the Dorval Historical Society to which a majority of members contributed and through which members clearly told the Society that they want to focus on the history of Dorval, I will now explain why Champlain would have preferred to establish the first French settlement in the St-Lawrence valley in Dorval. Champlain was not the first European to set foot in Dorval. It was Jacques Cartier who had this privilege around October 2, 1535. Nevertheless, these two explorers quickly realized that the site was a pivotal point to and from the hinterland.

Dorval is located on an island surrounded by waterways obstructed by rapids. At that time, the island was a logical portage site to overcome these obstacles and an appropriate drop off point to become a settlement for the purpose of trading furs originating mainly from territories located north and west of the island.

The St-Lawrence River flows on the western side of the island where one can reach Lake Ontario and then Lake Erie further upstream. However, access is encumbered by a number of obstacles, notably the falls at Niagara.

To the south, the Richelieu River drains an immense hydrographic basin, including Lake Champlain and, further south, Lake Saint-Sacrement (now called Lake George), that allows access to Iroquois territory. This basin lies next to the one where the Hudson River runs to New York City and is accessible by a short portage. The province of Canada had at one time Lake Saint-Sacrement as its southern border.

To the north, the Ottawa River leads to Lake Temiscamingue. However, this river as well as its effluent the French River, allow the shortest access to Kapuskasing Bay in Lake Huron, in the North Bay area. Those rivers will become

the main means of communications between the province of Canada and the Great Lakes region, including Michillimackinac and later Detroit, a general area that the French referred to as the "Upper Country". This route allows a canoe leaving Dorval to reach Michillimackinac in two months versus three months via the St-Lawrence River. From Michillimackinac, one can easily reach, by portage, the Missouri River which flows into the Mississippi River and into the third province of New France, Louisiana.

And so Champlain wrote that Dorval was his first choice to establish a permanent fur trading post and that his second choice was at the mouth of the Three Rivers. Why then did he choose the mouth of the St Charles River? Ultimately, it became a matter of stewardship. Champlain had brought in his ships holds all the material required to build a dwelling. He knew that winter would soon be upon them and that winters were severe. He estimated that he did not have the time to bring the materials by canoe to the Three Rivers site, and even less so to the Dorval site, to build the required dwelling in time to survive winter.

And so for what may appear to be mundane reasons, Dorval did not become the first permanent French settlement in the St-Lawrence Valley. It should be noted that Samuel Champlain had already established the first permanent French settlement in North America at Port Royal in the province of Acadia (today, Nova Scotia) in 1605, after an initial unsuccessful attempt to do so at Sainte-Croix Island (today, in Maine). It should also be noted, that Tadoussac was the first permanent European establishment in the St-Lawrence Valley. It was built by the Basques, which pleases my wife to no end as her Basques ancestors abound in her family tree, including her mother Lumerita de Larosbille who, at 83 years of age, still lives in Pasbébiac, in the Gaspé Peninsula. A true dyed-in-the-wool Quebecker! A French woman? Not really, but an Acadian for sure and definitely a "Dorvaloise".

*Jean-Pierre Raymond, ing.  
President, Dorval Historical Society*

*Alain Jarry, translator*



## DORVAL EN 1908

*Si on en croit les procès-verbaux des assemblées du Conseil municipal, l'année 1908 a été calme et sereine à Dorval. Toutes les assemblées ont été tenues à la maison d'école.*

Janvier 1908 : Anthony Haig Sims est maire de Dorval et Rémi B. Décary, Charles C. Descary, Avila Legault, Benjamin Lefebvre, William A. Hamilton et James Robinson sont les conseillers municipaux.

À son assemblée du 4 mai le Conseil votait les règlements suivants :

- a) Vente de charbon - Le contrôle des pesées lors de la vente de charbon dans la municipalité devait être effectué par le peseur public qui devait avoir « un certificat de bon caractère et le modèle des machines à peser devait être approuvé ».
- b) Vente du bois de chauffage - La corde d'étalon du bois de chauffage devait être de 8 pieds de long, 4 pieds de haut et 3 pieds de large; le bois de chauffage était vendu à la corde ou en partie de corde.
- c) Emmagasinage de gazoline - Il était défendu de fabriquer de l'huile de pétrole, du naphte, du kérosène, de l'huile de charbon et de la gazoline « dans aucun autre endroit que dans un bâtiment construit à l'épreuve du feu et sans avoir obtenu la permission du conseil de ville ».

Lors de l'assemblée générale des électeurs, le 2 juillet 1908, tous les conseillers furent réélus par acclamation à l'exception de William A. Hamilton, démissionnaire, qui fut remplacé par Albert Shorey. Le maire Alexander Haig Sims, qui venait de compléter la première année d'un mandat de deux ans, resta à son poste de maire.

Le secrétaire devait écrire à M. Andrew Dawes, président de la « Compagnie du chemin de péage de Dorval, pour lui demander de donner instruction aux gardiens de la compagnie de prendre les noms et adresses des propriétaires de toute automobile passant à ces barrières sans porter les numéros voulus par la loi et de faire rapport au secrétaire de la Ville de Dorval ».

---

J. Avila Quesnel, comptable de la ville de Summerlea est nommé « auditeur » pour l'année 1908-1909 au salaire de 15,00 \$.

La licence des laitiers non résidents de Dorval, dont Charles Deslauriers, est fixée à 10,00 \$.

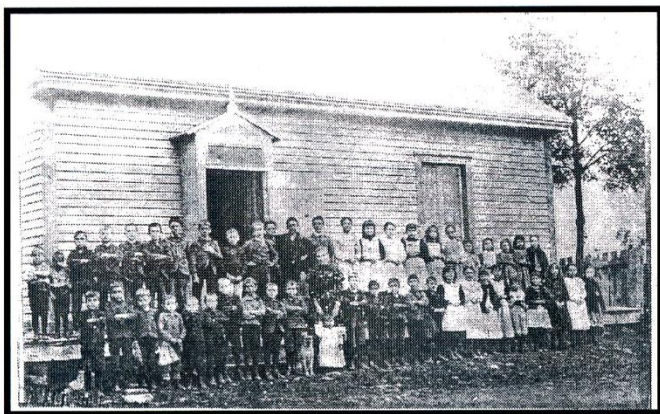
Assemblée du 11 septembre : Benjamin Décary sénior cède à la municipalité pour la somme de 1,00 \$ « l'avenue Décary (aujourd'hui l'avenue de La Présentation) qui conduit à l'église paroissiale catholique ».

Assemblée du 7 octobre : Louis Clément, résident de Lachine et propriétaire de la ferme n° 10 à Dorval, demande que les deux avenues qu'il propose d'ouvrir, depuis le chemin public jusqu'au chemin de fer du Grand Tronc, soit d'une largeur de 50 pieds. Louis Clément devra céder gratuitement à la Ville les dites avenues.

Cette permission d'ouvrir des avenues d'une largeur de moins de 60 pieds n'est pas accordée par le Lieutenant gouverneur en Conseil.

Assemblée du 2 décembre : Le Conseil prend connaissance d'une lettre de M. Alexander F. Riddell demandant à la Ville de former une compagnie pour fournir l'électricité dans Dorval.

*Jean Allard*



THE VILLAGE CATHOLIC SCHOOL  
484 Lakeshore Drive

ÉCOLE CATHOLIQUE DU VILLAGE  
484, ch Bord-du-Lac

## DORVAL IN 1908

*If one is to believe the minutes of the Municipal Council meetings, the year 1908 proved to be calm and serene in Dorval. All the meetings were held at the schoolhouse.*

January 1908: Anthony Haig Sims is mayor of Dorval and Rémi B. Décary, Charles C. Descary, Avila Legault, Benjamin Lefebvre, William A. Hamilton and James Robinson are the municipal councilors.

At its May 4<sup>th</sup> meeting, the Council approved the following regulations:

- a) Sale of coal – The weight monitoring system during the sale of coal had to be done by a public weigher who was required to have “a certificate attesting to his good character and the weighing machine model had to be first approved”.
- b) Sale of firewood – The standard firewood cord had to be 8 feet long, 4 feet high and 3 feet wide; fire wood was sold by the cord or parts thereof.
- c) Storage of gasoline – It was forbidden to produce petroleum oil, naphtha, kerosene, coal oil and gasoline “in any other place than in a fireproof building and without having first received authorization to do so from the Council”.

During the electorate’s general meeting of July 2<sup>nd</sup>, 1908, all councilors were unanimously re-elected with the exception of William A. Hamilton, terminating councilor, who was replaced by Albert Shorey. Mayor Sims, who had completed the first year of a two-year mandate, stayed on as mayor.

The secretary was asked to write to Mr. Andrew Dawes, president of the “Dorval Toll Road Company, to ask him to instruct the company’s toll keepers to take down the names and addresses of all automobile owners who did not have the numbers required by law and to report back to the City of Dorval secretary on this matter”.

J. Avila Quesnel, accountant of the City of Summerlea, was appointed "auditor" for the year 1908-1909 for a fee of \$15.00.

The operating license for non resident milkmen, of whom Charles Deslauriers, is set at \$10.00.

September 11<sup>th</sup> meeting: Benjamin Décary senior alienates to the municipality for the sum of \$1.00 "Décary Avenue (today, de La Présentation Avenue) which leads to the catholic parish church".

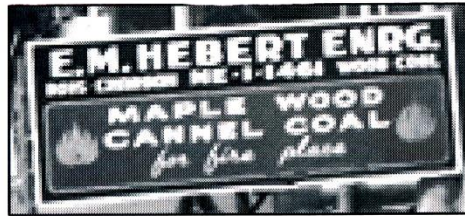
October 7<sup>th</sup> meeting: Louis Clément, resident of Lachine and owner of farm #10 in Dorval, requests that the two avenues he is planning on opening, from the public road to the Grand Trunk Railroad, be 50 feet wide. Louis Clément will be required to transfer these avenues to the City free of charge.

This request to build the avenues to a width of at least 50 feet is denied by the Lieutenant- Governor in Council.

December 2<sup>nd</sup> meeting: The Council takes cognizance of Mr. Alexander F. Riddell's letter requesting the City to establish a company to supply electricity to Dorval.

*Jean Allard*

*Alain Jarry, translator*



## E.M. HEBERT ENRG.<sup>1</sup>

Jusque vers la fin des années 1950, la grande majorité des résidences de Dorval utilisaient le charbon ou le bois comme combustible de chauffage.

En 1942, mon grand père Emmanuel Hébert, qui était propriétaire de **E.M. HEBERT ENRG.**, commerce de bois et charbon, dû déménager son établissement, localisé dans le secteur du rond point Dorval, sur la rue Dorval. Deux maisons y furent déménagées et relocalisées au 29 et 31, rue Dorval (où est situé le restaurant Place Tevere aujourd'hui.)

Mon grand père Emmanuel étant décédé en 1952, c'est mon père Paul qui prit la relève. À cette époque, la livraison du bois et du charbon se faisait par voiture tirée par des chevaux de trait. Nous en avions trois soit Frank, un grand cheval roux d'une force extra ordinaire qui à l'occasion avait la mauvaise habitude de bouffer le linge que ma mère étendait sur la corde à linge de la cour arrière; Barney qui était très nerveux et que seule ma mère parvenait à tranquilliser, et Dick, un cheval blanc très calme qui était « en fin de carrière ».

Des hangars d'entreposage de charbon et de bois avaient été construits à l'arrière des maisons ainsi que des granges où y habitaient les chevaux et d'autres animaux de ferme, dont de nombreuses poules pondeuses.

Tous les étés, vers la mi-juillet, débutait processus de réception, d'entreposage et de livraison du charbon et du bois de chauffage. Le charbon nous arrivait en majorité de la Pennsylvanie par train. Ces « chars » de 80 à 100 tonnes étaient laissés sur le « siding » de la gare du CNR où est située la gare de VIA Rail aujourd'hui.

Nous avions généralement une semaine pour décharger le « char ». Le déchargement se faisait à la pelle jusqu'à ce que mon père achète un convoyeur au début des années 1950. Les trois chevaux étaient mis à contribution. De plus, mon père retenait les services du camion de Rose Transport, de Pointe Claire ou utilisait le camion Fargo de cinq tonnes d'Odilon Douchin, de la Côte-de-Liesse.

---

<sup>1</sup> Nous avons choisi de respecter l'orthographe et la typographie du nom original du commerce de Mr. Hébert.

Toute la famille était impliquée : mes trois frères, Claude, Serge (Ti-Bi), Jean et moi, même très jeune, à qui s'ajoutait l'employé régulier du commerce, un certain Richard Cardinal, qui demeurait sur la rue Saint-Joseph près de la *Caisse Pop* d'aujourd'hui.

De plus, mes cousins Gérald Boyer et André Lachappelle nous venaient en aide à l'occasion. Nous profitions de la présence du camion pour effectuer les livraisons directement chez les « gros clients » tels que l'église de La Présentation, le couvent de la communauté des Filles de la Sagesse (aujourd'hui le Foyer Dorval), les écoles Saint-Joseph et Joubert, le *Forest & Stream Club*, le domaine McConnell et bien d'autres.

Nous recevions environs de huit à dix « chars » par été et le processus de réception, de livraison et d'entreposage durait jusqu'à la fin du mois d'août. À compter du mois de septembre, nous débutions les livraisons aux domiciles par voiture tirée par les chevaux. L'hiver, les voitures étaient remisées et on utilisait les « sleighs » à traîneau. Souvent, par période de grand froid, lors du retour d'une livraison, nous nous couvrons d'une couverture au fond de la « sleigh » et le cheval nous ramenait à la maison sans être guidé.

Je me souviens aussi que nous nous approvisionnions d'un autre type de charbon appelé « coke » de la *LaSalle Coke* situé sur la rue Saint-Patrick à Lasalle. Nous partions de Dorval avec une « team » de chevaux et allions charger par poches de 100 livres ce charbon qui était le résidu de l'extraction du gaz de ce type de charbon venu de la Pennsylvanie. La structure de métal qui faisait partie de la pelle de déchargement des bateaux ancrés dans le canal Lachine est toujours en place. Ce long périple prenait une journée pour chaque voyage.

Nous prenions tous un soin précieux des chevaux, car ils étaient les « moteurs » du commerce. Le matin, mon père se levait à 5 h 30 pour aller « faire le train », ce qui consistait en fait à nettoyer les enclos de chaque cheval. Le tout était accumulé dans ce que nous appelions le « carré à fumier ». Ce fumier servait de réchaud pour les étables qui n'étaient pas chauffées d'autres façons. Le printemps venu, ce fumier bien mûri était vendu pour 2,00 \$ le voyage aux riches propriétaires du bord du lac comme engrais pour les fleurs des jardins.

Deux fois par année, le vétérinaire rendait visite aux chevaux et le moindre petit « bobo » était traité en priorité. De plus, également deux fois par année, notre cousin Jean-Marie Hébert, forgeron de métier, venait ferrer les chevaux. Ce processus consistait à changer les fers des chevaux et à limer le surplus de corne des sabots des chevaux.

Le cousin Jean-Marie opérait sa boutique de forge sur la Côte-de-Liesse tout près d'où est situé le salon de quilles Laurentien aujourd'hui. À l'arrière de sa boutique de forge était située la « barbotte » du coin qui n'était ni plus ni moins qu'une maison de jeux illégaux à l'argent.

En plus du charbon, E.M. HEBERT ENRG. était aussi le pourvoyeur de bois de chauffage. Ce bois en longueur de trois pieds nous était livré par camion et venait surtout des Laurentides. Nous en achetions environ 250 cordes par année et la réception était faite au début de l'automne. Généralement les commandes des clients étaient d'une ou de deux cordes que nous sciions en longueur d'un pied. Dans ce que nous appelions la « shed à scie » une grosse scie ronde de 36 pouces était mue par un moteur électrique de cinq forces.

En 1957, après une longue période de réflexion, mon père décida d'acheter un camion pour effectuer les livraisons. C'était un Ford F250 d'une tonne muni d'une « dompeuse ». Quel progrès! Désormais, les livraisons étaient effectuées plus rapidement et l'hiver, c'était le grand confort. Je me souviens qu'au cours de la première semaine après l'achat du camion, mon père avait effectué une livraison d'un voyage de fumier pour les jardins de Mme McConnell. Ma mère était désemparée du fait qu'une des premières livraisons effectuées par ce beau camion rouge tout neuf fut pour du ... fumier !

Autre que les riches propriétaires des domaines longeant le lac Saint-Louis, la population de Dorval de cette époque n'était pas des plus nanties. À la fin de chaque mois, il fallait « faire les comptes » et poster les factures aux clients. Combien de fois ai-je vu des pères de famille se pointer à la maison en début de mois pour expliquer à mon père qu'ils ne pouvaient payer les factures à temps. Des « arrangements » étaient toujours pris et la très grande majorité des clients acquittaient leurs factures sur un étalement de quelques mois.

Au printemps et au début de l'été, au cours des temps morts, mon père faisait aussi le commerce de la « terre à jardinage ». Cette terre était ramassée à la pelle sur les terrains d'Alexis Nihon sur la Côte-de-Liesse. Nous payions la terre un dollar le voyage et la vendions deux dollars. En général, le chargement et la livraison prenaient un bon deux heures de temps.

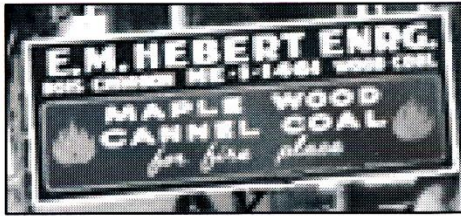
À compter du début des années 1960, de plus en plus de propriétaires convertissaient leurs systèmes de chauffage au bois et au charbon à des systèmes au mazout. Même si de nombreuses compagnies avaient pressenti mon père pour qu'il devienne un « marchand d'huile », il refusa toujours cette mutation. Il décéda en janvier 1967 au bas âge de 60 ans. Mes frères et moi avons maintenu le commerce jusqu'à la fin de 1967 pour ensuite le vendre à un dénommé Gamerof qui était un marchand de bois et de charbon de Ville Saint-Pierre. Notre dernier cheval, Barney, pris le chemin du pâturage à l'été de 1968 et nous avons finalement vendu les deux maisons et le terrain situés du 29 et 31, rue Dorval en 1972 aux propriétaires du restaurant Place Tevere du temps.

*Michel Hébert  
Conseiller municipal de la Ville de Dorval  
District 2 – La Présentation*



Emmanuel Hébert propriétaire-fondateur de E.M. HEBERT ENRG., sa belle-fille Madeleine, son petit-fils Michel, une amie de la famille et à l'arrière plan, Frank, l'un de leurs chevaux.





### E.M. HEBERT ENRG.<sup>3</sup>

Up until the end of the 1950s, the vast majority of Dorval homes used coal or wood as heating fuel.

In 1942, my grandfather Emmanuel Hébert who owned E.M. HEBERT ENRG., a wood and coal business, had to move his store located near the Dorval roundabout to Dorval Avenue. Two houses were moved and relocated at 29 and 31 Dorval Ave. (where the Place Tevere Restaurant stands today.)

When my grandfather Emmanuel died in 1952, my father Paul took over the business. In those days, wood and coal were delivered in carts pulled by draft horses. We had three such horses: Frank, a tall rust-colored horse of great strength who occasionally had the unfortunate habit of eating the clothes that my mother hung on the clothes line in the back yard; Barney, a very lively horse that only my mother could calm down, and Dick, a quiet horse nearing the “end of his career”.

Coal and wood storage sheds had been built in the back of the houses as well as barns where the horses and other barn animals, including a large number of laying hens, were kept.

Every summer, around mid-July, the business of receiving, storing and delivering coal and wood started. Most of the coal originated from Pennsylvania and was transported in rail cars to Dorval. These 80 to 100 ton cars were stored on a siding at the CNR station where the VIA Rail station is located today. It took us about a week to unload one rail car. This was initially done by hand, using shovels, until my father bought a conveyor in the early 1950s. The three horses were put to the task. And my father either rented a truck from Rose Transport, of Pointe-Claire or used the five ton Fargo truck of Odilon Douchin, on Côte-de-Liesse. The whole family pitched in: my three brothers Claude, Serge (Ti-Bi) and Jean, myself – although I was quite young, plus my father’s regular employee, a certain Richard Cardinal who lived on St-Joseph St. near where the *Caisse Populaire* is located today.

---

<sup>3</sup> We elected to adhere to the original spelling and typography of the name of Mr. Hébert's commercial establishment.

My cousins Gérald Boyer and André Lachappelle would also occasionally help out. We took advantage of the rented truck to deliver coal directly to our "big" customers, such as *La Présentation* church, the convent of the *Filles de la Sagesse* nuns (today the *Foyer Dorval*), the St-Joseph and Joubert schools, the Forest & Stream Club, the McConnell estate and a host of other clients.

We would unload 8 to 10 rail cars per summer and the business of receiving, delivering and storing the coal would last to the end of August. In September, we would start delivering to private homes using horse drawn carts. During the winter, these carts were stored and we used sleighs instead. Often, when it was very cold as we returned home, we would bundle up deep in the sleigh under a big blanket and the horse would bring us back without guidance.

I also remember that we would purchase another type of coal, called "coke", from LaSalle Coke located on St-Patrick St. in Lasalle. We would leave Dorval with a team of horses to go and load 100 pound bags of this "coke" which was a residue produced by the extraction of gas from this type of Pennsylvania coal. The metal structure that was part of the shovel used to unload the boats moored in the Lachine Canal, is still there today. This long trip took us a day to complete each time.

We all took precious care of our horses as they were the very "engines" of the business. My father rose at 5:30 a.m. to carry out the first chores which essentially consisted in cleaning the stalls of the horses. He would pile the horse dung into a manure heap. This was fermenting manure used to keep the otherwise unheated stables warm. Come springtime, the well-seasoned mixture was sold as garden fertilizer for \$2.00 per load to the rich property owners along the lake. Twice a year, the veterinarian paid the horses a visit and whatever ailed them, even a minor ailment, was given top priority. Our cousin Jean-Marie Hébert, a blacksmith by trade, would also visit the horses twice a year to shoe them. He would change the shoes of the horses and file down the walls of their hooves. Cousin Jean-Marie blacksmith's shop was located on Côte-de-Liesse more or less where Laurentian Bowling is today. Behind his blacksmith's shop, stood the local *barbotte*, a colloquial French term to describe an illegal gambling joint.

Over and above coal, E.M. HEBERT ENRG. was also a supplier of fire wood which consisted of three foot long logs trucked in mainly from the Laurentians. We used to buy about 250 cords per year which were delivered in the early fall. Our customers would normally buy one or two cords that we would saw in logs of one foot in length. In what we called the "saw shed", we used a large 36 inch diameter round saw powered by a 5 horsepower engine.

In 1957, after thinking long and hard about it, my father decided to buy a truck for his deliveries. It was a one ton Ford F250 equipped with a dump body. Now, that was progress! From that day onwards, we were able to make our deliveries faster and in full comfort, particularly in winter. I recall that the week following that purchase, my father delivered a load of manure to Mrs. McConnell's home for her gardens. My mother was quite upset by the fact that this brand new beautiful red truck was used, on one of its first outings, to deliver... manure!

Other than the rich property owners residing by the lake, the population of Dorval at that time was not very well off. At the end of each month, we would make out our invoices and post them to our clients. I remember only too well the many heads of family who would show up at our house to explain to my father why they could not pay their bills on time. Some arrangements were always arrived at and the vast majority of these people did settle their debt over a period of a few months.

In the spring and in the early summer, during slow business days, my father would also sell garden soil. This product was collected by hand shovels from lands owned by Alexis Nihon on Côte-de-Liesse. We paid \$1 per load and sold it for \$2. By and large, it took a good two hours to load and deliver this soil.

Starting in the early 1960s, more and more home owners converted their coal and wood burning heating systems to oil. Even if many companies approached my father to become an oil merchant, he always refused to make the move. He died in 1967 when he was only 60 years old. My brothers and I carried on the business till the end of 1967 when we sold it to a Mr. Gamerof, a wood and coal merchant from Ville St-Pierre.

Our last horse, Barney headed for greener pastures in the summer of 1968 and we eventually sold the two houses and the land located at 29 and 31, Dorval Avenue in 1972 to the then owners of Place Tevere.

*Michel Hébert  
City of Dorval Municipal Councillor  
District 2 - La Présentation*

*Alan Jarry, translator*

*Translator's note:: Mr. Hébert, in his original text in French, used many colourful colloquial expressions of that period which inevitably got "lost in the English translation"*

---



**Dorval Fire Department on Hosewagon No. 21 in 1916. Pictured are Chief Poulin, Willie Rousse, Antoine Gouin, J. Giroux, Rene Massie and Phillias Quesnel.**

## L'HISTOIRE DE L'ÉCOLE ST.STEPHEN

L'histoire de l'école secondaire *St.Stephen* est inévitablement liée à celle de l'éducation catholique en langue anglaise à Dorval. À cette époque, la communauté catholique anglophone de Dorval en était presque à ses débuts et ne disposait d'une structure éducative appropriée que depuis une dizaine d'années. En moins de 10 années, le nombre d'enfants catholiques anglophones inscrits à l'école passa d'à peine 50 en 1953 à 1 000 en septembre 1963.

Ce n'est qu'en 1953 que furent créées les premières classes catholiques en langue anglaise à Dorval. Auparavant, les élèves étaient amenés aux écoles des environs. Mais, en septembre 1953, la direction de la défunte école Saint-Joseph sur la rue de La Présentation, au sud de la rue Dawson, organisa quatre classes en langue anglaise. Au mois de février 1954, des parents intéressés par la chose formèrent un comité et en mars de la même année, les membres de la Commission scolaire effectuèrent les premières démarches en vue de la construction d'une école de langue anglaise, l'école *St.Veronica*, sur la rue Carson.

Dans l'attente de la fin des travaux de cette nouvelle école, le programme scolaire en langue anglaise fut maintenu à l'école Saint-Joseph et, en septembre 1955, d'autres classes furent créées dans l'ancien Centre récréatif de Dorval, situé sur le chemin Bord-du-Lac, où se trouvent actuellement les Jardins Beaudin et un stationnement public, à l'est de l'avenue Tulipe.

En septembre 1956, l'école *St.Stephen*, dotée de 10 classes, devint la première école secondaire de langue anglaise à Dorval. Et la personne qui allait avoir une grande influence sur l'histoire et le dynamisme de cette école entre en fonction à titre de directeur des écoles de langue anglaise; cette personnalité était Monsieur Russell Whalen.

Le 20 février 1956, l'école *St.Veronica* fut renommée *St.Veronica Elementary School* de façon à se conformer au nom de la paroisse anglophone qui était en voie d'être établie à Dorval.

En septembre 1958, l'école *St.Stephen* commença à offrir le programme complet de niveau secondaire. C'est ainsi que les premiers finissants<sup>4</sup> furent reçus au mois de juin 1959.

Au mois de septembre 1959, quelque 160 étudiants de l'école *St.Stephen* furent transférés à l'école Saint-Joseph. Parmi les évènements mémorables qui se produisirent au cours du séjour de l'école secondaire sur la rue de La Présentation, on peut noter la production de la pièce de théâtre que dirigea Madame C.B. Shipton, « *I Remember Mama* ».

En juillet 1961, la Commission des écoles catholiques de Dorval nomma Robert Burns au poste de directeur des études dans le but d'assurer la supervision de plus des 1 600 étudiants de la Commission, dont près de la moitié étaient anglophones.

Le 15 octobre 1961, la vie de l'école secondaire *St.Stephen* et de tous ceux qui s'y intéressaient fut frappée d'une profonde tragédie : la mort soudaine du directeur d'école bien-aimé, Monsieur Whalen. Qui plus est, cette tragédie se produisit au cours de l'une des premières conférences de fin de semaine de l'apostolat laïque. Ces conférences sont depuis associées à l'école *St.Stephen* et à la mémoire de son grand leader.

En septembre 1962, les étudiants des écoles des environs se joignirent aux étudiants de Dorval. Étant donné que l'école secondaire biethnique mixte projetée n'avait pas encore été définitivement approuvée, il devint nécessaire de prendre des mesures palliatives. Puisque la population scolaire de niveau secondaire était supérieure à 300 élèves, l'infrastructure de l'ancienne école sur la rue de La Présentation était manifestement débordée. Les filles furent transférées à la nouvelle aile de l'école *St.Veronica* et les garçons du niveau secondaire furent logés dans des locaux provisoires, soit le pavillon du club de golf Elm Ridge (aujourd'hui le Centre communautaire Sarto Desnoyers - CCSD), sous la direction de M. William Shore.

---

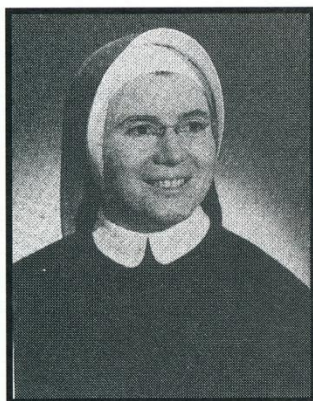
<sup>4</sup> Le masculin tient lieu des deux genres.

Les classes furent maintenues dans ces mêmes locaux en septembre 1963; la section des filles était alors sous la direction de sœur Joan Marie.

L'école secondaire *John XXIII* ouvrit officiellement ses portes en septembre 1964.

*Jean Allard, extrait des notes transmises par M. Robert Burns.*

*Alain Jarry, traducteur.*

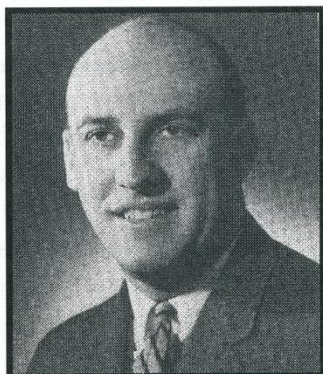


Sister Joan Marie  
Directrice de la pédagogie / *Directress of Pedagogy* /  
*John XXIII High School*

William J. Shore  
Directeur d'école / *Principal*  
*John XXIII High School*



Robert Burns  
Directeur d'études  
*Director of Studies*



## THE HISTORY OF ST. STEPHEN SCHOOL

The history of St. Stephen's High School is inevitably linked with the history of English Speaking Catholic Education in Dorval. At the time, the English Catholic Community of Dorval was relatively young and its educational organization barely 10 years old. In that brief period of time, the number of English Speaking Catholic children in Dorval schools had grown from a mere 50 in 1953, to the 1,000 children who were enrolled in September 1963.

The first English speaking classes in Dorval were not organized until 1953 and prior to that time, the students were provided with transportation to schools in other areas. However, in September 1953, four English speaking classes were established in the no-longer-existing St-Joseph's School on de La Présentation Avenue, south of Dawson Avenue. In February of 1954, a committee of parents interested in the establishment of an English school was formed and in March, the members of the School Commission took the first steps towards the building of an English school, St. Veronica's School, on Carson Avenue.

While awaiting the completion of this new school, classes continued in St. Joseph's School and by September 1955, other English classes were held in the former Dorval Recreation Centre located on Lakeshore Drive, where we now find "*Jardins Beaudin*" and a public parking area, east of Tulip Avenue.

In September 1956, St. Stephen's school became the first high school for English speaking students, with 10 classes. A man who was to have a great influence on the history and the spirit this school commenced his duties as Principal of the English speaking schools; it was Mr. Russell Whalen.

On February 20th 1958, St. Veronica's School became St. Veronica's Elementary school to coincide with the name of the English speaking parish which was then being established in Dorval.

September 1958 saw the beginning of a complete high school course at St. Stephen's. Thus, the class of June 1959 was the first graduating class.



In September 1959, St. Stephen's High School students numbering approximately 160 were transferred to St. Joseph School. Some of the more famous events which occurred during the high school's stay on de La Présentation Avenue included the production in April 1960 of the play "I Remember Mama" directed by Mrs C.B. Shipton.

In July of 1961, the Dorval Catholic School Commission named Robert Burns as Director of Studies to supervise the educational growth of its more than 1,600 students, of whom almost half were English speaking.

On October 15<sup>th</sup>, 1961, a tragedy struck deep into the life of St. Stephen's High School and everyone associated with it. This was the sudden death of its beloved Principal Mr. Whalen. It was certainly most significant that this tragedy should have occurred during one of the first lay Apostolate week end conferences. These conferences have now become identified with St. Stephen's School and the memory of its great leader.

In September 1962 the local students were joined by students from neighbouring schools. As the plans for the projected bi-ethnic co-educational high school had not yet received final approval, temporary measures had to be taken. As the high school population now exceeded 300, the physical facilities of the former school on de La Présentation Avenue were definitely over-burdened. The girls were transferred to a new wing of St. Veronica's School and the high school boys were housed in temporary quarters in the Elm Ridge Golf Club House (today, the Sarto Desnoyers Community Center - CCSD) under the direction of Mr. William Shore.

Classes continued in the same places in September 1963, with Sister Joan Marie as Principal of the girls section.

John XXIII High School was officially opened in September 1964.

*Jean Allard, from notes sent by Mr. Robert Burns.*

## DORVAL - POINT DE TRANSIT

Les pères Sulpiciens furent les premiers européens à s'établir à Dorval, vers 1667, où ils construisirent une école pour éduquer les enfants des colons français et des autochtones. À cette époque, Dorval s'appela d'abord Gentilly, puis Fort de La Présentation. En 1691, Jean-Baptiste Bouchard d'Orval acheta ce domaine d'Agathe St-Perre.

« Jean-Baptiste Bouchard, dit Dorval, demeura propriétaire du domaine jusqu'à sa mort vers 1711. Il laissa une succession en faillite et de nombreux enfants issus d'un second mariage. Le domaine fut réparti entre les créditeurs et ses enfants ». (Source : *Lake St.Louis*, de Désiré Girouard).

Le village connut une lente croissance jusqu'à l'été de 1689 alors qu'une bande de la communauté iroquoise lança un raid dans la région au cours duquel plusieurs résidents furent tués ou faits prisonniers et un grand nombre d'habitations furent détruites. Ce raid, maintenant connu sous le nom de « Massacre de Lachine », fut une des plus sanglantes pages de notre histoire.

La communauté locale se mit lentement à reconstruire Dorval qui devint un lieu d'escale pour les commerçants de fourrures. Ces derniers établirent un centre de formation sur l'île Dorval alors que leurs familles vivaient au village. Au moment des départs, les commerçants s'embarquaient dans de grands canots creusés à même d'énormes troncs d'arbres; ces canots transportaient d'importantes quantités de produits et naviguaient avec un équipage composé d'un capitaine et de six rameurs.

Au cours du 19<sup>e</sup> siècle, les draveurs qui faisaient flotter des troncs d'arbres de Hull et de Kingston sur la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à la ville de Québec, s'arrêtaient à Dorval pour se reposer avant de sauter les rapides de Lachine. Au port de Québec, le bois était chargé sur des bateaux en partance pour l'Angleterre où il était utilisé dans la construction de mâts et de bateaux pour la flotte navale.

Vers la fin des années 1800, il y avait sur le « chemin du Roy » des postes de péage à tous les quatre milles et demi. Il y en avait un à l'angle de la 48<sup>e</sup> avenue et du boulevard Saint-Joseph, à Lachine et un deuxième à Dorval, aux environs de l'avenue Stream. Le péage était de 10 sous pour les voitures à 4 roues et de 2 sous pour les animaux.

Il ne reste maintenant, à Dorval, que trois bornes de millage de ce que fut la route des diligences qu'empruntaient les passagers entre Montréal et Kingston. Au début des années 1800, les passagers des diligences s'embarquaient sur des bateaux à vapeur pour parcourir la dernière étape de leur périple jusqu'à Toronto. Après avoir parcouru les premiers 10 milles, les diligences s'arrêtaient aux abords de Dorval pour permettre aux voyageurs de prendre des rafraîchissements et pour changer les chevaux.

La maison Meloche, à la limite est de Dorval, aurait été construite en 1815 par Jean-Baptiste Meloche sur une terre concédée à son ancêtre François Meloche en 1708, en plus de l'île Dixie et deux autres îles plus à l'ouest (les îles Bushy et Dorval). Cette partie de la concession demeura entre les mains des Meloche durant huit générations jusqu'en 1929, alors que la maison fut vendue à Stanley Elliott qui devint maire de Dorval en 1947. Le reste de la propriété avait été vendu au *Royal Montreal Golf Club*, en 1895. (Source : Guide patrimonial de Dorval – plaque no.1).

À cette époque, un des moyens de se rendre sur la Rive Sud était de monter à bord d'un bateau à aubes à fond plat et propulsé par des chevaux, c'est-à-dire, à l'image d'une trépineuse mise en mouvement par les chevaux marchant constamment sur le tablier qui se dérobe sous leurs pieds. La famille Meloche possédait son propre débarcadère situé à l'est de la maison. (Source : Héritage Dorval – volume 8, 1997).

Le recensement de 1892, effectué l'année où le village fut officiellement nommé Village de Dorval, dénombre une population de 571 personnes. Le village devint une ville en 1903 sous la direction de Harry Markland Molson, premier maire de la Ville de Dorval, mais conserve essentiellement son caractère rural en plus de comporter une colonie de résidents-estivants qui persistera bien après le début du 20<sup>e</sup> siècle.

Le centre commercial du village qui était sur le « chemin du Roy » (le chemin Bord-du-Lac, aujourd'hui) s'étendait, d'est en ouest, de l'avenue Saint-Charles à l'avenue Girouard.

En face de l'avenue Saint-Charles, sur le chemin du Bord-du-Lac, se trouve un immeuble\* construit en 1888 par Joseph Décary qui servit d'épicerie avec logement à l'étage. Le premier téléphone de Dorval y fut installé en 1888 et, dès l'année suivante, quinze personnes étaient abonnées au service. Joseph Décary était le gérant du bureau local de la société de téléphone Bell. Le bâtiment, qui demeura une épicerie durant presque un siècle, abrite maintenant le restaurant Natalino depuis 1986. (Source : Guide patrimonial de Dorval – plaque no.4).

La première école du village fut construite près de l'avenue Girouard et servit également à la tenue des assemblées du Conseil municipal. Le bâtiment fut finalement démoli et remplacé par une épicerie propriété de Gustave Racine, père de Germaine Racine, membre fondateur de la Société historique de Dorval. Cette épicerie a appartenu à différents propriétaires jusqu'à la fin du 20<sup>e</sup> siècle. C'est aujourd'hui le restaurant Bellissimo.

Dorval est demeurée une petite ville paisible jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale alors que le gouvernement fédéral construisit un aéroport sur le site de l'ancien Dorval Jockey Club. En 2007, l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau accueillait les plus de 12 400 000 passagers qui y ont fait escale.

En raison d'un accroissement important de la population de Dorval, le centre commercial s'est déplacé vers l'avenue Dorval. Aujourd'hui, le chemin Bord-du-Lac, dans le village de Dorval, affiche des maisons de rapport, des restaurants, des bureaux de professionnels, des entreprises prospères et accueillantes qui font le plaisir des passants.

*Jean Allard*  
(texte original écrit en anglais  
et basé en partie sur l'article de *The Gazette*, publié en 1983).

\* voir photo page 32

*Alain Jarry, traducteur.*

## DORVAL - A TRANSIT POINT

Dorval was originally settled by the Sulpician Fathers around 1667 where they built a school in 1669 to educate French and Indian children. It was called at different times *Gentilly* and *Fort de La Présentation*. Jean-Baptiste Bouchard d'Orval bought the domain from Agathe de Saint-Perre in 1691.

"Jean-Baptiste Bouchard, alias Dorval, was proprietor of the domain of *La Présentation* until the time of his death around 1711. He died leaving an insolvent estate and several children out of his second marriage. The domain was divided up between the creditors and the children." (Source: Lake St. Louis – by Désiré Girouard)

The village grew slowly until the summer of 1689, when a band of Iroquois raided the area. Many Dorval residents were killed or taken prisoners and many homes destroyed in what has come to be known as the Lachine Massacre. It was one of the bloodiest pages in the history of the country.

The community slowly rebuilt itself and Dorval became a stopping point for fur traders who had at one time a training school on Dorval Island while their families lived in the village. On departure days they would embark in large canoes carved out of huge tree trunks which could hold large quantities of supply and which were manned by a captain and six rowers.

During the 19<sup>th</sup> century, the raftsmen who transported logs from Hull and Kingston, through the Ottawa and St. Lawrence rivers, to Quebec City would stop in Dorval to rest before shooting the Lachine Rapids. At the port of Quebec, the timber was loaded onto ships bound for England where it was used to build masts and boats for the naval fleet.

In the late 1800s there were toll gates on the "King's Road" which were approximately four and a half miles apart. There was one at the corner of 48<sup>th</sup> Avenue and St. Joseph Boulevard, in Lachine, and one near Stream Avenue in Dorval. The toll ranged from 10 cents for 4 wheel carts to 2 cents for animals

Three stone mileage markers are all that remain in Dorval of the stagecoach trail that led from Montreal to Kingston, Ont. In the early 1800s, stagecoach passengers would board a steamer for the last leg of the trip to Toronto. After the first 10 miles into the 15 day journey, travellers would pause at the edge of Dorval Village for refreshment and a change of horses.

The Meloche house, located in the east end of Dorval, was built around 1815 by Jean-Baptiste Meloche on land granted to his ancestor François Meloche in 1708, along with Dixie Island and two other islands further west (Bushy and Dorval Islands). This part of the property stayed in the family for eight generations until 1929 when the house was sold to Stanley Elliott, who was Mayor of Dorval in 1947. The rest of the land had been sold to the Royal Montreal Golf Club in 1895. (Source: Heritage Guide of Dorval – plate No.1)

At that time, one way of crossing to the South Shore was by horse-boat ferry. These were flat-bottomed paddle-boats propelled by horsepower - one or two horses tramping a treadmill – and the Meloche family had a ferry-landing just to the east of their house. (Source: Heritage Dorval – Volume 8 – 1997)

A census taken in 1892, when the settlement officially became the Village of Dorval, showed a population of 571 people. It became a Town in 1903, headed by Mayor Harry Markland Molson, but remained largely a farming community and a summer resort area well into the 20<sup>th</sup> century. The business centre of the Village was on the King's Road (Lakeshore Drive) and ran westward from St. Charles Avenue to Girouard Avenue.

Opposite St. Charles Avenue, on Lakeshore Drive, stands a building built in 1888 by Joseph Décary which was a grocery store with dwelling space above. Dorval's first telephone was installed there in 1888 and the following year there were fifteen subscribers. Joseph Décary was the local Bell Telephone Manager. The building remained a grocery store for nearly one hundred years until Natalino's Restaurant opened its doors in 1986. (Source: Heritage Guide of Dorval – plate No.4)

The first Village school was located near Girouard Avenue; this is where the meetings of the Village Council were first held. This building was eventually demolished and replaced by a grocery store owned by Gustave Racine, father of Germaine Racine co-founder of the Dorval Historical Society. It was later operated by different owners until some time at the end of the last century. It is now the Bellissimo Restaurant.

Dorval remained a quiet little town until the Second World War, when the federal government built an airport on the site of the old Dorval Jockey Club. The Pierre-Elliott-Trudeau Airport received more than 12,400,000 passengers in 2007.

With the notable increase of its population, Dorval's business centre shifted away from the old commercial district to Dorval Avenue. Today, Lakeshore Drive is a mixture of modern apartment buildings, restaurants and prosperous businesses appealing to passers-by.

*Jean Allard*

Based in part on an article published in the *Montreal Gazette* in 1983



Épicierie P. Guénette vers 1908  
Circa 1908, Épicierie P. Guénette



Aujourd'hui - Today  
restaurant Natalino

## 1205, CHEMIN BORD-DU-LAC, DORVAL

C'est vers la fin du 18<sup>e</sup> siècle ou au début du 19<sup>e</sup> siècle que la famille de Jean-Baptiste Allard s'établit à Dorval. Dès avril 1826, celui-ci donnait à son fils Joseph une terre de 3,5 acres par 22 acres, décrite comme la subdivision 40 du lot n° 16 (voir carte p. 64), sur laquelle se trouvaient deux granges, une maison et d'autres bâtiments. Joseph la légua à son fils Placide en 1865, qui la vendit à son fils Léandre en 1894, pour la somme de 4 000 \$.

Cette propriété était délimitée à l'ouest par la terre de la famille Joseph Jacques De Bellefeuille (aujourd'hui le terrain de jeu près du Centre communautaire Sarto Desnoyers), et à l'est par le domaine de Dosithé Legault, dit Deslauriers (aujourd'hui le parc Windsor). Elle s'étendait du lac Saint-Louis jusqu'au nord des voies ferrées actuelles.

La maison sise au 1205, chemin Bord-du-Lac aurait été construite vers 1870 par Placide Allard qui avait épousé Élisabeth Proulx, à Pointe-Claire, le 11 janvier 1847.

En 1892 Léandre avait épousé Zénaïde Ouimet. Elle décéda en 1902, à l'âge de 38 ans, après avoir donné naissance à onze enfants : trois garçons et quatre couples de jumeaux dont deux ne survécurent pas.

Léandre, qui était devenu veuf avec sept enfants en bas âge, vendit la majeure partie de sa propriété à Charles Décary pour la somme de 6 000 \$ en 1903.

En 1911, huit ans plus tard, Charles Décary vendait cette même propriété pour 60,000 \$ à Lalonde & Laroche, courtiers immobiliers. Il y eut par la suite plusieurs acquéreurs de différentes portions de cette propriété.

En 1965, *Industrial Glass Company Ltd* (propriété d'Alexis Nihon) acheta le 1205, chemin Bord-du-Lac, autrefois le lot n° 16-37. Mme Geshie Levesque et M. John Tomasik, qui nous ont fourni plusieurs de ces renseignements, sont les propriétaires du 1205, chemin Bord-du-Lac depuis 1992.

*Jean Allard  
petit-fils de Léandre Allard et de Zénaïde Ouimet*



## 1205 LAKESHORE DRIVE, DORVAL

The family of Jean-Baptiste Allard first settled in Dorval near the end of the 18<sup>th</sup> century or at the beginning of the 19<sup>th</sup> century. As early as April 1826, Mr. Allard gave his son Joseph a 3.5 acre by 22 acre property, described as Subdivision 40 of Lot # 16 (see map on p. 64), on which stood two barns, a house and other buildings. Joseph bequeathed it to his son Placide in 1865 who in turn sold it to his son Léandre for \$4,000 in 1894.

To the west, the property was adjacent to that of the Joseph Jacques De Bellefeuille family (today, the playground near the Sarto Desnoyers Community Center). To the east, stood the Dosithé Legault, alias Deslauriers, estate (today, Windsor Park). The property stretched from Lake St. Louis all the way to the northern side of the current railway tracks.

The house located at 1205 Lakeshore Drive was probably built around 1870 by Placide Allard who had married Élisabeth Proulx, in Pointe Claire, on January 11, 1847.

In 1892, Léandre had married Zénaïde Ouimet who died in 1902, at the age of 38, after giving birth to 11 children: 3 boys and 4 sets of twins, of whom only 2 sets survived.

Léandre, now a widower with 7 young children, sold most of his property to Charles Décary for the sum of \$6,000, in 1903.

Eight years later, in 1911, Charles Décary sold that same property for \$60,000 to Lalonde & Laroche, real estate brokers. Since then, various sections of that property have changed hands many times.

In 1965, Industrial Glass Company Ltd. (owned by Alexis Nihon) bought 1205 Lakeshore Drive, which was at that time Lot # 16-37. Mrs. Geshie Levesque and Mr. John Tomasik who provided us with much of the information herein, have now owned 1205 Lakeshore Drive since 1992.

*Jean Allard  
Grandson of Léandre Allard and of Zénaïde Ouimet.*

*Alain Jarry, Translator*



## J.W. McCONNELL

\*\* John Wilson McConnell naquit en 1877 à Muskoka, en Ontario, de parents qui avaient immigré de Belfast. En 1905, il épousa la fille d'un pasteur méthodiste, Lily May Griffith, qu'il avait rencontrée à une réception et courtisée pendant plusieurs années avant de la demander en mariage. Ils eurent quatre enfants et étaient entièrement dévoués l'un envers l'autre.

\*\* Son sens des affaires et ses relations l'amènèrent à détenir des intérêts dans plusieurs institutions importantes de Montréal telles que la *Montreal Street Railway*, la *Canadian Light and Power Company*, la *St. Lawrence Sugar Refineries*, et divers journaux, notamment le *Montreal Daily Star*, dont il allait devenir à la fois l'éditeur et le propriétaire. Il a aussi siégé aux conseils de plus de 15 sociétés.

En 1892, Hartland MacDougall possédait un immense domaine sur les rives du lac Saint-Louis sur lequel il fit construire une résidence d'été dénommée « Ashburton », du nom de famille de sa femme. Vers 1919, J.W. McConnell acheta cette propriété et effectua d'importantes rénovations dès l'année suivante, pour en faire un imposant et splendide manoir.

Le domaine, d'une superficie d'un million de pieds carrés, s'étendait du lac Saint-Louis au chemin Bord-du-Lac et, d'est en ouest, de l'avenue Roy au 1200, chemin Bord-du-Lac, à l'extrémité du mur de pierres actuel qui longe le chemin Bord-du-Lac. L'entrée du domaine pour se rendre au manoir était au même endroit que le chemin McConnell d'aujourd'hui. Les employés et les fournisseurs empruntaient une entrée de service près de l'avenue Roy, où se trouvaient deux remises pour ranger les équipements de jardinage et d'entretien des pelouses et jardins. Les serres et le jardin potager faisaient face à ces abris.

Le personnel comprenait le maître d'hôtel, Henry Chapman, et Avila Boyer qui a été au service de la famille McConnell pendant plus de cinquante ans<sup>1</sup>; il y avait aussi Mme Marjorie Jackson, servante et cuisinière de la famille

pendant trente-cinq ans et toujours résidente de l'avenue Roy, Antoine Lefebvre, le chauffeur particulier de M. McConnell, Frank Sleeth, le jardinier, Paul St-Aubin<sup>2</sup>, l'assistant-jardinier et trois ou quatre employés saisonniers qui travaillaient à l'entretien du domaine sous la direction du jardinier.

John Wilson McConnell est décédé le 6 novembre 1963 à l'âge de 87 ans, quelques mois à peine avant que sa résidence « Ashburton » et son contenu furent complètement détruits par un malheureux incendie. Le domaine ne fut jamais reconstruit.

L'héritage réparti entre ses enfants laissait à Mme Peter Laing, sa fille, le quart du domaine qui s'ajouta à la propriété qu'elle détenait déjà au 1200, chemin Bord-du-Lac.

\*\* M. McConnell apporta son soutien à plusieurs institutions montréalaises, notamment dans les secteurs de la santé et de l'éducation. Il a longuement soutenu l'Université McGill, dont il fut gouverneur pendant près de trente ans.

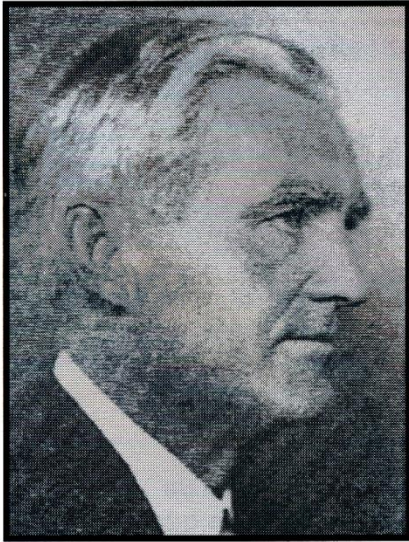
\*\* La fondation J.W. McConnell a été créée en 1937 par John Wilson McConnell qui a contribué sa vie durant à sa croissance et à sa gestion. Elle est née du profond engagement de son fondateur à l'égard du bien-être de ses semblables, concrétisé par le dévouement de toute une vie dans des activités bénévoles et caritatives. Au décès de M. McConnell, elle a été rebaptisée La fondation de la famille J.W. McConnell pour refléter le soutien continu de la famille aux idéaux du fondateur.

\*\* Extraits de la biographie de M. McConnell sur Internet

1. *Avila Boyer était le frère de feu Damase Boyer, chef de police de Dorval des années 1920 aux années 1940, et de feu Sylvio Boyer, longtemps commissaire ou président de la Commission scolaire de Dorval.*
2. *Paul St-Aubin était le fils de F.X. St-Aubin, surintendant de la ville de Dorval des années 1920 aux années 1940.*

*Jean Allard*

*Alain Jarry, traducteur*



## J.W. McCONNELL

\*\* John Wilson McConnell was born in Muskoka, Ontario, in 1877 of parents who had immigrated from Belfast. In 1905, he married Lily May Griffith, the daughter of a Methodist preacher, whom he had met at a tea party and courted for several years before marrying. They had four children and were deeply devoted to each other.

\*\* His business acumen and contacts led to substantial interests in several iconic Montreal institutions, including *Montreal Street Railway*, *Canadian Light and Power Company*, *St. Lawrence Sugar Refineries*, and several newspapers, including the *Montreal Daily Star*, for which he would become both owner and publisher. He served on the boards of more than 15 corporations.

In 1892 Hartland MacDougall, a Montreal financier, owned a huge private estate on the shore of Lake St. Louis where he built his summer residence he called "Ashburton", his wife's family name. J.W. McConnell bought this property in 1919 and transformed the existing residence into a substantial and splendid mansion.

The one million square feet estate extended from Lake St. Louis to Lakeshore Drive and from Roy Avenue to 1200 Lakeshore Drive, at the very end of the stone wall along Lakeshore Drive. McConnell Drive was the entrance to the estate and led directly to the Ashburton mansion. A service entrance west of Roy Avenue was for tradesmen and employees of the family. Along this entrance were two sheds to store the gardening tools and lawnmowers and the greenhouses and a vegetable garden were on the other side.

The staff comprised the butler Henry Chapman, Avila Boyer<sup>1</sup> who worked for the McConnell family for over fifty years, Mrs. Marjorie Jackson, maid and later cook for thirty-five years, who still lives on Roy Avenue; Antoine Lefebvre was Mr. McConnell's chauffeur; Frank Sleeth, the gardener and Paul St-Aubin<sup>2</sup>, his assistant, supervised the three or four summer time employees assigned to the maintenance of the estate.

John Wilson McConnell died on November 6, 1963 at the age of 87, a few months before "Ashburton" burned to the ground, destroying its valuable contents, and was never rebuilt.

\*\* McConnell supported many Montreal institutions, especially in the health and education sectors. He was strongly dedicated to McGill University, where he served as governor for almost 30 years.

\*\* Established in 1937 by John Wilson McConnell and nurtured by him until his death, the J.W. McConnell Foundation grew out of Mr. McConnell's deep commitment to the public good and his life-long involvement with non-profit and charitable work in Canada. It was renamed The J.W. McConnell Family Foundation upon his death to reflect the family's enduring support for his ideals.

\*\*Excerpts from Mr. McConnell's biography on Internet

1. *Avila Boyer was the brother of Damase Boyer, chief of police of Dorval in the 1920s to the 1940s, and of Sylvio Boyer, commissioner and later president of the Dorval School Board.*
2. *Paul St-Aubin was the son of F.X. St-Aubin superintendent of the Town of Dorval in the 1920s to the 1940s.*

*Jean Allard*

## LA PAROISSE ST. VERONICA CÉLÈBRE SON 50<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE

1958 - 2008

### « LA NAISSANCE D'UNE PAROISSE »

L'histoire de la paroisse *St. Veronica*, c'est l'histoire d'un groupe de personnes dévouées et intéressées qui ont persévéré dans leur volonté de créer une paroisse catholique de langue anglaise dans la ville de Dorval.

Tout a commencé au mois de février 1956 par la mise sur pied du groupe « *English Speaking Catholic Parish Organization of Dorval* » (le groupe organisateur en vue de la création d'une paroisse catholique de langue anglaise à Dorval). Cet organisme regroupait plusieurs membres de la paroisse La Présentation-de-la-Sainte-Vierge de Dorval. L'objectif fixé était clair : prendre les moyens nécessaires pour mettre en place la première paroisse catholique de langue anglaise à Dorval.

Le 18 avril 1957, l'organisme précité envoya une pétition officielle à la chancellerie de Montréal demandant la constitution d'une nouvelle paroisse. Cette pétition bénéficiait de l'approbation et de l'appui du père Ducharme, pasteur de la paroisse La Présentation. Les paroisses avoisinantes de *St. John Fisher* et de Sainte-Jeanne-de-Chantal n'avaient pas d'objections à cette pétition.

En octobre 1957, le diocèse donna son consentement. La demande devait maintenant être soumise à l'approbation de Rome.

Trois mois plus tard, le 17 janvier 1958, la nouvelle paroisse, qui allait s'appeler *St. Veronica*, fut officiellement approuvée. Le jour suivant, le cardinal Léger procéda à la nomination du père Norman Griffin (décédé le 26 décembre 1982) à titre de pasteur-fondateur de la nouvelle paroisse.

À l'époque, la présente école Gentilly (à l'angle des rues Carson et Fénelon) était utilisée pour la célébration des messes et la conduite d'activités religieuses. Une maison fut achetée sur la rue Roy (à l'angle de la 6<sup>e</sup> avenue) pour servir de presbytère temporaire et de résidence pour le pasteur.

C'est alors que la priorité fut accordée à l'acquisition d'un terrain et à la construction d'une église, d'une sacristie, d'une salle de réunion et d'un presbytère. Malheureusement, la situation financière de la paroisse ne permettait pas de mettre ce projet en exécution.

Tout en poursuivant la planification du projet, l'accent fut mis sur l'amélioration de la situation financière précitée.

À l'automne de 1961 - trois ans après la fondation de la paroisse, les promoteurs du projet de construction réussirent avec beaucoup de succès une campagne de financement appelée « *Sacrificial Offertory Campaign* ». Résultat : les quêtes des dimanches doublèrent et le projet de construction put aller de l'avant.

Le 7 février 1962, une pétition signée par quelque 250 propriétaires-occupants de la paroisse, fut envoyée à Son éminence le cardinal Paul-Émile Léger pour lui demander l'approbation du programme de construction. Moins d'une semaine plus tard, le 12 février 1962, la requête était approuvée.

Les plans architecturaux élaborés par M. Guy Morin furent approuvés et un marché fut conclu avec l'entreprise *Kedenac Construction Ltd.*, de Mont-Royal, pour l'exécution des travaux. La cérémonie d'inauguration des travaux eut lieu vers la mi-septembre 1962.

La clôture officielle des travaux fut l'occasion d'une magnifique cérémonie de consécration de la nouvelle église par le cardinal Paul-Émile Léger, le 8 septembre 1962. Les coûts de construction de l'église, de la sacristie, de la salle de réunion et du presbytère se chiffraient à 360 000 \$.

#### LES PASTEURS DE LA PAROISSE ST VERONICA

Le révérend Norm Griffin	1958-1966
Le révérend Royden Thoms	1966-1970
Le révérend David Fitzpatrick	1970-1982
Le révérend Robert Harris	1982-1989
Le révérend Patrick Donnelly	1989-2000
Le révérend Peter Laviolette	2000-2003
Le révérend Frederick Kirouac	2003 – actuellement en poste

Les paroissiens d'aujourd'hui apprécient les efforts et le dévouement de ceux et celles qui ont volontairement initié la mise en place de cette grande communauté paroissiale et qui en ont assumé la responsabilité, il y a maintenant plus de 50 ans.

*Cet article a été rédigé en anglais par Émile LaCoste à partir des archives de la paroisse, le 15 mai 2008.*

*Alain Jarry, traducteur.*

**ST. VERONICA CELEBRATING 50 YEARS**  
**1958 - 2008**

**“THE BIRTH OF A PARISH”**

The story of St. Veronica's Parish is a tale of a group of devoted and concerned people and how they persevered in their purpose of forming an English Roman Catholic parish in the *Cité de Dorval*.

It began in February, 1956, when the “English Speaking Catholic Parish Organization of Dorval” was formed. This organization consisted of several English speaking members of *La Présentation-de-la-Sainte-Vierge* parish in Dorval. Their objective – to pursue the requirements for the establishment of the first English speaking parish in the area.

On April 18, 1957, an official petition to establish a new parish was sent to the Chancellery in Montreal. The petition had the blessing and approval of Father Ducharme pastor of *La Présentation* parish. Neighbouring parishes – St. John Fisher and *Sainte-Jeanne-de-Chantal* had no objections.

In October, 1957, consent was received from the Diocese. Now the request would have to be sent to Rome for approval.

Three months later, the new parish to be named St. Veronica was formally approved on January 17, 1958. One day later, Cardinal Leger appointed Father Norman Griffin (deceased December 26, 1982) as our founding pastor.

At that time, present day *École Gentilly* (on Fenelon St., corner Carson St) was used for parish masses and activities. A house was purchased on Roy Avenue (corner 6<sup>th</sup> Ave) and it became our temporary rectory and home for our pastor.

Now plans for the purchase of land and the building of a church, sacristy, hall and presbytery became a major priority. Unfortunately, parish finances were insufficient to proceed at that time. Planning continued and emphasis was placed on improving the financial health of the parish.

In the fall of 1961 – three years after the parish was founded – a very successful “Sacrificial Offertory Campaign” was conducted. The results – Sunday offerings were doubled enabling building plans to proceed.



On February 7, 1962, a petition signed by some 250 parish homeowners was sent to His Eminence Paul Emile Cardinal Leger seeking approval to proceed with the building program. One week later, February 12, 1962, the proposal was approved.

Architectural plans drawn up by Mr. Guy Morin were approved and construction contracts were awarded to Kedenac Construction Ltd, Town of Mont Royal. The sod turning ceremony took place in mid-September, 1962.

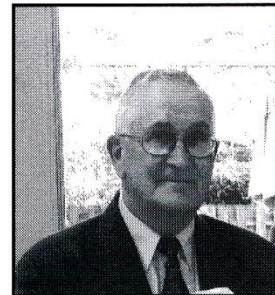
The official completion of the church took place on September 8, 1963 when Cardinal Paul Emile Leger blessed the church at a beautiful opening celebration. Original cost of building the church, sacristy, hall and rectory was \$ 360,000.

#### **PASTORS AT ST. VERONICA'S**

Rev. Norm Griffin	1958-1966
Rev. Royden Thoms	1966-1970
Rev. David Fitzpatrick	1970-1982
Rev. Robert Harris	1982-1989
Rev. Patrick Donnelly	1989-2000
Rev. Peter Laviolette	2000-2003
Rev. Frederick Kirouac	2003 to present

Present day parishioners are grateful for the efforts and dedication of those who willingly initiated and shouldered the responsibility of establishing this wonderful parish community more than 50 years ago.

*Prepared by Emile LaCoste  
from parish archives.  
May 15, 2008.*





**40 ans de fraternité...  
40 ans d'activités!  
La « Ligue des Anciens de Dorval »**

*Était-ce parce qu'on avançait en âge que l'on ne pouvait pas pratiquer notre sport préféré, le hockey, à l'intérieur des murs d'un aréna?*

La première tentative auprès du maire John Pratt pour obtenir une heure de glace hebdomadairement avait échoué. Mais M. le maire avait oublié que ce sport était imprimé en lettre majuscule dans le cœur des Québécois<sup>2</sup> et que patience et obstination vont de paire chez des battants.

Après un hiver à jouer au hockey sur la glace extérieure du parc Pine Beach, la Ligue voit le jour en septembre 1968. Ils avaient enfin gagné. Deux équipes s'affrontent régulièrement et René Gingras sera le premier président de la Ligue des Anciens de Dorval.

Dès la deuxième année, la Ligue prend de l'expansion et trois ans plus tard la Ligue compte six équipes et dispose de trois heures de glace tous les mardis soirs. En 1994 la Ligue des Anciens de Dorval a trois divisions de quatre équipes chacune.

Janvier 1987 marque les débuts du tournoi annuel. Les profits amassés au cours de ces tournois sont encore aujourd'hui distribués à des organismes de bienfaisance ou à des associations sportives mineures de Dorval. Huit équipes participaient à cette première édition. On en dénombre maintenant 48. La réputation n'est plus à faire tant par la qualité du jeu, par l'hospitalité du comité et de tous ses bénévoles que par les profits générés et répartis dans la communauté. À ce jour, la Ligue des Anciens de Dorval a remis plus de 400 000 \$ et ça continue...!

---

<sup>2</sup> Le masculin tient lieu des deux genres.

En plus des joutes hebdomadaires, du tournoi annuel, de la participation de plusieurs hockeyeurs de Dorval dans des tournois locaux, on doit mentionner les échanges annuels qui perdurent depuis près de 35 ans avec nos amis américains de Springfield et de Cape Cod, Mass., de même que depuis une quinzaine d'années avec des amateurs de hockey de Maxville, Ontario.

Cette association sportive reconnaît la valeur de ses administrateurs, de ses joueurs et de ses entraîneurs.

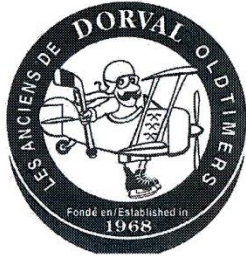
La mission première de ce regroupement sportif est de permettre à des hockeyeurs dorvalois de se retrouver chaque semaine et de jouer au hockey sans cet esprit compétitif habituel de ce sport. Il n'y a aucun perdant.

De 24 joueurs actifs en 1968, la Ligue compte maintenant près de 200 membres incluant les réservistes.

Au fil des ans, la Ligue a mis en place différents moyens pour honorer ses membres, soit, le Temple de la renommée, les reconnaissances annuelles à la fin de chaque saison, le volet « À la douce mémoire » et les remerciements à ses présidents.

Depuis nombre d'années, la Ligue des Anciens de Dorval occupe une place importante au sein de la population.

*Claudette Laurin  
Dorvaloise et partisane enthousiaste  
de la Ligue des Anciens de Dorval*



**40 years of brotherhood...  
40 years of activities!  
The "Old Timers League of Dorval"**

*Is age a reason why we cannot play hockey, our favorite sport, in an indoor arena?*

The first request to secure one hour of ice time per week in the arena was turned down by Mayor John Pratt. But the Mayor had forgotten that this sport is deep-rooted in the heart of Quebecers and that patience and determination are the stuff winners are made of.

After spending a winter playing hockey on the outdoor ice rink of Pine Beach Park, the League was created in September 1968. They had finally won. Two teams play regularly and René Gingras becomes the first president of the Old Timers League of Dorval. In its second year of existence, the League had already expanded and by its third year, the League had 6 teams and 3 hours of ice time every Tuesday evening. In 1994, the League could boast having 3 divisions of 4 teams per division.

January 1987 marks the debut of the League's annual tournament. Profits realized during these events were and still are distributed to Dorval not-for-profit community organizations and junior sports associations. Eight teams played in the first tournament. Forty eight teams now take part in this annual event. The tournament is rightly recognized for the quality of play, the hospitality of the hosting committee and of all volunteers as well as for the profits generated and distributed in the community. To date, the Old Timers League of Dorval has turned over more than \$400,000 and it keeps on giving...!

Over and above the weekly hockey games, the annual tournament, the participation of many Dorval hockey players in local tournaments, the League has also engaged in exchanges with our Americans friends in Springfield and Cape Cod, Mass., for nearly 35 years as well as with hockey fans from Maxville, Ontario, for now some 15 years.

The League, as a sporting association, recognizes the value of its administrators, players and trainers.

The prime goal of the association is to allow Dorval hockey players to get together every week to play hockey in a non-competitive environment, that is, an environment that differs from the one usually associated with this sport. There are no losers here.

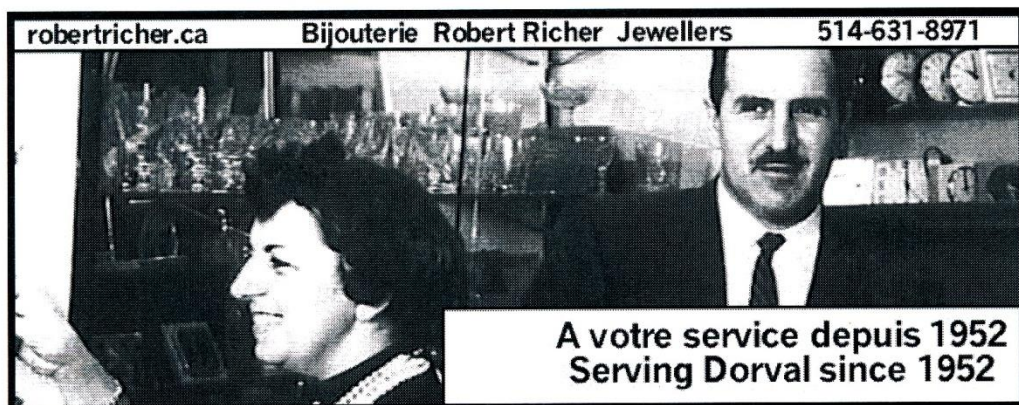
The League has grown from the 24 active hockey players it had in 1968, to now nearly 200 members including back-up players.

Throughout the years, the League has put in place a variety of ways to honor its members, such as the Hall of Fame, the annual tributes paid at the end of each season, the "In Loving Memory" columns and the vote of thanks to its presidents.

For many years now, the Old Timers League of Dorval has been and is highly regarded by the citizens of Dorval and elsewhere.

*Claudette Laurin  
Dorval resident and enthusiastic fan  
of the Old Timers League of Dorval*

*Alain Jarry, translator*



Les fondateurs : Louise & Robert Richer - The founders

LISTE DES MEMBRES - MEMBERSHIP

Allard, Georgette L.	Duhamel, Gilles	Lutfy, Lise
Allard, Jean *	Dumas, Monique L.	Masella, Dorothy
Aubin, Me Gisèle	Duval, Normand	McTavish, Doris
Aubry, Jean-Guy	Emond, Sébastien	Moore R. Allan
Barbeau, Sylvie-Anne	Ethier, Guylène *	Morin, Marguerite L.
Beaulieu, Emile	Gilbert, Daniel	Nakamachi, Yolande
Bertram, Kim	Grant, Yolande D.	Oneson, Christine
Bertrand, Jean	Grégoire, Pierrette G.	Papineau, Jocelyne
Blache, Yvon	Gutzman, Wally	Parent, Dr Jacques F.
Boisselle, Cécile	Hébert, Michel *	Paskulin, Marielle G.
Bossé, Louise	Heron, Ian	Pelletier, Dr Jean-Guy
Bossé, Lucien	Heron, Margot	Pelletier, Louise S.
Boyer, Pierre	Jarry, Alain *	Picard, Madeleine P.
Boyer, Roland	Jolicoeur, Françoise A.	Rankin, Monique L.
Brun, Henri	Kandalgaonkar, Jeannette	Raymond, Jean-Pierre *
Burnham, Roselyne L.	Kappel, Marielle T.	Renaud, Jean
Frechette, Marie-Rose C.	Keroack, Aimé	Renaud, Raymonde
Clamen, Mary	Keroack, Gemma	Rheault, Pierre-Daniel
Clément, Jean	Labelle, André	Rouleau, Edgar
Comeau, Gilles	Lachance, Marcelle	Shandley, Diane
Comeau, Maryse	Lalonde, André	Stevenson, Sarah A.
Couture, Marthe	Lalonde, Marguerite	Tremblay, Claude
Daigneault, Lucille	Latour, Denis	Vincent, Gilles
Dansereau, Emile	Laurin, Claudette *	Vincent, Monique
Dansereau, Francyne B.	Legault, Jacques	Warren, Ann
Davies, James	Lemire, Hugues *	Watkins, W. Kenneth
Desmarchais, Michelle	Leonardo, Richard	

*\*Membre du Conseil / Member of the Board*

MEMBRES HONORAIRES - HONORARY MEMBERS

Bibeau, Rev. Hector	Fulleriger, Patricia	Rousse, Jean-Louis
Décary, Yvonne	Pasquin, Marie	Yeomans, Peter
Fetherstonhaugh, John	Pasquin, Michel	Yeomans, Shirley