

AVANT-PROPOS

Bonjour,

Il me fait plaisir de vous inviter à lire l'ÉDITION 1994 de la revue HERITAGE DORVAL.

Des circonstances, sans aller jusqu'à dire incontrôlables, ont faites que la revue a dû être préparée dans un très court laps de temps et inévitablement le nombre d'articles et de pages a dû être sacrifié afin de rencontrer les échéances! Nous nous reprendrons l'an prochain; nous ne vous promettons pas une édition de l'envergure de LA PRESSE du samedi, cependant nous pouvons déjà vous assurer qu'elle sera plus volumineuse que la présente!

Les articles qui apparaissent aux pages suivantes touchent des sujets aussi variés qu'intéressants; à cet effet, je me dois de souligner mon appréciation à mesdames MARJORIE TUCKER et PAT FULLERINGER, ainsi qu'à monsieur JEAN-LOUIS ROUSSE qui ont répondu à l'appel fait au mois d'avril et contribué des articles. J'y ai apporté mon humble contribution en y allant de quelques articles. Ceux qui me connaissent et qui ont vu mon nom au début de la revue ont peut-être déjà spéculé sur la teneur desdits articles. Rassurez-vous, je me suis retenu, non sans difficulté, afin de ne pas me laisser aller dans des sujets trop orientés vers un de mes passe-temps favoris et vous parler de trains, de tramways ou d'autobus! Je me suis rappelé que comme dans d'autres choses ... la modération a toujours meilleur goût!!!

J'aimerais aussi profiter de l'occasion pour remercier bien sincèrement tous ceux et celles qui m'ont apporté leur précieuse collaboration dans la préparation et l'impression du document ... sans oublier les annonceurs qui ont souscrit à notre projet.

En terminant, 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.

Bonne lecture!

Denis Latour

Denis Latour

Rédacteur

Edition 1994

FOREWORD

Hello,

It is my pleasure to invite you to read the 1994 EDITION of HERITAGE DORVAL.

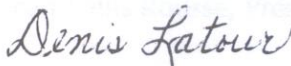
Due to circumstances beyond our control, this edition had to be prepared in a very limited period of time; inevitably, the number of articles and pages had to be sacrificed in order to meet the deadline! We will be back to "regular operations" next year and while we don't want you to expect something the size of THE GAZETTE's Saturday Edition, you won't be disappointed!

The articles featured in the following pages are covering interesting and varied subjects; in this respect, I would like to extend my appreciation to Mrs. MARJORIE TUCKER and PAT FULLERINGER, also to Mr. JEAN-LOUIS ROUSSE who have answered the call and contributed articles. Thank you very much, it was appreciated! I have also contributed some articles; those of you who know me and have seen my name at the beginning of this publication may already have speculated on the contents of said articles! Don't worry, I did not go into subjects too oriented toward one of my favourite hobbies and entertain you on trains, tramways and buses!

I would like to take the opportunity of expressing my sincerest thanks to all the people who have helped in the preparation and printing of the present document. We should also not forget the advertisers who have supported our project.

I hope that the reading of this document will bring happy recollections to those who have lived through 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.

Enjoy your reading!



Denis Latour
Editor
1994

UN MESSAGE DU PRESIDENT

FOREWORD.....

Cette année, notre Société célèbre le 10e anniversaire de sa fondation, eh oui le temps passe vite ... 10 ans déjà! J'ai eu le privilège de participer à la formation de notre Société et même l'honneur d'en avoir été le Président fondateur.

Je ne me lancerai pas ici dans une longue rétrospective sur notre Société, vous référant plutôt à notre premier numéro (1990) alors que Mlle Germaine Racine, une collaboratrice de la première heure, l'avait faite dans un article fort intéressant et détaillé.


Nous avons accompli beaucoup depuis nos modestes débuts; je profite de l'occasion pour souligner mon appréciation à tous ceux et celles qui nous ont apporté leur support au cours des années. Je voudrais aussi vous inviter à vous impliquer davantage, dans la mesure du possible bien entendu, dans notre cause qui est celle de faire connaître notre passé historique.

L'Histoire c'est passionnant, celle de notre ville en particulier! Un détail ou une simple curiosité vous amène dans des recherches qui aboutissent généralement dans des "trouvailles" fort instructives et intéressantes dans l'histoire de notre ville; c'est un domaine presque illimité et comme l'expression populaire le dit si bien ... on en apprend tous les jours!

Nous poursuivons toujours avec enthousiasme les objectifs que nous nous étions fixés ... il y a dix ans!

Cette année aussi, nous en sommes à la parution de notre 5e Edition de la revue "HERITAGE DORVAL". Je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont contribué d'une manière ou d'une autre à sa préparation. Il ne faudrait pas oublier nos annonceurs ... et vous, chers lecteurs et lectrices qui avez encouragé nos efforts en vous en procurant un exemplaire.

Sincèrement,


Jean-Louis Rousse, Président

A MESSAGE FROM THE PRESIDENT

This year, our Society is celebrating its 10th anniversary ... time is sure going at a fast pace, already 10 years! I had the opportunity of participating in the establishment of the Society and also had the honour of having served as its Founding President.

I will not go into a long retrospective about our Historical Society but rather I will refer to our first issue (1990) of "HERITAGE DORVAL" which featured a most comprehensive and interesting article on the subject, written by Miss Germaine Racine.

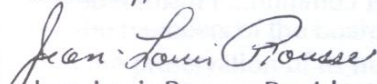
We have accomplished a lot from our modest beginnings. I would like to take this opportunity to express my appreciation to all the people who have given us their support over the years. I also invite you to get more involved, if possible, in our cause which is to make the community aware of DORVAL's historical past!

History is exciting, particularly when it deals with our own City! A little curiosity could take you into research that will lead to some interesting and informative "findings" in the history of our "Good Old DORVAL"; the sphere is unlimited, our past is rich in history, and as the popular expression says so well ... we learn something new every day!

We at the Historical Society are always pursuing the same goals that we first set ... ten years ago!

This year also marks the publication of our 5th Edition of "HERITAGE DORVAL". I would like to thank each and every one who has contributed in one way or another to its preparation. We should not forget our advertisers ... and you dear readers who have encouraged our efforts in purchasing a copy of our current publication.

Sincerely,


Jean-Louis Rousse, President

CONSEIL D'ADMINISTRATION - 1994

Lors de la dernière assemblée générale annuelle de la Société historique de Dorval, les personnes suivantes ont été élues au Conseil d'administration pour un terme de deux ans.

Jean-Louis Rousse	Président
Pat Fulleringer (Mme)	Vice-Présidente
Louis Lavigne	Secrétaire
Roland Boyer	Trésorier
Antoinette Bourassa (Mme)	Directrice *

Remarques:

* Madame Bourassa agit à titre de coordonnatrice des activités de la Société historique; elle voit aussi aux archives ainsi qu'à l'inventaire et à la classification des nombreux documents. Madame Danyelle Brodeur, du Service des Loisirs et Culture - Cité de Dorval, assure la liaison entre la Société historique et la Cité.

Tous les membres du présent Conseil d'administration demeurent à Dorval, la plupart depuis nombre d'années. A cet effet, Messieurs Rousse et Boyer ont la distinction d'y être nés et en plus d'y avoir toujours demeuré et travaillé. En langage populaire, on dirait... "qu'ils sont des enfants de la paroisse"!

Jean-Louis Rousse a fait partie de la force constabulaire dorvaloise pendant plus de trente ans et après la prise en charge par la C.U.M. fut un des rares officiers locaux à poursuivre sa carrière au nouveau poste 13. Quant à Roland Boyer, il n'a pas besoin de présentation non plus; il a travaillé à l'entreprise familiale (la FERRONNERIE BOYER, établie en 1930) dès son adolescence et y a toujours été associé!

Tous les membres du Conseil d'administration ont un intérêt commun... l'histoire de leur ville et la préservation de son patrimoine.

BOARD OF DIRECTORS - 1994

At the last Annual General Meeting of the Dorval Historical Society, the following people were elected to the Board of Directors for a two-year term.

Jean-Louis Rousse	President
Pat Fulleringer (Mrs.)	Vice-President
Louis Lavigne	Secretary
Roland Boyer	Treasurer
Antoinette Bourassa (Mrs.)	Director*

Notes:

* Mrs. Bourassa acts as Coordinator for the various activities of the Historical Society; she also looks after archives and the inventory/filing of the many documents. Mrs. Danyelle Brodeur, is the liaison between the Historical Society and the Leisure and Culture Department of the City of Dorval, .

All members of the present Board of Directors are residents of Dorval, some for many years. Mrs. Rousse and Boyer, who were born here, have also the distinction of having lived and worked in Dorval all their life. In familiar terms ... we would identify them as "parish kids"!

Jean-Louis Rousse was a local police officer for over thirty years and after the take-over by the M.U.C., he was one of the few Dorval officers to remain on duty at the new Station 13. As for Roland Boyer, he doesn't need much introduction either; he has worked in the family hardware store (the FERRONNERIE BOYER, Established in 1930) as a teenager and has always been associated with the business. For many years the Boyer family also operated a garage on the site of the present SERGAZ service station, at Tulip Avenue and Lakeshore Drive.

All the members of the board have a common interest ... the history of their city, its past and the preservation of its heritage!

LE CENTRE D'ACHATS FETE SES QUARANTE ANS

(Denis Latour)

(Nous n'avons pas la prétention de vous présenter ici un historique détaillé de notre centre d'achats local ... notre intention étant plutôt de souligner le **QUARANTIEME ANNIVERSAIRE** de son ouverture et vous rappeler quelques grandes étapes et des souvenirs, dans l'évolution de ce complexe commercial).

Encore au début des années 1950, il était ancré dans les coutumes de beaucoup de familles dorvalaises d'aller "faire ses commissions" à Lachine.

Notre rue St-Joseph (Bord du Lac) d'alors offrait bien quelques épiceries et autres commerces comme une ferronnerie, une petite cordonnerie, la pharmacie, etc; cependant la rue Notre-Dame, avec le nombre important et la diversité de ses commerces, avait un attrait tout particulier. Combien parmi vous se rappellent d'avoir fait leur épicerie chez **SPOT, LACHINE SUPERMARKET, A & P** et autres qui à l'époque étaient considérés comme des "supermarchés", ou d'avoir effectué des emplettes au magasin à rayons **J.A. BERGEVIN**. Certains résidents poursuivaient leur route, en tramways, jusque sur la rue Notre-Dame, à St-Henri, tandis que d'autres s'aventuraient jusqu'au centre-ville, rue Ste-Catherine. D'ailleurs, une visite annuelle chez **EATON**, au temps des Fêtes, était de rigueur car c'était là que les enfants pouvaient rencontrer le "vrai" Père Noël.

Le temps passe et voilà qu'une rumeur circule à l'effet que des promoteurs auraient acquis l'immense terrain vague du côté ouest de la rue Dorval, juste au sud du Boulevard Montréal-Toronto (de nos jours, l'Autoroute 2-20). Leur projet, y ériger un "Centre d'achats" ... un nouveau concept ici mais qui existe déjà depuis quelques années aux Etats-Unis. Plusieurs commerces ainsi réunis sous un même toit et le stationnement des voitures ne présente jamais de problème, les espaces prévus à cet effet étant généralement très vastes et accessibles.

La rumeur ne tarde pas à s'avérer une réalité alors qu'en 1953, le projet est rendu public; les travaux de construction débutent à l'automne.

La population accueille d'emblée cette nouvelle; en plus d'y voir la commodité qu'apportera tous ces établissements réunis, on pense aussi aux possibilités d'emplois locaux, aux retombées économiques, etc.

L'enthousiasme n'est pas le même parmi les marchands locaux qui voient la venue d'un tel centre plutôt comme une menace qu'un complément. Malgré une farouche opposition, on en viendra à les convaincre du bien fondé du projet et ils doivent bien se rendre

à l'évidence que dans l'éventualité où le Centre ne serait pas construit à Dorval, il serait aménagé dans une ville voisine et tout Dorval en sortirait perdant, résidents et commerçants. C'est d'ailleurs un des arguments que leur soumettait la "Ligue pour l'amélioration civique de Dorval" dans un document en date du 16 juin 1953. Les mêmes marchands reviendront à la charge au mois de novembre alors que les heures de fermeture des magasins actuels (et ceux du futur Centre d'achats) provoquent un litige.

Les travaux de construction progressent et le chantier devient une ruche bourdonnante d'activités; en peu de temps, le vaste complexe prend forme et s'apparente aux croquis apparaissant sur le panneau-réclame à l'entrée du projet. Deux rangées de bâtiments, disposés en forme de "L", sont érigées; les bâtiments sont réunis à la base par une marquise qui s'étend à l'arrière vers un immense parc de stationnement. C'est aussi dans ce secteur que l'on retrouve les bureaux, à l'étage. En plus d'y loger l'administration, on y rencontre aussi des bureaux de diverses professions.

Deux magasins à grande surface sont situés aux extrémités; le magasin **MORGAN'S** (qui deviendra plus tard LA BAIE) occupe le secteur nord tandis que le super-marché d'alimentation **STEINGERG** est en bordure de la rue Dorval. Tout l'espace à l'avant des magasins est aménagé en aire de stationnement.

On mentionnait précédemment que les travaux progressaient à un rythme accéléré ... le mercredi 7 avril 1954, moins de huit mois après la levée de la première pelletée de terre, plusieurs des établissements ouvrent leurs portes. L'ouverture officielle n'est cependant prévue que pour le 14 mai suivant.

Pour fins de statistiques, disons que le nouveau Centre d'achats, connu sous la raison sociale "**DORVAL GARDENS SHOPPING CENTRE**", était construit sur un emplacement de 23 arpents, qu'il comptait 35 établissements variés et qu'il avait coûté au-delà de \$2,000,000.00; il fournissait du travail à près de 500 personnes. Ses aires de stationnement permettaient d'accueillir plus de 2,100 voitures à la fois.

Le Centre d'achats maintenant ouvert, la compagnie **DORVAL BUS LINE** qui offrait un service local de transport dans la ville à partir du terminus ouest de la ligne de tramways Lachine jusqu'à Pine Beach, en profite pour réaménager son réseau à partir du nouveau Centre. Les parcours sont même prolongés jusque dans le quartier Strathmore. Les autobus desservent le Centre d'achats six jours par semaine, selon les heures d'affaires. **LA COMPAGNIE DE TRANSPORT PROVINCIAL** prend la relève de l'entreprise locale au mois de mai 1955 et assure la desserte jusqu'au prolongement des services de la STCUM dans la banlieue-ouest, le 10 novembre 1980. Nul doute que plusieurs se rappelleront le regretté Albert Legault, un chauffeur de longue date à la "Provincial Transport" et résidant

de Dorval (rue Clément), qui fut affecté à ce circuit pendant nombre d'années. Tout le monde le connaissait, il faisait partie du décor.

Revenons au vendredi 14 mai 1954, alors qu'on procède à l'**INAUGURATION OFFICIELLE** des lieux et croyez-moi ça se fait en grandes pompes. Maître de cérémonie, le groupe "The Four Aces" et plusieurs autres artistes sont présents en plus de nombreux dignitaires et représentants des différents paliers de gouvernements. Une partie du stationnement a été transformée pour l'occasion et une scène surélevée a même été aménagée. Des milliers de clients et amis participèrent à la fête. La publicité dans les journaux invitait la population au "**GALA D'OUVERTURE OFFICIELLE**" en décrivant l'endroit comme le Centre d'achats le plus nouveau et le plus moderne au Canada.

Rapidement, notre Centre d'achats devient un lieu très populaire auprès des gens; de Dorval et des alentours ... il faut se rappeler qu'il faisait pionnier dans le secteur, c'était bien avant l'époque du **FAIRVIEW** et des autres grands centres commerciaux de la région. Est-ce que les noms de certains établissements du temps vous reviennent à la mémoire? **BLEURY HARDWARE**, **THE PLAY PEN**, les papiers peints et peintures **SHERWIN WILLIAMS**, les pièces d'autos **HANDY ANDY**, le Restaurant **MISS MONTREAL** en sont quelques-uns.

Nous avons mentionné plus tôt que les aménagements d'origine comprenaient une longue marquise, en direction du stationnement-arrière. Pendant quelques étés, à partir de juillet 1956, ce secteur se transforme en **MARCHE** où les jardiniers-maraîchers des alentours et même de Châteauguay, St-Rémi, etc. viennent y offrir fruits et légumes frais. Le "marché des fermiers de Dorval" est le premier du genre au Canada.

A une occasion, l'endroit accueille même un cirque complet avec manèges et animaux. Est-ce qu'il y en a parmi vous qui se rappellent d'avoir vu les trois gros éléphants attachés près de cette marquise ou faisant leur promenade quotidienne en compagnie de leur entraîneur? Pour ceux qui connaissent le terme "Elephant Style" dans le jargon ferroviaire ... à voir défiler ses pachydermes, aucune explication n'était nécessaire.

En décembre 1957, le Conseil de ville est saisi d'un projet d'aménagement d'un petit centre d'achats qui serait érigé juste à l'ouest du magasin **MORGAN'S**, parallèlement à la rue Herron. Malgré quelques objections, le permis est accordé et les travaux débutent; lorsque terminé, on y retrouvera notamment un **KRESGE**, la Quincaillerie **J. PASCAL** et un marché d'alimentation **DOMINION** (le magasin **PROVIGO** de "Monsieur B" de nos jours).

La vie du Centre d'achats évolue avec les années; le dynamisme et la diversité de ses commerces, l'accès facile, le vaste stationnement, etc. y amènent toujours un clientèle

plus nombreuse et enthousiaste. Il est à noter aussi qu'avec la venue du Centre d'achats, la rue Dorval prend un nouvel essor; une à une les résidences font place à des édifices commerciaux. La petite rue d'hier perd son cachet rural mais devient progressivement une artère commerciale de premier choix.

On note une première expansion d'envergure en 1961 alors qu'on ajoute un étage chez **MORGAN'S**. Cet agrandissement permet de réaménager le magasin de façon plus attrayante et d'y introduire d'autres lignes de produits. Cette chaîne de magasins ayant été acquise au cours de l'année précédente par la **COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON**, les enseignes familiares **MORGAN'S**, autant à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'édifice, font place à "**LA BAIE**".

Jusqu'en 1968, on a toujours accès aux établissements par une promenade recouverte; c'est très pittoresque l'été avec les nombreux bacs à fleurs, arbres miniatures et autres décorations qu'on y place, cependant ... par temps maussade ou l'hiver c'est tout autre chose. Cette année-là, on amorce des travaux qui amèneront la transformation de la promenade en un mail fermé; on ajoute quelques espaces pour boutiques sur le mur extérieur ... vous vous rappelez les premiers emplacements du **PIK-NIK**, de **DIRECT FILM**, de la Galerie d'art **OLIVER** et autres. Quelle différence, en tout temps on est maintenant à l'abri des intempéries, d'un bout à l'autre du Centre; la clientèle peut magasiner et faire du lèche-vitrine en tout confort ... c'est comme dans le métro, "Il fait toujours beau".

L'ouverture de la rue Carson, entre les avenues Dorval et Lepage facilite grandement la circulation dans le secteur et dote Dorval d'une autre artère importante dans l'axe est-ouest.

Il fait encore nuit ce 21 avril 1969 quand un malheur frappe notre Centre d'achats local; un incendie éclate dans le magasin **LA BAIE**. Malgré les efforts de nos sapeurs, quelques heures plus tard l'immense édifice n'est que ruines fumantes. Le toit et une partie des murs s'effondrent; inutile de mentionner que les pertes sont énormes. Les premiers commerces adjacents sont sérieusement endommagés et la fumée s'est répandue à la grandeur du complexe. Nous avons connu plusieurs ventes d'aubaines, d'anniversaires mais cette fois-ci la clientèle eut droit à une première "Vente de feu".

Le magasin **LA BAIE** emménage temporairement dans l'ancienne salle de quilles adjacente au cinéma, rue Dorval, pendant qu'on reconstruit l'édifice détruit. Le nouveau magasin, tout comme le reste du Centre, sera muni d'un système de gicleurs automatiques.

Les activités reviennent à la normale et la clientèle reste toujours fidèle à son Centre

d'achats; l'adoption de nouvelles lois sur les langues d'affichage amènera au cours des années qui suivront, la francisation de son nom et "**LES JARDINS DORVAL**" identifieront le complexe dans toute la publicité.

Avec le prolongement du réseau de transport de la STCUM dans la banlieue-ouest, on ampute la partie nord du stationnement principal afin d'y aménager un point de corespondance pour l'autobus. Le **TERMINUS DORVAL** devient un endroit très achalandé dès l'inauguration du service, le 10 novembre 1980. Le terrain reprendra sa vocation originale en 1989 alors que le nouveau terminus intermodal sera inauguré. Aussi en 1980, **VOYAGEUR** aménage un terminus dans la section sud-ouest attenante à la rue Carson; la compagnie occupe les locaux où sont situés présentement le Dépanneur **PROPRIO** et l'agence de voyage. Quatre quais d'embarquement couverts sont à la disposition des voyageurs. Le but du terminus est de mieux servir les voyageurs de la banlieue et tous les autocars en direction ou en provenance d'Ottawa, North Bay, Toronto, etc. s'y arrêtent. On lance le "**VOYAGEUR 2**", un service "tout attentionné" et express entre Montréal et Ottawa; malheureusement la réponse du public-voyageur n'est pas au niveau des anticipations. C'est aussi le cas du terminus qui est sous-utilisé; après études, on se résigne à le fermer et les cars s'arrêteront dorénavant Boulevard St-Charles dans le secteur de la Route Trans-Canadienne. L'expérience n'aura duré que quelques années, cependant la population aura eu la chance de juger l'adresse des chauffeurs lors d'un **RODEO** tenu dans le vaste stationnement-arrière. Il faut dire ici que la fermeture de ce terminus est au grand soulagement des résidants du secteur ... nul doute qu'on se rappelle les incon vénients causés par les gros autocars utilisant "officieusement" les rues Carson et Fénélon (même Allard ou Claude à l'occasion) entre le boulevard et le terminus. Aussi, ce ne fut pas très long avant qu'on se plaigne et que des enseignes "Interdit aux autobus, sauf STCUM" apparaissent aux endroits stratégiques.

Une autre expansion majeure s'effectue en 1985 alors que la Quincaillerie **PASCAL** décide de quitter son emplacement dans le petit centre pour s'établir dans un tout nouvel édifice, greffé au Centre d'achats. Cet édifice augmente de beaucoup la superficie du complexe commercial; malheureusement le stationnement principal en sort perdant, alors que plusieurs espaces doivent être sacrifiés. On en profite pour effectuer d'autres aménagements importants et augmenter le nombre de commerces qui dépasse maintenant 70; les accès sont aussi réaménagés. Les changements les plus marquants sont au niveau de **L'ATRIUM**, au coeur des édifices originaux; on ne reconnaît plus l'endroit, nombreux kiosques d'alimentation, des tables et banquettes, arbres, plantes, beaucoup de verdure ... c'est invitant d'y casser la croûte.

Le restaurant formant un îlot dans le stationnement, originalement un **PIK-NIK**, puis "**Le BONJOUR**", est devenu la **ROTISSERIE ST-HUBERT**. L'établissement fermera peu avant

1990 pour faire place à une succursale de la **CANADA TRUST**.

La récession économique sévit depuis quelques années; malheureusement comme bien d'autres, notre Centre d'achats en subit les effets et plusieurs établissements ferment leurs portes. Nous assistons à la disparition de commerces que nous croyions à toute épreuve ... qui aurait pu prévoir la fermeture des super-marchés **STEINBERG**, de la succursale locale des bijoutiers-joalliers **BIRKS** et de **PASCAL**. On peut affirmer que le départ de ce dernier a créé un grand vide. C'est aussi avec une certaine nostalgie qu'on a vu disparaître l'enseigne **STEINBERG** ... c'était devenu un point repère.

Le rayon des meubles et appareils ménagers de **LA BAIE** occupe l'ancien magasin **PASCAL** pour quelque temps en 1990/91, jusqu'au moment où on annonce qu'une de ses filiales, **ZELLER'S**, y ouvrira une succursale l'année suivante. Les travaux débutent, un étage est ajouté au bâtiment, de nouveaux accès sont aménagés autant de l'extérieur que du côté mail intérieur. Au mois d'octobre 1992, on assiste à l'ouverture du grand magasin ... où on trouve de tout; comme diraient nos compatriotes de langue anglaise: "Name it, they have it".

Les temps sont toujours difficiles et le nombre d'espaces à louer en témoigne; cependant le réaménagement du magasin **LA BAIE** (on en profite pour lui refaire une beauté ...), la transformation de l'ancien super-marché en un **MAXI** (il fut aussi pendant une très courte période ... un **PROVIGO**), l'arrivée du **ZELLER'S** bien entendu, ont sûrement contribué à donner un regain de vie à notre Centre d'achats local. L'agrandissement récent de **PHARMAPRIX** et la création d'une clinique médicale des plus moderne en sont des exemples frappants.

QUARANTE ANNEES se sont déjà écoulées depuis l'ouverture de Centre d'achats "**LES JARDINS DORVAL**"; c'est difficile à croire qu'il a atteint cet âge lorsqu'on regarde ses installations modernes. On serait plutôt enclin à penser qu'il rajeunit d'année en année; l'endroit est toujours attrayant et accueillant et continue d'être un pôle d'attraction important autant pour la population dorvaloise que celle des alentours ... allez faire votre marché chez **MAXI** le jeudi soir et vous vous en rendrez facilement compte.

C'est aussi le point de rencontre par excellence pour toutes les générations et ceci sept jours par semaine ... depuis que la loi permet l'ouverture des commerces le dimanche.

On ne saurait terminer cette rétrospective sur les **QUARANTE ANS** d'existence de notre Centre d'achats local, sans féliciter la Société immobilière **IVANHOE**, les commerces, bureaux et autres places d'affaires, ainsi que tous les employé(es) en leur souhaitant un **HEUREUX ANNIVERSAIRE**, accompagné de nos **MEILLEURS VOEUX** de succès et

comme l'expression le dit. "Keep up the good work".

On reviendra ... souligner votre 50e anniversaire!!!

QUARANTE ANS, ça rappelle beaucoup de souvenirs ... en voici quelques-uns que vous pourrez ajouter aux vôtres.

- Avec la venue du Centre d'achats et le réaménagement de la rue Dorval, toutes les résidences furent démolies pour faire place à des édifices commerciaux ou à des complexes résidentiels d'envergure ... seule une maison a survécu aux changements des années 50. Située du côté ouest de la rue, où est aujourd'hui la **BANQUE DE MONTRÉAL**, elle fut transportée et placée sur de nouvelles fondations au 575 avenue De l'Eglise.
- Deux autres maisons de la rue Dorval, jadis situées dans la partie occupée par le rond-point survécurent à la démolition lors de la construction du Boulevard Montréal-Toronto en 1940. La première, propriété des demoiselles Allardice, fut déménagée au 745 avenue De l'Eglise. Un monsieur Laboursodière en fut le propriétaire jusqu'en 1979. Quant à la seconde, c'est celle de la famille Brais, au 155 avenue Lilas.
- Qui se souvient du commerce de bois et charbon d'**EMMANUEL HEBERT**, au 31 de la rue Dorval (aujourd'hui l'emplacement du Restaurant Place Tevere). Monsieur Hébert et son fils Paul furent les derniers à Dorval, à utiliser des voitures à traction animale pour la livraison.
- Combien parmi vous peuvent fournir les noms d'autres commerces qui faisaient partie du Centre d'achats à ses débuts ... sauf la **BANQUE ROYALE** et **LA BAIE** bien entendu.
- Lors de la construction du bâtiment pour les **COMMANDES A L'AUTO** chez **STEINBERG**, plusieurs se demandaient à quoi allait servir cette installation; on avança même l'hypothèse d'un terminus d'autobus. On eut la réponse lorsque l'affiche "Car Order" apparut sur le bâtiment. Les installations étaient conçues pour accueillir 12 voitures à la fois et les commandes étaient acheminées à cet endroit par une longue courroie motorisée, à partir du magasin ... combien de fois des commandes sont restées immobilisées en tunnel à cause d'un bris mécanique ou d'un arrêt imprévu. La prise en charge du marché par **MAXI** et l'établissement de nouvelles procédures amenèrent l'abandon de cette installation; elle fut rasée et fit place à l'aire réservée aux taxi. En ce qui concerne l'autobus, son arrêt fut placé au bout de la marquise près des portes du

super-marché et il demeura au même endroit jusqu'à l'automne 1980.

- Vous avez utilisé à quelques reprises ou de façon régulière les autobus de **DORVAL BUS LINE** pour vous rendre ou revenir du Centre d'achats. Ces petits autobus urbains, de marque **FORD**, dataient du temps de la guerre et avaient été acquis de différents endroits, notamment de la Compagnie des Tramways de Montréal et de St-Maurice Transport (Trois-Rivières). Un des co-proprétaires, Monsieur A.E. Green (on l'a toujours appelé "Jim Green"), fut le fondateur de la firme de taxis "**DORVAL GARDENS**", établie lors de l'ouverture du Centre. Cette compagnie fut l'ancêtre de la "**CO-OP**" d'aujourd'hui et ... les taxis sont toujours au Centre d'achats.

- Qui, à l'époque, n'a pas accumulé les fameux timbres-primés "**PINKY**"? vous êtes trop jeunes pour vous en rappeler, c'était un peu comme la carte du **CLUB Z** aujourd'hui sauf qu'avec cette dernière vous n'avez pas à coller les timbres dans des carnets ... les points s'enregistrent automatiquement grâce à l'informatique.

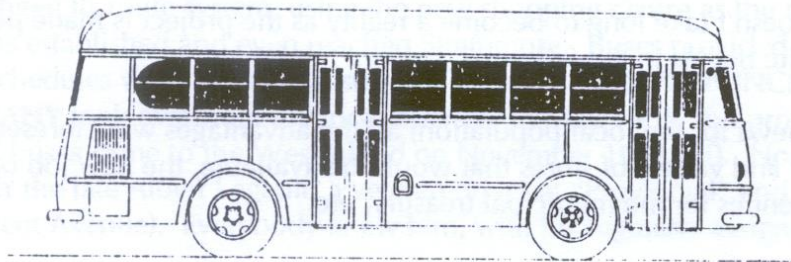
- Le magasin **UNITED**, que la population francophone appelait familièrement le "5-10-15" ou tout simplement le "15 cents".

- Occasionnellement, le Centre d'achats présentait (il le fait encore) différents événements spéciaux ... qui se rappelle des spectacles du regretté Thom. Auburn, mieux connu sous le nom d'artiste de "**MAGIC TOM**".

- Est-ce qu'on se rappelle des services religieux tenus pendant quelque temps au Centre le dimanche soir et auquel les intéressés pouvaient assister tout en demeurant dans leur voiture.

- Les parades et célébrations du "**JOUR DE DORVAL**" se terminaient toujours au Centre d'achats.

On pourrait continuer ainsi indéfiniment à se remémorer des souvenirs et/ou des anecdotes des premiers **QUARANTE ANS** d'existence de notre Centre d'achats local ... que diriez-vous si on s'en gardait pour le 50e anniversaire!!!



SHOPPING CENTRE CELEBRATES ITS 40TH BIRTHDAY

(Denis Latour)

(It is not our intention here to go into a detailed history of our local Shopping Centre. However, as this year marks the **40TH BIRTHDAY** of one of Dorval's important corporate citizens, "**LES JARDINS DORVAL**", we would like to take you on a journey detailing its development through the years, with memories and anecdotes related to its first 40 YEARS)

Even at the beginning of the 1950s, it was common procedure for many Dorval families to go to neighbouring Lachine for their groceries or to shop.

There were a few grocery stores or butcher shops and other stores, i.e. the hardware, the drugstore, a shoemaker, etc. on St. Joseph Street (Lakeshore Drive), however Notre Dame Street with its many and varied stores attracted many people ... and not only from Dorval. Many of you will remember having gone for the weekly groceries to **SPOT, LACHINE SUPER MARKET, A & P** and others that were considered very large stores at the time, or having shopped at **J.A. BERGEVIN'S** Department Store! Some extended their journey, by streetcar, to Notre Dame Street in St. Henry where there was even more variety; others continued downtown and made it to Ste. Catherine Street. An annual visit to **EATON'S**, at Christmas time, was mandatory as it was the only place where the youngsters could see and talk to the "real" Santa Claus!

As time goes by, a rumour starts to spread ... to the effect that developers have acquired the large open field on the west side of Dorval Avenue just south of the Montreal-Toronto Highway (today's Autoroute 2-20) in order to build a "shopping centre" ... a new concept here, although already popular in the United States for a few years! The idea is to group a variety of stores under the same roof, provide an easy access and ample parking space!

The rumour doesn't take long to become a reality as the project is made public in 1953; work on the site begins in the fall.

That is good news for the local population; all the advantages were foreseen just thinking of the number and variety of stores that would be available, the new job opportunities, additional revenues for the municipal treasury, etc.

The project doesn't raise the same enthusiasm from the local merchants who see the coming of any new stores, especially large ones, as ... direct competition! Despite strong opposition on their part, they will be convinced of the advantages of the project versus its few drawbacks. As they are told: if the Shopping Centre is not built here, it will be in a neighbouring municipality and then the entire community would lose out, residents, merchants, etc. This was a strong argument brought forward by the "Civic Betterment League of Dorval" in a report dated June 16, 1953. The same merchants came back to City Hall in November as the subject of store closing hours came on the table (it not only concerned existing stores but those that would be opened in the future Shopping Centre).

Work progresses on the site and it quickly becomes a beehive of activity; in a short period of time it takes shape and starts to look like the artist's sketch on the large sign at the entrance to the construction site. Two rows of buildings, forming an "L" configuration, are erected. The buildings are joined by a canopy and walkway at the rear that leads to a large parking lot; it is also in that area that the administrative offices are located on a second floor. Other places of business such as doctors, lawyers, etc... will be located there too!

A large store is located at each end of the complex: **MORGAN'S** (to become **THE BAY** at a later date) is at the north end while **STEINBERG'S** impressive supermarket is bordering Dorval Avenue. All the space in front of the stores is available for automobile parking.

We mentioned before that construction progressed at a rapid pace ... on Wednesday, April 7, 1954, less than eight months after the work started, many stores open for business. **The OFFICIAL OPENING** is scheduled for May 14.

For record purposes, let's say that the new Shopping Centre, known as the "**DORVAL GARDENS SHOPPING CENTRE**" was built on a site covering an area of 23 arpents; there were 35 stores and it had cost over \$2,000,000.00; it provided work for over 500 people! The two parking lots had space for 2,100 cars ... and there was no 60 minute time limit!

With the opening of the Centre, **DORVAL BUS LINE** that had been operating local service since 1949 between the terminal of the **LACHINE 91** streetcar (at Stoney Point) and Pine Beach, rearranged its route system, using the new shopping centre as the focal point. A new route was established and even reached Strathmore. Buses provided service six days a week and schedules were adapted to stores' business hours! **PROVINCIAL TRANSPORT COMPANY** took over from the local operator in May 1955 and provided service until MUCTC buses came to the West Island on November 10, 1980. No doubt many will remember the late Albert Legault, a veteran driver at "Provincial" and resident of Dorval (Clement Avenue). Everybody knew him; with his regularly assigned bus and his

legendary cigar, as the expression would say ... he was part of the scenery! Let's go back to Friday, May 14, 1954 and the **OFFICIAL INAUGURATION**, believe me, it didn't go unnoticed! Master of ceremonies, "**The Four Aces**", many radio and TV personalities are present in addition to dignitaries and members of the different levels of government. Part of the main parking lot has been prepared for the occasion and even features a raised stage! Thousands of customers and friends participate in the festivities. Publicity in the local papers invited the public to the "**OFFICIAL OPENING GALA**", describing the shopping centre as the newest and most modern in Canada!

The Centre rapidly becomes a very popular place for Dorval and surrounding residents ... it must remember that it was pioneering in the area; it was before the days of **FAIRVIEW** and other large regional shopping plazas! Any names of stores of the era coming to your mind? **BLEURY HARDWARE, THE PLAY PEN, SHERWIN-WILLIAMS, HANDY ANDY,** the **MISS MONTREAL RESTAURANT** are just a few!

We mentioned earlier that the original layout featured a long canopy leading to the rear parking lot. For a few summers, beginning in July 1956, the area became a **FARMERS' MARKET** every weekend where growers from as far as Chateauguy and St. Rémi offer fresh fruits and vegetables. The "**DORVAL FARMERS' MARKET**" is the first of its kind in Canada!

At one time, the same area played host to a circus, complete with games and animals. Do you remember having seen the three big elephants tied near the canopy or going for their daily exercise with their trainer? For those who know the expression "Elephant Style" in railway vocabulary ... nobody needed an explanation seeing those elephants walking along!

In December 1957, an application was made to City Council for the construction of a small shopping plaza just west of **MORGAN'S**, parallel to Herron Road. A few objections were made but the permit was granted and work began. When completed we find among the new stores: **KRESGE**, the **J. PASCAL HARDWARE** and a **DOMINION** (Mr. B.'s **PROVIGO** store nowadays).

The life of the shopping centre evolves with the years; the dynamism and diversity of the stores, the ease of access, the large parking lots, etc. always bring an ever increasing and enthusiastic clientele. It is interesting to note that Dorval Avenue is changing too, the old residences are disappearing one after the other. The little road of yesterday loses its rural appearance, progressively becoming a main commercial thoroughfare.

A major expansion comes in 1961 when a second floor is added to **MORGAN'S**. The store's enlargement brings about a rearrangement of the store layout and displays. New

product lines are also introduced. The **MORGAN'S** stores had been acquired the previous year by the **HUDSON'S BAY COMPANY** and the familiar signs, both inside and outside the building, soon make way for "THE BAY".

Until 1968, a covered walkway exists at the front of the stores; it is nice in the summer with the flowers and ornamental miniature trees, however when the weather is inclement or winter comes ... it's not the same story! During the year, work starts on the conversion to a closed mall; some small boutiques are added along the outside wall ... you remember the original locations of **PIK-NIK, DIRECT FILM, OLIVER'S ART GALLERY** and others! What a change; rain or shine, we can now shop in comfort; just as in the subway publicity ... "It's always nice in the Metro"!

Carson Avenue is opened between Dorval and Lepage Avenues; it eases traffic in the area and provides Dorval with another main east-west artery!

In the very early hours of April 21, 1969, tragedy strikes our shopping centre - a major **FIRE** at **THE BAY** store. Despite tremendous efforts from our firefighters, within hours the large building is reduced to a pile of debris. The roof and part of the walls have collapsed! Needless to say that losses are extensive and costly. The closest stores also suffer serious damage and smoke spreads to the whole shopping complex. We have had various bargain sales, anniversary or sidewalk sales before but this time we witness our first "fire sale"!

THE BAY temporarily relocated to the former bowling alley adjacent to the **DORVAL THEATRE** while a new store was built. The new building, and also the rest of the shopping centre, will now be equipped with an automatic sprinkler system.

Activities return to normal and the clientele remains faithful to its shopping centre. New laws on language and signs in the following years bring a new name to the place ... it will now be called "**LES JARDINS DORVAL**".

With the extension of **MUCTC** service to the West Island, part of the northern section of the main parking lot is converted to a bus transfer point. The Dorval Terminal becomes a very busy place from its first day of operation, November 10, 1980. The land will return to its original use in 1989 when the new intermodal terminal is inaugurated. Also in 1980, **VOYAGEUR LIMITED** opens a terminal in the south-west section, near Carson Avenue; the company occupies the area of today's Dépanneur **PROPRIO** and the travel agency. Four covered bus loading platforms are provided. The purpose of the terminal is to offer better service to suburban travellers and all coaches to and from Ottawa, North Bay, Toronto, etc. stop here. "**VOYAGEUR 2**" is introduced between Montreal and Ottawa, however it is of short duration due to lack of patronage for that deluxe express

service. It is also the case of the facilities that are closed shortly thereafter. It was a short stay for VOYAGEUR here but long enough to hold one of their annual **RODEO** contests in the large shopping centre's rear parking area. The closing of the terminal was welcomed by area residents ... no doubt that many recall the inconveniences caused by the big coaches using "unofficially" Carson and Fenelon Avenues (at times, even Allard and Claude) between the Highway and the local terminal. That is why it didn't take long before complaints came and signs reading "Forbidden to buses, except **MUCTC**" came up at strategic points!

Another major expansion took place in 1985 when **PASCAL HARDWARE** left its original location to move to a brand-new building adjoining the Shopping Centre. It enlarges the Centre but unfortunately many parking spaces have to be sacrificed. Other important improvements are made and the number of stores is brought to 70; accesses are also revised. The most noticeable changes are at the level of the new **ATRIUM**; new food concessions, tables and stools, trees, plants, a lot of greenery ... it's inviting to eat there, even if you are not hungry!

The restaurant in the middle of the main parking area, originally a **PIK-NIK** then "**LE BONJOUR**", has become the St. Hubert. It will close shortly before 1990 and the place will be taken by a branch of the **CANADA TRUST**.

We have been living an economic recession for some years and like many others, our Shopping Centre is feeling the effects; some stores have closed, others are not as busy as they would like to be. We witness the passing of business places that we always knew as strong as "The Rock of Gibraltar" ... who could have foreseen the closing of the **STEINBERG'S** super-markets, the local **BIRK'S** store and ... **PASCAL**. It made quite a large empty space when the liquidation sale ended there. It was also with a certain nostalgia that we saw the big **STEINBERG** sign come down, it had been there for so long.

THE BAY'S furniture and electrical appliances department occupies the former **PASCAL** store for a short while in 1990/91. One of its subsidiaries, **ZELLER'S**, will open a new store here next year. Work begins, a second floor is added, escalators, new accesses (especially on the mall side), etc. The first days of October 1992 see the grand opening of the new store ... a multitude of items in that store and as some would say: "Name it, they have it."

Times are still difficult and the number of vacant stores is always there to remind us of the situation. However, **THE BAY** goes through a major face lift; the store remains opened for the whole duration of the job, how they did it ... there must have been a lot of planning. The former super-market becomes a **MAXI** (it was even a **PROVIGO** for a very short while); the opening of **ZELLER'S** helped to keep the Shopping Centre in good health too.

The recent enlargement of **PHARMAPRIX** and opening of the ultra- modern medical centre are also very encouraging examples.

FORTY YEARS since "**LES JARDINS DORVAL**" are in business; it is difficult to believe the complex has reached that age. We would rather be inclined to think that it is getting younger year after year. The place is always attractive and clean; it remains an important shopping area for Dorval and surrounding population ... if you are not sure of that, well go to **MAXI** on a Thursday evening.

It is also a meeting place "par excellence" for all generations and this, seven days a week since the law now authorizes the opening of stores on Sundays.

In closing this retrospect on the first **FORTY YEARS** of our local Shopping Centre, we would like to offer our **CONGRATULATIONS** to **IVANHOE INC.**, to the various stores, business offices and all the staff and employees, and to wish them a **HAPPY ANIVERSARY. BEST WISHES** of success and as the old expression says. "Keep up the good work".

We will be back... to celebrate with you the 50th Anniversary!!!

FORTY YEARS bring back a lot of fond memories, here are a few that you may recall or add to your collection!

- With the coming of the Shopping Centre and the conversion of Dorval Avenue, all the old residences were demolished to make way for commercial buildings and large apartment complexes ... only one house survived the changes of the 1950's. Originally located on the west side (where the Bank of Montreal stands today), it was moved and placed on new foundations at 575 De l'Eglise Avenue.
- Two other houses, once located where the traffic circle and highway were built in 1940 survive. The first one, owned by the Allardice sisters, was moved to 745 De l'Eglise Avenue. A Mr. Laboursodière later bought it and kept it until 1979. The second house, that one moved to 155 Lilac Avenue, is that of the Brais family.
- Who remembers the wood and coal business of **EMMANUEL HEBERT**, at 31 Dorval Avenue (where Place Tevere is today). Mr. Hébert and his son Paul were the last in Dorval to use horsedrawn vehicles for delivery.
- Can you name other stores or places of business that were at the Shopping Centre at the

beginning ... in addition to the **ROYAL BANK** and **MORGAN'S (THE BAY)** and that are still here?

-- While the **CAR ORDER** at **STEINBERG'S** was being built, many wondered what that structure would be used upon completion; some even expressed the idea that it was to be the **BUS TERMINAL**. The answer came when the sign appeared on the building, it was designed to serve a maximum of 12 cars at the time and orders were bought there by a long conveyor from the store ... how many times some of them remained stalled in the tunnel due to the malfunction of the long belt. The installations became obsolete when **MAXI** took over; it was then razed and the area has become the **TAXI STAND**. As to the bus stop, it was located at the end of the covered platform near **STEINBERG'S** Dorval Avenue entrance and it remained there until the fall of 1980.

-- You have used occasionally or regularly the vehicles of **DORVAL BUS LINE** to go or come back from the Shopping Centre. Those little **FORD** city buses, of wartime manufacture, had been acquired second-hand from different properties, notably the Montreal Tramway Company and St. Maurice Transport Co. (Trois-Rivières). One of the owners, Mr. A.E. Green (most of the time called "Jim") established the "**DORVAL GARDENS TAXIS**" when the Centre opened. The Company was the forerunner of today's **CO-OP** ... still serving the Shopping Centre.

-- Who, at the time, never accumulated the famous "**PINKY**" stamps? you may be too young to remember them ... it was like the **CLUB Z** card of today except that with the latter you don't have to paste stamps in a booklet, they are automatically tabulated by the computer.

-- Remember the **UNITED** store, that the francophones called familiarly the "5-10-15" or simply the "magasin de 15 cents".

-- Occasionally the Shopping Centre featured special events (it still does) ... do you remember the shows of the late Thom. Auburn, better known under his artist name of "**MAGIC TOM**".

-- Anyone remember the religious services held for a while on Sunday evenings during the summer; the worshippers could attend from their automobile.

-- **THE DORVAL DAY** parades and celebrations always ended at the Shopping Centre.

We could go on indefinitely, remembering about the good old days and anecdotes of the first **FORTY YEARS** of our local Shopping Centre ... how about keeping some material for the 50th Anniversary.

DORVAL ISLAND ...

(Pat Fulleringer)

(Editor's Note: For many citizens, the sight of the ferryboat leaving the loading platform at the foot of Dorval Avenue has always aroused questions on this enchanting island located at only a few hundred metres from the mainland, i.e. How many persons live there? Are there any motor vehicles on the Island? Is there a Fire Station, etc. Others, more interested in local history, will rather try to trace back its past. Our Vice-President, Mrs. Fulleringer, has made researches on the subject and she tells us, in chronological order, some interesting facts that have illustrated the history of **DORVAL ISLAND**)

The Indians knew it as Peace Island and held Pow-wows there.

1668- Given to Pierre Picoté de Bélestre by Governor (of New France 1663-1672) Courcelle and known as Iles Courcelles.

1673- Acquired by Abbé Fénélon (in exchange for a much larger piece of land nearby) for his school near Dorval Wharf.

1685- School closed and the Domaine and islands sold by Sulpicians to Agathe St.Pierre and her fiancé Pierre Le Gardeur, Sieur de Repentigny - both prosperous members of "Ville Ste. Marie".

1689- The Lachine Massacre, Dorval being a part of Lachine at that time.

1691- The Domaine and islands bought by Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval, who married Marie Antoinette, daughter of Médart Chouart Desgroseillers, in 1695.

1712- Bouchard died in debt and the islands and one-third of the main property were awarded to Charles de Couagne, a Montreal merchant; the two-thirds went to Bouchard's son, Jean-Baptiste, and daughter, Geneviève respectively.

1753- Islands sold to Antoine Meloche, who owned lakeside land near the present border with Lachine.

1790- The North-West Company ran a training-school for voyageurs on the main island.

1821- The North-West Company amalgamated with the Hudson Bay Company.

1854- Jean-Bastiste Meloche sold the main island to Sir George Simpson, Governor of the Hudson Bay Company.

1855- Sir George built a large brick house on the island and leased it to General Sir Fenwick Williams, Commander-in-Chief of the British forces in Canada.

1860- Sir Fenwick and Sir George entertained the Prince of Wales (later Edward VII) at luncheon here, on the occasion of this opening of the Victoria Bridge. Sir George died of a stroke a week later and his son Pelly inherited. Pelly was not interested (in fact he was living in England) and Sir Fenwick continued to lease it until 1870, when he was appointed Governor of Gibraltar. Other tenants followed.

1879- The house was damaged by fire (probably from an oil lamp) and later photos show a different roof and an addition to the north side of what seems to be the original building.

1895- The Meloche family sued the Simpson family for return of the island, claiming that their father had sold it illegally.

1900- After much litigation the Meloche family regained ownership of **DORVAL ISLAND**.

1911- The family re-sold it to Samuel Carsley Junior and the island was eventually subdivided into about sixty lots for summer cottages. (Samuel Carsley Senior had had a large department store in Old Montreal and died in 1908).

1915- The island was incorporated as **THE TOWN OF DORVAL ISLAND**, with its own Mayor and Council.

1939- Demolition of the big house started and now even its site is in question.

1994- **DORVAL ISLAND** remains the smallest municipality in Canada (a half of a mile wide and three-quarters of a mile long) with zero year-round population as it is opened only from May 1st to Thanksgiving. During its season it provides its own water system, filtration plant, garbage removal, electricity, telephones, Post Office and sport facilities. No cars are allowed except for the Island Truck, which delivers groceries and other large items, but there are some bicycles and a few motorized golf-carts. Access to the Island is by ferry and only invited visitors are allowed to cross.

BUSHY and **DIXIE** Islands now belong to the City of Dorval.

L'ILE DORVAL ...

Qui de nous, en voyant le traversier quittant l'embarcadère au pied de l'avenue Dorval, ne s'est pas posé des questions sur cette île enchanteresse située seulement à quelques centaines de mètres de la terre ferme (Par exemple: combien de personnes l'habitent, y a-t-il des véhicules-moteurs sur l'île, une caserne d'incendie, est-ce que l'hiver il y a un gardien qui y demeure, etc. etc.). Certains, plus férus d'histoire, tenteront de retracer son passé. Notre Vice-Présidente, Madame Fulleringer, a fait des recherches sur l'histoire de **L'ILE DORVAL** et nous relate, dans un ordre chronologique, les principaux faits qui ont illustré son histoire.

(traduction: Denis Latour)

Disons d'abord qu'au tout début de la colonie, les Indiens tenaient leurs "POW-WOWS" à cet endroit et avait même appelé ce site, l'île de la Paix (Peace Island).

1668- L'île est donnée à Pierre Picoté de Bélestre par le Gouverneur Courcelle, de la Nouvelle-France (1663-1672); les trois îles porteront le nom des ILES COURCELLES.

1673- Acquisition par l'Abbé Fénélon (en échange d'un plus grand lopin de terre à proximité) pour l'établissement de son école près du quai de Dorval.

1685- L'école est fermée; les Sulpiciens vendent le Domaine et les Iles à Agathe St-Pierre et à son fiancé Pierre Le Gardeur, Sieur de Repentigny. Ces derniers étaient des gens très prospères de "Ville Ste-Marie".

1689- Le Massacre de Lachine ... Dorval faisait partie du territoire de Lachine à l'époque.

1691- Le Domaine et les îles sont achetées par Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval; ce dernier se mariera à Marie-Antoinette, fille de Médart Chouart Desgroseillers, en 1695.

1712- Bouchard meurt, endetté; les îles et un tiers de la propriété principale sont adjudgées à Charles de Couagne, un commerçant de Montréal. Le reste fut partagé entre Jean-Baptiste jr. et Geneviève, enfants de Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval.

1753- Les îles sont vendues à Antoine Meloche, déjà propriétaire de terrains en bordure du lac près des limites actuelles de Lachine/Dorval.

1790- La Compagnie du Nord-Ouest a une école sur la plus grande île, pour "l'entraînement des voyageurs".

1821- La Compagnie du Nord-Ouest se fusionne à la Compagnie de la Baie d'Hudson.

1854- Jean-Baptiste Meloche vend l'île principale à Sir George Simpson, Gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

1855- Sir George fait construire une grosse maison de brique sur l'île et la loue au Général Sir Fenwick Williams, alors commandant-en-chef des Forces britanniques au Canada.

1860- Sir Fenwick et Sir George reçoivent le Prince de Galles (qui deviendra plus tard le Roi Edouard VII) à un grand déjeuner, tenu dans la maison dont on a parlé précédemment. Le Prince était venu inaugurer le Pont Victoria. Sir George fut terrassé par une attaque la semaine suivante et son fils Pelly devint l'héritier du Domaine. Comme ce dernier demeurait en Angleterre, il n'était pas intéressé à venir l'habiter; Sir Fenwick continua donc à le louer jusqu'en 1870, année de sa nomination comme Gouverneur de Gibraltar. D'autres locataires habitèrent l'endroit par la suite.

1879- La maison est endommagée par un incendie (probablement provoqué par un lampe à l'huile); des photos prises par la suite nous montrent un toit de forme différente, de même qu'une allonge du côté nord de ce qu'on croit être le bâtiment original.

1895- La famille Meloche poursuit les Simpson en justice pour le retour de l'île à la famille, prétextant que leur père l'avait vendue illégalement.

1900- Après maints débats et procès, la famille Meloche reprend possession de **L'ILE DORVAL**.

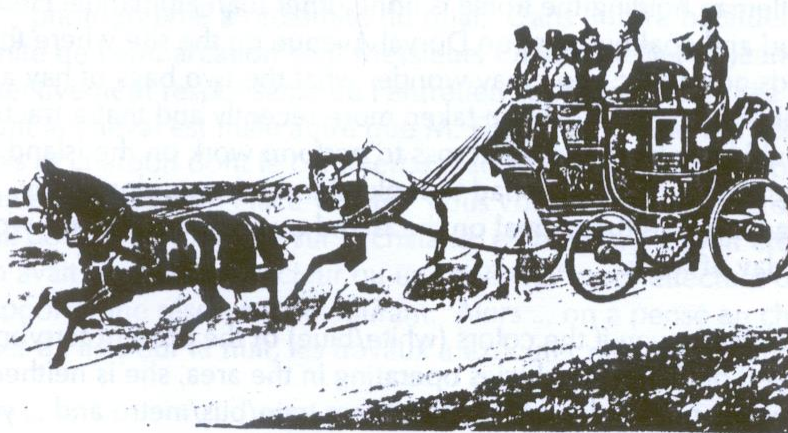
1911- La famille Meloche revend l'île à Samuel Carsley jr; c'est alors que l'endroit est subdivisé en une soixantaine de lots dans l'intention d'y construire des chalets d'été. Samuel Carsley Sr possédait un grand magasin à rayons dans le Vieux-Montreal; il mourut en 1908.

1915- L'île est incorporée en tant que la **VILLE DE L'ILE DORVAL**, avec son propre conseil municipal, sa charte, etc.

1939- On entreprend la démolition de la grande maison qu'avait fait construire Sir George Simpson; on s'interroge encore aujourd'hui sur l'emplacement exact de cette maison.

1994- **L'ILE DORVAL** demeure la plus petite municipalité au Canada (ses dimensions sont; un demi-mille de largeur par trois quarts de mille de longueur). C'est aussi la seule municipalité où la population à l'année longue est zéro, étant donné qu'elle n'est habitée que du 1er mai à l'Action-de-Grâce. Durant cette période, les services publics y sont dispensés tel que l'aqueduc (avec outillage de filtration), cueillette des ordures, l'électricité, le téléphone, le Bureau de poste, et même les équipements sportifs. Les automobiles n'y ont pas accès, sauf le "camion de l'île"; ce dernier sert à livraison des commandes d'épicerie et au déplacement d'articles trop lourds et encombrants. On peut y rencontrer des bicyclettes et quelques voiturettes motorisées (de type "golf-cart"). On accède à **L'ILE DORVAL** par le traversier et à part les résidents, seuls les visiteurs "invités" peuvent s'y rendre.

Les Iles **BUSHY** et **DIXIE** appartiennent à la Cité de Dorval.



PHOTOS ...

We have supplemented Mrs. Fulleringer's article on **DORVAL ISLAND** with a map showing the general site layout and a few old photos.

Photo Captions:

- (1) Sir George Simpson's house on the Island, 1854-1940. One of the insets is showing Sir George ... can you tell who is the other gentleman?
- (2) The ferryboat at the wharf on the mainland, just a few minutes before one of its many daily departures for the **ISLAND**. The boat shown is the one used prior to 1973 when the present ship, equipped with a steel hull, the **ISLANDER** was placed in service.
- (3) Another view of the same ferryboat, same location but a different angle. Standing beside is a gentleman who was her Captain (or Pilot) for many years. Some will no doubt recognize Jean-Paul Belisle (of Lepage Avenue); he passed away just a few months ago at age 75.
- (4) The "barge", photographed on the Dorval side. In the usual order, the persons at both ends of the platform are Mr. Omer Letellier and Jean-Paul Deltorchio. The first one was responsible for the maintenance on the Island while the latter was one of his subordinates. The gentleman holding the horse is none other than Emmanuel Hébert, who operated a wood and coal business on Dorval Avenue on the site where the Place Tevere Restaurant stands nowadays. You may wonder what the two bags of hay are doing on the barge ... if the photo would have been taken more recently and that a tractor, or a backdigger, would have been ferried across to perform work on the Island, they would have sure brought extra fuel. They had to look after the horse, don't they. It was bad enough, they had to leave the animal on the Island overnight as the job would require more than one day of work.

P.S. Don't get misled; even if the colors (white/blue) of the present ferryboat are close to the ones displayed on STCUM vehicles operating in the area, she is neither on their equipment roster nor part of the integrated system train/bus/metro and ... your C.A.M. or transfer will not be accepted at the boarding platform!!!

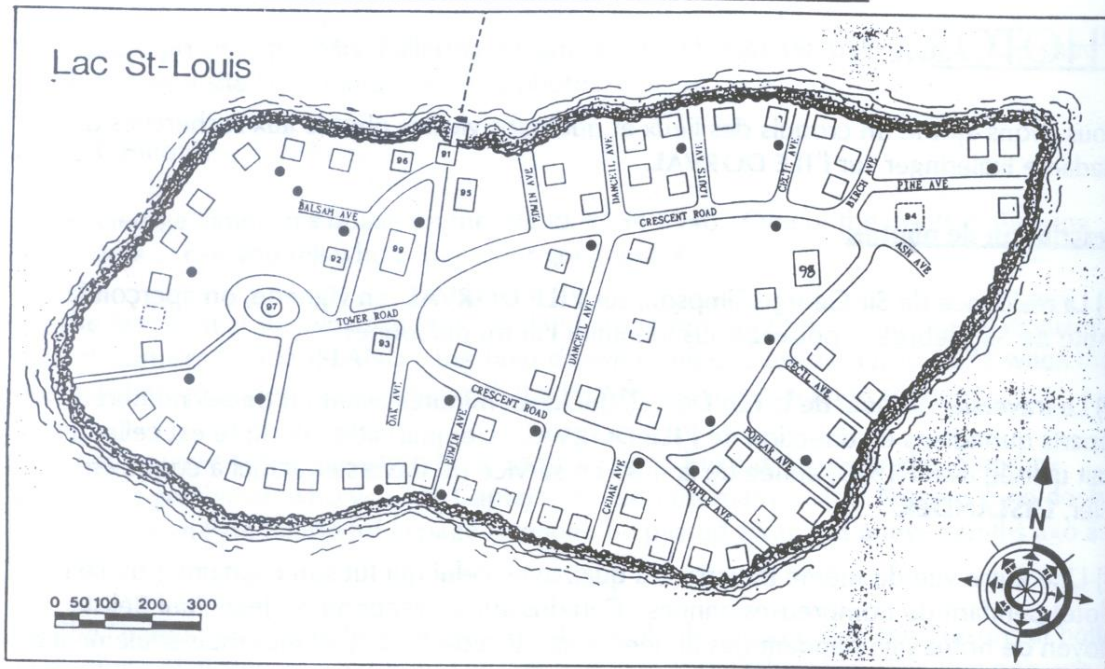
PHOTOS...

Nous avons ajouté un croquis des lieux et quelques vieilles photos aux recherches de Madame Fulleringer sur **L'ILE DORVAL**.

Description de photos:

- (1) La résidence de Sir George Simpson, sur **L'ILE DORVAL**; en vignette, on aperçoit la photo de Sir George ... pouvez-vous identifier l'autre personne?
 - (2) Le traversier au quai de la rue Dorval, quelques minutes avant un de ses nombreux départs quotidiens en direction de **L'ILE DORVAL**. L'embarcation illustrée est celle qui était utilisée avant 1973, année de la mise en service du traversier actuel à coque en acier, **L'ISLANDER**.
 - (3) Une autre vue du même traversier, à quai, avec celui qui fut son capitaine (ou son pilote) pendant de nombreuses années. Certains auront reconnu M. Jean-Paul Bélisle; citoyen de notre ville pendant des années, il est décédé il y a quelques mois seulement à l'âge de 75 ans.
 - (4) Le "Chaland", photographié à proximité du quai. Dans l'ordre habituel, les personnes à chaque extrémité de l'embarcation sont Messieurs Omer Letellier et Jean-Paul Deltorchio, respectivement responsable de l'entretien sur l'île et un de ses employés. La personne retenant le cheval est nulle autre que M. Emmanuel Hébert, à l'époque marchand de bois et charbon dont le commerce était situé sur l'avenue Dorval, à l'endroit même où se trouve le Restaurant Place Tevere. Vous vous demanderez probablement que font les deux poches de fourrage sur le chaland; eh bien, si on avait été à une autre époque et qu'on avait traversé un tracteur ou une "pépine" pour effectuer des travaux, on aurait bien sûr apporté une réserve de carburant. Alors ... on a pensé au cheval; on devait d'ailleurs le laisser à l'île pour la nuit, les travaux à exécuter nécessitant au moins deux jours d'ouvrage.
- P.S. Sur une note plus légère ... ne vous méprenez pas même si les couleurs (blanc/bleu) du traversier actuel s'apparentent à celles des véhicules de la STCUM qui circulent dans le secteur, il ne fait pas partie de sa flotte de véhicules de transport ou du réseau intégré train/autobus/méto et ... ni votre C.A.M. ou votre titre de correspondance ne sera acceptée à l'embarcadère!!!

SKETCH OF DORVAL ISLAND - CROQUIS DE L'ILE DORVAL

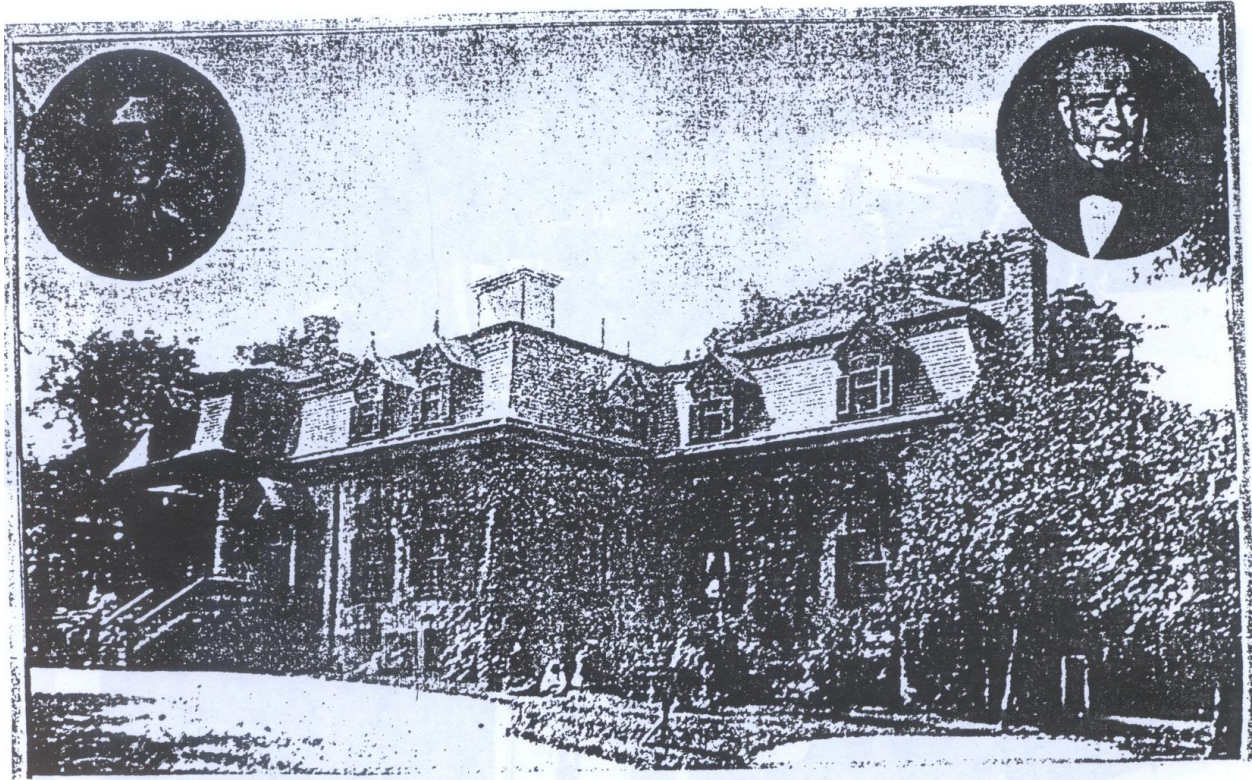


INDEX TO BUILDINGS AND INSTALLATIONS
 REPERTOIRE DES EDIFICES ET INSTALLATIONS

- 91 Ferry Terminal/Post Office - Terminus du traversier/Bureau de poste
- 92 Town Hall/Holland Hall - Hôtel de ville/Salle Holland
- 93 Pumphouse - Usine de pompage
- 94 Former Ice-House - Ancien entrepôt de glace ou glacière
- 95 Boat Shed - Remise à bateaux
- 96 The Wreck - Le "Wreck"
- 97 Water Tower - Tour d'eau
- 98 Tennis Court - Terrain de tennis
- 99 Pool - Piscine

Information taken from general layout plan of the TOWN OF DORVAL ISLAND, dated 1980. Private residences are not identified; black dots indicate location of fire hydrants.

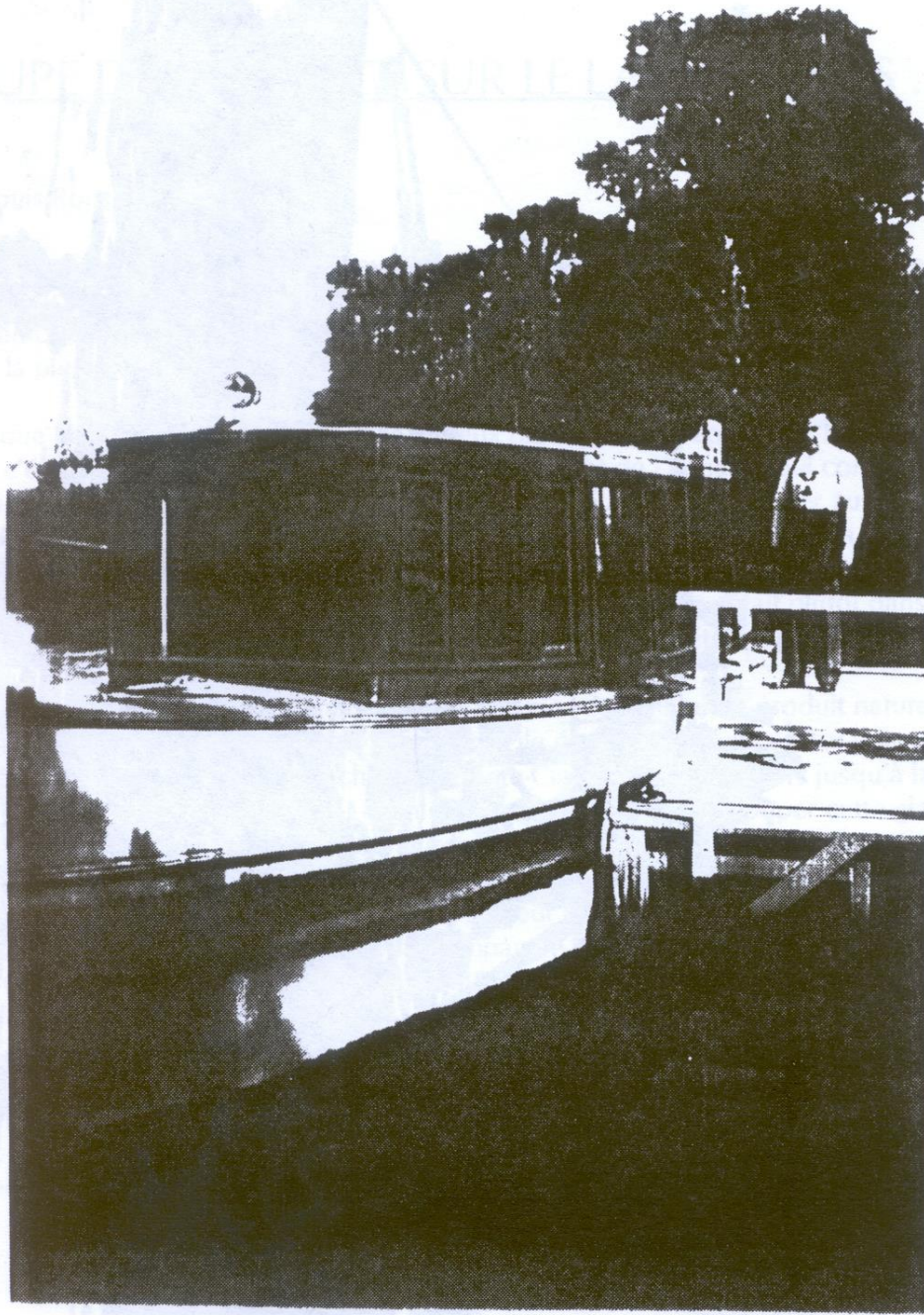
Le croquis a été préparé à partir d'un plan d'ensemble de la VILLE DE L'ILE DORVAL, daté de 1980. Les résidences privées ne sont pas identifiées; les points noirs indiquent l'emplacement des bornes-fontaines.



LA MAISON DE SIR GEORGE SIMPSON SUR L'ILE DORVAL 1854 - 1940

SIR GEORGE SIMPSON'S HOUSE ON DORVAL ISLAND 1854 - 1940







COUPE DE LA GLACE SUR LE LAC ST-LOUIS ...

(Jean-Louis Rousse)

(Note de la rédaction: De nos jours avec les réfrigérateurs et congélateurs, quoi de plus facile lorsqu'on veut de la glace; on n'a qu'à ouvrir la porte et elle est là, toute prête et même en cubes. On peut aussi s'en procurer au dépanneur du coin ou à la station-service la plus près.

A l'époque de la glacière domestique, le fameux bloc que nous apportait "le marchand de glace", c'était l'élément essentiel au bon fonctionnement de l'appareil qui conservait tant bien que mal les denrées périssables. Vous êtes-vous déjà arrêtés à penser au périple qu'avait effectué ce bloc de glace avant d'être déposé dans votre glacière? La glace "manufacturée" existait, les entreprises **THIBEAULT** et **BRUNELLE** (elles se sont fusionnées depuis plusieurs années), ce n'est pas d'hier; cependant son usage était plutôt dans les domaines commerciaux et industriels et bien entendu son coût était supérieur.

Le consommateur, monsieur ou madame "Tout le monde" utilisait le produit naturel et pour la population locale, la glace livrée à domicile était un produit ... local puisqu'elle provenait du Lac St-Louis, entre Lachine et Pointe-Claire. Tous les hivers jusqu'à la fin des années '40, on pouvait observer des équipes qui s'affairaient à couper cette glace afin d'en accumuler un "stock" suffisant qui durerait tout l'été et jusqu'à la prochaine saison. Elle était généralement entreposée dans des bâtiments isolés à la sciure de bois (du bon vieux "brin de scie"). Si vous résidez dans le secteur depuis longtemps, vous vous rappelez probablement les glacières de la Compagnie **O. BELANGER & FILS** (25e Avenue et Notre-Dame, à Lachine), de la Famille **HEBERT** (rue Allard, ici à Dorval) et des **LEGAULT** (en bordure des voies ferrées, à Valois).

Dans les lignes qui suivent, notre Président Jean-Louis Rousse nous fait part d'une expérience personnelle, alors qu'il a travaillé à la **COUPE DE LA GLACE SUR LE LAC ST-LOUIS**, pour le compte de la Ville de **I'ILE DORVAL**. Cet ouvrage se poursuivait habituellement pendant deux semaines).

Nous étions vers les 1948; la journée débutait à 0700 heures du matin alors que l'équipe (la "gang") se rassemblait en face de la demeure de M. Omer Letellier, rue St-Joseph (Bord du Lac) où est située aujourd'hui la Bijouterie Jean-Guy Aubry. Pour ceux que la généalogie intéresse, ce monsieur Letellier était marié à Edwilda Lacroix.

Monsieur DeBellefeuille s'amenait alors avec sa grande sleigh tirée par deux chevaux; c'est lui qui nous transportait, en passant par la rue St-Joseph bien entendu, jusqu'au "**ST. LAWRENCE YACHT CLUB**", d'où nous entreprenions notre traversée vers **L'ILE DORVAL**.

Avant d'aller plus loin, disons qu'une semaine auparavant, on avait procédé à des sondages sur la traverse entre la rive et l'île afin de vérifier l'état de la glace et de s'assurer de la sécurité des travaux qu'on allait entreprendre. Trois hommes participaient à cette opération; d'abord, ils s'attachaient tous à un câble au cas où la glace céderait. Les deux premiers, à l'aide de barres de fer, sondaient et vérifiaient l'épaisseur de la glace en y perçant des trous ... le troisième plaçaient des sapins dans ces trous afin de baliser le secteur (dans ce temps-là, il n'y avait pas encore de recyclage mais on trouvait quand même des usages pour les "vieux arbres de Noël").

La traversée avec les chevaux se faisait "au galop" ... la glace craquait mais ne cédait pas. Il faut mentionner qu'on était toujours au moins une dizaine d'hommes à bord du traîneau. Il fallait être bien habillé parce que c'était froid (même très froid certains jours) et venteux aussi sur le lac. Arrivés au haut de l'île (côté ouest), nous la traversions jusqu'à son autre extrémité où était situé notre "centre des opérations"; d'ailleurs, l'entrepôt à glace (la "glacière") se trouvait dans ce secteur.

Chacun avait ses tâches bien définies; un devait préparer le feu, un autre allait chercher de l'eau au lac pour notre thé ou notre café. Il en fallait aussi pour nos chevaux et pour le "Ford 4". Ce dernier était le seul véhicule motorisé sur l'île et comme l'antigel (le "Prestone", comme on disait à l'époque) était rare on remplissait son radiateur avec de

l'eau, en prenant soin de le vider chaque soir. Le camion servait à actionner le palan qu'on utilisait pour hisser les blocs de glace vers l'entrepôt.

Sur la glace, il y avait toujours au moins cinq hommes qui sciaient à l'aide de godendards, d'autres travaillaient avec des perches et des barres de fer. Moi, je sortais les blocs, à la main, avec des grosses pinces et les plaçais debouts sur la glace afin qu'ils puissent être chargés sur la sleigh ... je devais porter des grandes bottes (ce qu'on appelle encore les bottes à jambes ou à cuisse, pas de "Kodiak" à bouts en acier à l'époque).

Avec Monsieur DeBellefeuille, croyez-moi, on n'avait pas le temps de chômer. Sitôt la sleigh chargée, l'attelage se dirigeait vers la glacière (l'entrepôt de glace). Après les avoir déchargés à l'aide du palan, l'attelage retournait vite pour faire un autre voyage. Quant aux blocs, ils étaient placés dans l'entrepôt en une vingtaine de rangées de longueur par environ quinze de largeur. Ils étaient placés individuellement et selon leur épaisseur afin d'en faire entrer le plus grand nombre possible. Les dernières rangées de blocs étaient recouvertes de paille afin de conserver la glace intacte le plus longtemps possible. C'était bien important parce qu'on devait en avoir assez en réserve pour en fournir aux résidents de l'Île, du 1er mai à l'Action-de-Grâce ... parce qu'à l'époque il n'y avait pas encore l'électricité à cet endroit, donc pas de réfrigérateurs ou de congélateurs.

Un court arrêt pour le dîner et vite de retour à l'ouvrage, qui se terminait à 1600 heures; le retour à la maison s'effectuait de la même manière que le matin.

Le "contrat" exécuté ... après environ deux semaines de durs labeurs, on recommencera l'année suivante ou jusqu'à ce que le câble d'alimentation électrique soit installé vers **L'ÎLE DORVAL**.

C'était toute une expérience, qui me revient souvent à la mémoire lorsque je sors des cubes de glace du congélateur, dans le confort de ma demeure ... j'ai eu froid et j'ai assez gelé aux grands vents sur la glace du lac, ne vous demandez pas pourquoi je n'ai jamais été un adepte de la pêche sur la glace!!!

ICE-CUTTING ON LAKE ST. LOUIS ...

(English translation: Denis Latour)

(Editor's Note: Nowadays whenever you need ice it is no problem, you just get to the refrigerator or the freezer and it's there ... ready and in convenient cubes. You can also get some at the corner store or the nearby service station.

In the days of the domestic "ice-box", the block that the "ice merchant" brought to your place was the essential element for your appliance to function and to help keep your perishables longer. Have you ever given some thought to the journey that the block of ice had to make before being deposited in your ice-box? Manufactured ice was available, the firms of **THIBEAULT** or **BRUNELLE** existed then (they were amalgamated many years ago), but was mainly intended for commercial and industrial uses ... it was also more expensive too.

The consumer, Mr. or Mrs. "X", used the natural product and for the local population it was ... a local product because it was coming from Lake St.Louis, between Lachine and Pointe Claire.

Every winter until the end of the 1940's, we could see workers cutting ice in order to accumulate enough "stock" for the coming summer and to last until the next winter. Of course, it was stored in large ice-houses, usually insulated with sawdust. If you have been living in the area for a long time, you must remember the installations of **O. BELANGER & FILS** (25th Avenue and Notre Dame, Lachine), or the **HEBERT** family (Allard Avenue, right here in Dorval) and **LEGAULT'S** (along the railway tracks in Valois).

In the following text, our President Jean-Louis Rouse shares with us a personal experience ... he once cut ice on Lake St.Louis, for the **TOWN OF DORVAL ISLAND**. The job usually lasted two weeks.)

It was around 1948; the day began at 7:00am when the gang of workmen would gather in front of Omer Letellier's house, St.Joseph Street (Lakeshore Drive) where the Jean-Guy Aubry Jewellery is presently located. For those who have a special interest in genealogy, Mr.Letellier was married to Edwilda Lacroix.

Mr. Debellefeuille came with his large 2-horse sleigh; he was providing our transportation and we proceeded, via St. Joseph Street of course, to the **ST. LAWRENCE YACHT CLUB** from where we crossed to **DORVAL ISLAND**.

Before going any further we must say that a week before, soundings had been done on the crossing between the shore and the Island in order to check the ice condition and to make sure ice-cutting operations could be started and proceed safely. Three men were assigned to that task, they were all tied to a cable in case the ice would give way. The first two were digging holes with iron bars in order to sound the ice and check its thickness; the third one put markers in those holes ... he used discarded Christmas trees. Interested to note that even if there was no recycling in those days, they had found a use for those trees.

Crossing to the Island was made with the horses at "galloping speed" ... ice was cracking but it never gave way. I forgot to tell you, we were always at least ten men in the sleigh. We had to be dressed properly because it was cold (at times very cold) and windy on the lake. We arrived at the western tip of the Island, then went to the lower extremity where our "Operation Center" was located; it was also the site of the Island's ice-house.

Everyone had his assigned tasks; one got the fire started, another one went to the lake for water (we needed it for our tea or coffee). Water was also needed for our horses and for the "**FORD - 4 cylinders**". The latter was the only motor vehicle on the Island and as antifreeze (the "Prestone", as it was familiarly called at the time) was a rare item, we would use water and drain the cooling system every night. The truck was used with the pulley-block in hoisting blocks to the ice-house area.

There were always at least five men cutting ice with whip-saws (the usual "godendards", in French); others worked with long rods or steel bars. With big lifting tongs, I took the ice blocks out of the water and piled them up in order that they could be loaded on the sleigh ... I had to wear hip-boots, no steel-cap "**KODIAK**" at that time.

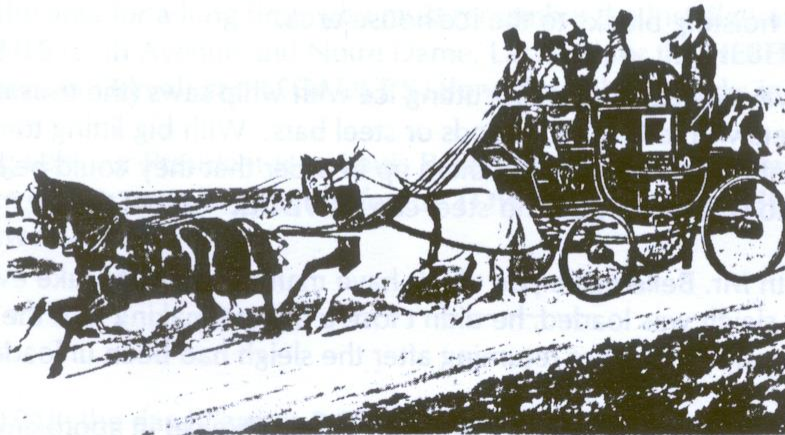
Believe me, with Mr. Bellefeuille you didn't have many chances to take even short breaks. As soon as the sleigh was loaded, he didn't lose a minute making it to the ice-house and he didn't waste any time either returning after the sleigh had been unloaded.

As to the ice, it was placed in the storage area (the ice-house) in approximately twenty rows lengthwise by fifteen in width. The blocks were handled individually, according to their thickness in order to fit as many as possible in the building. The top rows were covered with straw to keep the ice intact as long as possible. It was very important because there had to be enough ice to meet the needs of the Island's residents from May 1st to Thanksgiving ... there was no electricity yet on the Island, so no refrigerators or freezers.

We stopped at noon, just long enough for a quick lunch, and were soon back to work. We quit the job at 4:00pm and returned home the same way we had come in the morning.

The job was usually completed after two weeks of tiring work ... we would do it again the following year or until electricity came to **DORVAL ISLAND**.

It was quite an experience. It comes back to mind often, particularly when I take ice cubes out of the freezer, in the comfort of my home. I had to put up with cold weather when I worked there and did I freeze when exposed to the wind on the ice of Lake St. Louis. Don't ask me why I never developed a liking for ice-fishing!!!



COUPE DE LA GLACE SUR LE LAC ST-LOUIS ...

Cette photo, provenant des Archives photographiques **NOTMAN** au Musée McCord, nous montre la coupe de la glace sur le fleuve St-Laurent près du Pont Victoria ... la scène est la même que sur notre chantier, à l'exception que l'équipe et les attelages sont plus nombreux; c'est vrai que la clientèle montréalaise était aussi plus nombreuse que celle de **L'ILE DORVAL**.

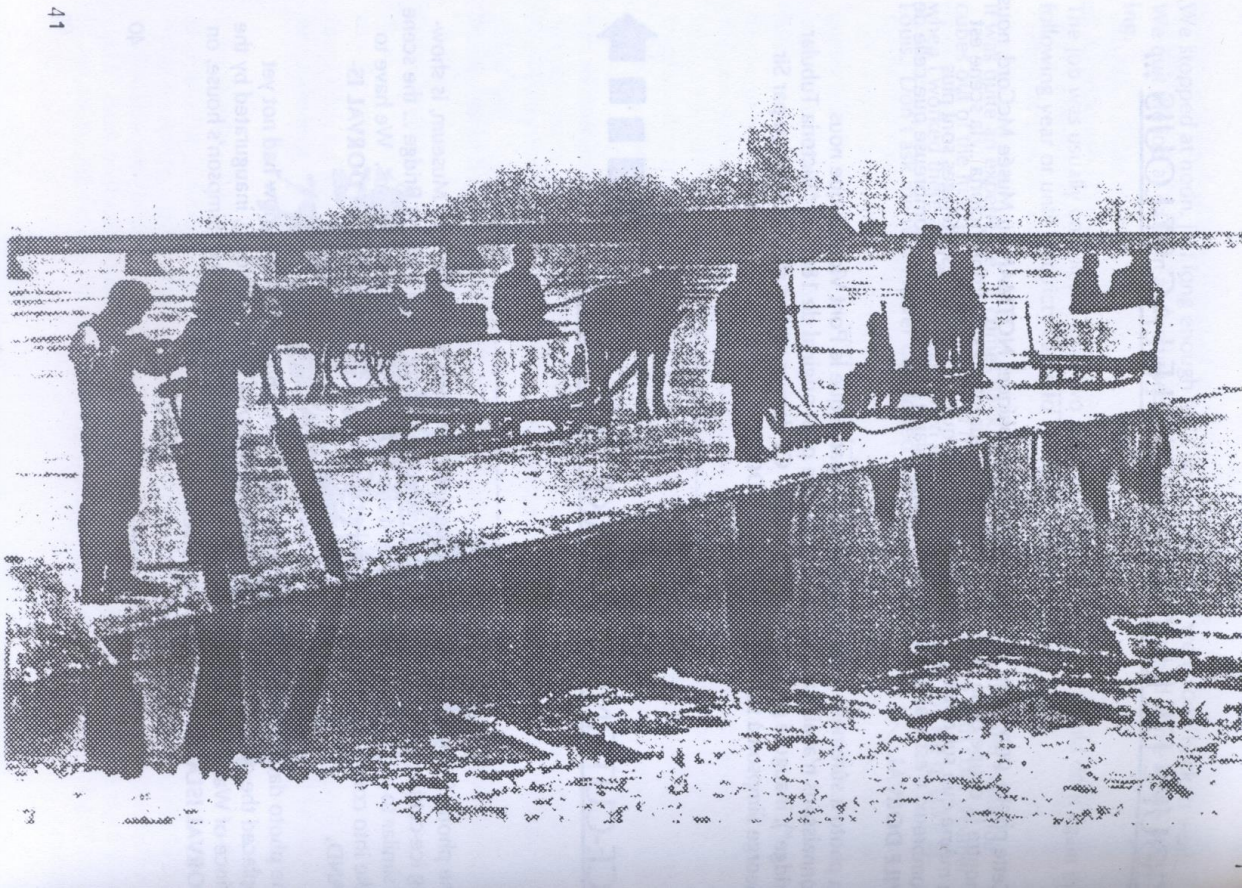
La photo a sûrement été prise avant 1897, parce que le Pont Victoria que nous connaissons n'avait pas encore remplacé le pont original de 1860 (le "Victoria Tubular Bridge"), inauguré par le Prince de Galles. Ce dernier avait d'ailleurs été reçu par Sir George Simpson à son Domaine de **L'ILE DORVAL**, suite à la cérémonie.

ICE-CUTTING ON LAKE ST. LOUIS ...



The photo, from the **NOTMAN** Photographic Archives at the McCord Museum, is showing ice-cutting on the St. Lawrence River in the vicinity of the Victoria Bridge ... the scene is similar to our "job site" except that it shows more men and horse teams. We have to take into consideration that Montreal's clientele was also larger than of **DORVAL ISLAND**.

The photo dates prior to 1897 because the Victoria Bridge that we know had not yet replaced the original structure of 1860 (The Victoria Tubular Bridge), inaugurated by the Prince of Wales. The latter had come for a luncheon at Sir George Simpson's house, on **DORVAL ISLAND**, after the ceremonies.





ST. MARK'S CHAPEL ...

(Marjorie Tucker and Pat Fulleringer)

In the late 17th Century the land facing **DORVAL ISLAND** was occupied by a Mission School run by the young Sulpician, Abbé Fénélon, for Huron and French children. The mission did not last very long (1667-1685 maximum) and the land was used as farmland for the next two hundred years but tradition has it that the Mission Chapel stood about where **ST. MARK'S CHAPEL** stands to-day.

During the latter half of the 19th Century (after the opening of the railway) Dorval became a retreat for Montrealers wanting to escape the heat of the city and their summer "cottages" were soon established along the banks of the river. There was, however, not a single church in the area - and the need was felt.

Informal service began in 1893 at Judge Melbourne Tait's home on Martin Avenue and at the Honorable Alexander Morris' home at 890 Lakeshore Drive. By 1894 services were

also being held at “**ELMRIDGE**”, the home of John Savage, which is now the Sarto Desnoyers Community Centre. Benjamin and Angélique Décary were to do the same thing for the Catholic Church, in their home at 18 Décary Place.

The minister of St.Paul’s Anglican Church in Lachine became the visiting pastor in Dorval and it was not long before the desire arose for a permanent place of worship, even though it was only for the summer months. All the Protestant members of the community (including visitors to the as yet undivided Dorval Island) gave of their time, effort and money for building of a Chapel.

Anthony Haig Sims (who owned the farm on the west side of Dorval Avenue and was later our Mayor for a year) gave the land, but there is an interesting early photograph showing the path to the south porch as coming from the west, not from Lakeshore Drive. This is curious as Brunet Avenue did not exist then, so where was the path coming from? It does explain, however, why Harry Markland Molson and E. Kirk Green presented a strip of land to the Church in 1907 “assuring in perpetuity the right of access to the Chapel from the Lakeshore Road”.

The name of the Marler family, who lived on Allan Point, Harry Markland Molson, who lived at 960 Lakeshore Drive (was Mayor a few years later and was lost with the Titanic in 1912) and Alexander Morris, who was a cousin of Molson’s, a one time provincial Minister of Finance and a Dorval Alderman for several years, were all prominent in the project.

The first service was held on the afternoon of Sunday, 26th June 1898, but oddly the Chapel was not officially consecrated until the 8th September, 1907.

By 1951 the local population explosion engendered by the opening of both the Airport and the “2 and 20” had rendered the little Chapel distinctly inadequate and for two years a vigorous fund-raising campaign was carried on for the money necessary to build a Parish and Community Hall - to hold overflow worshippers on Sundays and for secular activities during the week. The Hall was dedicated in May 1953 and has been heavily used ever since.

In 1955 **ST. MARK’S** became a separate charge with the Rev. R.S. Rayson as incumbent.

In 1956, with the population still growing, the Anglicans in the west end of Dorval built St. Andrew’s Church at the south-west corner of Carson and Brookhaven but still the **CHAPEL** was not big enough. So the fund-raising continued and the present beautiful church was dedicated in 1958. It was designed by the late James Woollven who had been deeply involved in the affairs of the church since coming to Dorval in 1948.

Gradually the Anglican population of Dorval declined again and in 1969 the "branch" members of St. Andrew's returned; their building is now the West Island Baptist Church; the Hall has become a popular Children's Day-care Centre; the Church celebrates two services every Sunday and the other parts of the building are constant use for community events.

The little **CHAPEL** (with its original entrance closed because of recent fire regulations) remains a haven of peace beside its busy partner; its original fittings are intact and it is still sometimes used for weddings and funerals. It is full of the past.

Details about the **CHURCH OF ST. ANDREW** and **ST. MARK**, as it is now known, can be found in the archives of both the Church and of the Dorval Historical Society.

LA CHAPELLE ST. MARK ...

(traduction: Denis Latour)

Vers la fin du 17e siècle, les terres faisant face à **I'ILE DORVAL** étaient occupées par une école missionnaire pour les enfants des familles françaises et huronnes; un jeune sulpicien, l'Abbé Fénélon en avait la responsabilité. La Mission eut une assez courte existence (au plus de 1667 à 1685) et pendant plus de deux cent ans le secteur fut utilisé comme terre à culture; la tradition veut que la chapelle de la Mission se trouvait tout près de l'endroit où se situe aujourd'hui la **CHAPELLE ST. MARK**.

Au cours de la dernière demie du 19e siècle (après la construction du chemin de fer), Dorval devint un lieu de villégiature pour les Montréalais désireux de fuir la chaleur de la ville et en peu de temps plusieurs y construisirent leurs "maisons d'été" sur les bords du lac. Cependant, malgré le besoin qui se faisait sentir, il n'y existait encore aucune église dans le secteur.

La tenue de cérémonies religieuses débuta en 1893, dans la demeure du Juge Melbourne Tait, rue Martin; il y en avait aussi à la résidence de l'Honorable Alexander Morris (aujourd'hui le 890 chemin Bord du Lac). L'année suivante, des offices furent célébrés au "**ELMRIDGE**", la demeure de John Savage (l'actuel Centre communautaire Sarto Desnoy-

Gradually the Anglican population of Dorval declined again and in 1969 the "branch" members of St. Andrew's returned; their building is now the West Island Baptist Church; the Hall has become a popular Children's Day-care Centre; the Church celebrates two services every Sunday and the other parts of the building are constant use for community events.

The little **CHAPEL** (with its original entrance closed because of recent fire regulations) remains a haven of peace beside its busy partner; its original fittings are intact and it is still sometimes used for weddings and funerals. It is full of the past.

Details about the **CHURCH OF ST. ANDREW** and **ST. MARK**, as it is now known, can be found in the archives of both the Church and of the Dorval Historical Society.

LA CHAPELLE ST. MARK ...

(traduction: Denis Latour)

Vers la fin du 17e siècle, les terres faisant face à **I'ILE DORVAL** étaient occupées par une école missionnaire pour les enfants des familles françaises et huronnes; un jeune sulpicien, l'Abbé Fénélon en avait la responsabilité. La Mission eut une assez courte existence (au plus de 1667 à 1685) et pendant plus de deux cent ans le secteur fut utilisé comme terre à culture; la tradition veut que la chapelle de la Mission se trouvait tout près de l'endroit où se situe aujourd'hui la **CHAPELLE ST. MARK**.

Au cours de la dernière demie du 19e siècle (après la construction du chemin de fer), Dorval devint un lieu de villégiature pour les Montréalais désireux de fuir la chaleur de la ville et en peu de temps plusieurs y construisirent leurs "maisons d'été" sur les bords du lac. Cependant, malgré le besoin qui se faisait sentir, il n'y existait encore aucune église dans le secteur.

La tenue de cérémonies religieuses débuta en 1893, dans la demeure du Juge Melbourne Tait, rue Martin; il y en avait aussi à la résidence de l'Honorable Alexander Morris (aujourd'hui le 890 chemin Bord du Lac). L'année suivante, des offices furent célébrés au "**ELMRIDGE**", la demeure de John Savage (l'actuel Centre communautaire Sarto Desnoy-

ers). Angélique et Benjamin Décary faisaient de même, dans leur maison du 18 Place Décary, pour la population de foi catholique.

Le ministre de l'Eglise anglicane St.Paul, de Lachine, devint le desservant à Dorval; le besoin se faisait de plus en plus nécessaire d'avoir un lieu du culte permanent, même si ce n'était que pour la période estivale. Tous les membres de foi protestante de l'agglomération (incluant les visiteurs à l'Île Dorval, cette dernière n'avait pas encore été subdivisée) contribuèrent de leur temps et de leur argent à la construction de la **CHAPELLE**.

Anthony Haig Sims (à qui appartenait la ferme du côté ouest de la rue Dorval et qui fut maire pendant un an) fit don du terrain. Fait curieux, une ancienne photo de la chapelle montre un sentier venant de l'ouest vers le portique et non du chemin Bord du Lac. Comme la rue Brunet n'existait pas encore, on se demande d'où venait ce sentier. Ceci explique pourquoi Harry Markland Molson et E.Kirk Green cédèrent une partie de terrain à l'Eglise en août 1907, les assurant d'un droit d'accès à la **CHAPELLE** à partir du chemin Bord du Lac et ceci ... à perpétuité.

Les noms de la Famille Marler, qui vivait à Allan Point, d'Harry Markland Molson, du 960 Bord du Lac (ce dernier fut maire pendant quelques années; il perdit la vie dans le naufrage du Titanic, en 1912) et d'Alexander Morris figurent parmi les personnages éminents qui appuyèrent le projet. On peut ajouter ici que monsieur Morris était le cousin de Molson. Sur la scène provinciale, il avait été Ministre des Finances pendant quelques années et fut aussi échevin à Dorval.

Le premier office eut lieu le dimanche après-midi, 26 juin 1898; curieusement, la consécration officielle de la **CHAPELLE** ne se fit que le 8 septembre 1907.

Vers 1951, avec l'augmentation de population engendrée par l'ouverture de l'aéroport et la construction du boulevard (l'Autoroute 2-20), la petite **CHAPELLE** ne répondait plus aux besoins; au cours des deux années qui s'ensuivirent, on organisa une levée de fonds des plus vigoureuse afin de construire une salle paroissiale et communautaire. Cette salle, en plus d'accueillir le flot accru de paroissiens le dimanche, servirait à d'autres activités durant la semaine. La salle fut complétée en mai 1953; très utilisée dès son ouverture, elle l'est toujours demeurée.

La Paroisse **ST. MARK** acquit son autonomie en 1955 et le révérend R.S. Rayson en devint le responsable.

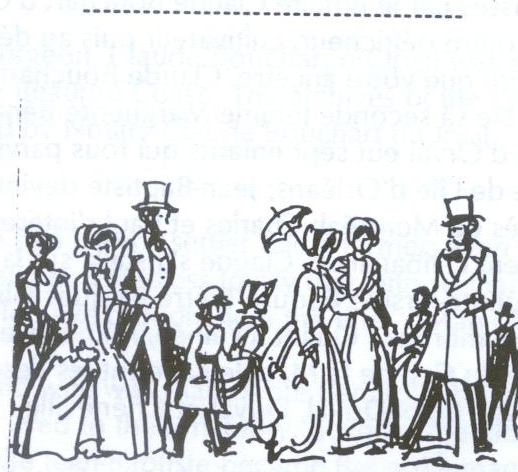
En 1956, avec une population toujours à la hausse, les anglicans de la partie ouest de

Dorval érigèrent l'Église St. Andrew, angle Carson et Brookhaven, cependant la **CHAPELLE** s'avérait encore trop petite. Alors, la levée de fonds se poursuivit et en 1958 on procéda à la consécration de l'édifice actuel. Les plans de cette magnifique église avaient été conçus par feu James Woollven, qui avait été impliqué dans les affaires de l'église depuis qu'il s'était établi à Dorval en 1948.

Graduellement, la population anglicane de Dorval subit un déclin et en 1969, les fidèles de St. Andrew revinrent à leur église (l'édifice de la rue Carson devenant le "West Island Baptist Church"). Au cours des années, la grande salle est devenue une garderie très populaire et achalandée; à l'église, on y célèbre deux offices tous les dimanches. Le reste du bâtiment est utilisé sur une base régulière pour la tenue d'événements à caractère communautaire.

La **PETITE CHAPELLE** (dont l'entrée originale a dû être fermée récemment, ne rencontrant plus les normes de protection contre l'incendie) demeure un oasis de paix, malgré les nombreuses activités qui se poursuivent à proximité; tous ses accessoires et ornements d'origine sont encore intacts et l'endroit sert occasionnellement pour des mariages ou des funérailles ... c'est un endroit rempli de souvenirs.

On peut trouver des renseignements supplémentaires sur l'église de St. Andrew et St. Mark ("**THE CHURCH OF ST. ANDREW AND ST. MARK**" est le nom par lequel l'église est identifiée maintenant) dans les archives paroissiales, ainsi que dans celles de la Société historique de Dorval.



NOS ANCETRES ...

(d'un auteur inconnu)

(Nous nous demandons à l'occasion quels métiers ou professions exerçaient nos ancêtres. Nous avons trouvé dans nos archives un document intéressant, intitulé. **"UN HOMME AUX CENT METIERS"**, et qui fait état des nombreuses occupations d'une personne dont la famille est à l'origine de notre ville)

L'un de vos ancêtres, Claude Bouchart, sieur d'Orval, natif du village de Montigny-Langrain, au hameau d'Orval, dans le Valois, en Haute-Picardie, vint au Canada pour la première fois en 1643, vraisemblablement en qualité de chirurgien de Monsieur de Montmany. Ami à la fois de ce gouverneur et des Jésuites, il fit des voyages aux missions jésuites du golfe, notamment à l'île d'Anticosti et à l'île Miscou. En 1648, il reçut une concession de M. de Montmagny dans la seigneurie des sauvages de Sillery. Huit ans plus tard, il vendit cette terre et s'en alla demeurer sur la côte de Beaupré, où il avait reçu une autre concession de Jean Guyon du Buisson, co-seigneur de la côte de Beaupré. C'est là qu'il éleva sa nombreuse famille. Plus tard, il reçut une troisième concession, cette fois de Mgr de Laval, à Saint-Pierre, à l'île d'Orléans, mais il ne l'exploita jamais lui-même, car il y établit son fils aîné, Jean.

En outre d'être chirurgien, Claude Bouchart d'Orval fut à la fois huissier, sergent d'armes puis notaire de la seigneurie de la côte de Beaupré. Les archives du Séminaire de Québec possèdent trois contrats passés par le notaire Claude Bouchart d'Orval. Ces pièces sont uniques. Comme il fut en outre défricheur, cultivateur puis au début de sa carrière, navigateur, on peut bien dire que votre ancêtre, Claude Bouchart d'Orval, était un homme aux cent métiers. De sa seconde femme Marguerite Bénard qu'il avait épousée en 1651, Claude Bouchart d'Orval eut sept enfants qui tous parvinrent à l'âge d'adulte. Jean s'établit à Saint-Pierre de l'île d'Orléans; Jean-Baptiste devint seigneur de la Présentation de Dorval, près de Montréal; Charles et Paul s'intéressèrent au commerce des fourrures et demeurèrent célibataires; Claude s'installa sur la côte de Beaupré, à la Rivière-aux-Chiens; Marguerite-Ursule épousa Pierre-Jacques Girard, de Boucherville, où ses descendants sont très nombreux. Quant à l'aînée, Marie, elle épousa le notaire François Bigot de la Mothe du Cap de la Madeleine, dont les descendants sont connus sous le nom de Bigot-Dorval, Bigot-Duval, Duval et Chêneville.

Tous les descendants en lignée masculine de Claude Bouchart d'Orval, portent aujourd'hui soit le nom Dorval, soit le nom de Desgroseilliers.

OUR FOREFATHERS ...

(English translation; Denis Latour)

(At times, we wonder what our forefathers were doing for a living, what was their profession or trade. We have found an interesting document in our archives; entitled "**UN HOMME AUX CENT METIERS**" (Ed. a Man of a Hundred Trades), it describes the many and various occupations held by a person, the original family of our City.)

One of our forefathers, **CLAUDE BOUCHART**, Sieur d'Orval, was born in the village of Montigny-Langrain, d'Orval Hamlet, in the Valois (Haute-Picardie) region.

He came to Canada for the first time in 1643, most likely as the surgeon of Monsieur de Montmagny. A friend of the Governor and of the Jesuit Fathers, he travelled to the latter's missions, more particularly on Anticosti and Miscou Islands. In 1648, he received a grant of land from M. de Montmagny, in the seigniory of the natives at Sillery. Eight years later, he sold the land and moved to the Coast of Beaupré where he had been granted another concession by Jean Guyon du Buisson, then joint-nobleman of the Beaupré Coast. That is where he raised his large family. Later, he received another grant of land, that time at St. Pierre, Ile d'Orléans; he never cultivated it himself and instead set up his oldest son Jean.

In addition to being a surgeon, Claude Bouchart d'Orval was also a bailiff, sergeant-at-arms, then notary of the Beaupré Coast. The archives of the Quebec Seminary contain three contracts prepared by Notary Claude Bouchart d'Orval ... those documents are unique.

In addition to all this, he had been a settler and a farmer; even at the beginning of his career, he was first a seafarer. Needless to say that with so many trades and/or professions, Mr. Bouchart could have proudly won the title: "Man of a Hundred Trades".

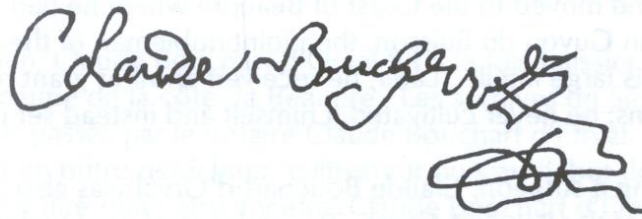
Claude Bouchart's second wife was Marguerite Bénard, who he married in 1651. They had seven children who lived to their majority. Jean, as mentioned before, settled in St. Pierre (Ile d'Orléans) while Jean-Baptiste became the nobleman of La Présentation de Dorval, near Montréal.

Charles and Paul were interested in the fur-trade business; both remained single. Claude

settled at Rivière-aux-Chiens, on the Coast of Beaupré. Marguerite-Ursule married Pierre-Jacques Girard, of Boucherville, where their descendants are found in large numbers. As to the eldest daughter, Marie, she married Notary François Bigot de la Mothe, of Cap de la Madeleine; their descendants are known under the names of Bigot-Dorval, Bigot-Duval, Duval and Chêneville.

All the descendants of Claude Bouchart d'Orval, in the male progeny, are known today either under the names of Dorval or Desgroseilliers.

fac-similé de la signature
de Claude Bouchart d'Orval



A facsimile of Claude Bouchart
d'Orval's signature

THE SISTERS OF THE HOLY NAMES OF JESUS AND MARY ...

(Pat Fulleringer)

In the Historical Society's very first "**HERITAGE DORVAL**" there is a long article about a school that had been almost forgotten by everybody but the pupils who attended it. This was the **SCHOOL OF STE-ROSE-DE-LIMA** on Côte de Liesse near 55th Avenue, and it was run by **THE SISTERS OF THE HOLY NAMES OF JESUS AND MARY**.

The Congregation (the first of five to come Dorval) was founded in 1843 in Longueuil, for the particular purpose of providing a Catholic education for the girls of rural Quebec.

The foundress was born **EULALIE DUROCHER**, the youngest of a family of ten, on the 6th of October, 1811, at St-Antoine-sur-Richelieu. Her mother died when she was eighteen and for a while she was in charge of her father's house, caring for brothers, servants, farm-workers and visitors. Later she moved, with her father to St-Benoit to live and work with her brother Théophile, who was Pastor there. Later still they all moved to Beloeil where she became known as "the saint of Beloeil" in grateful recognition of her untiring work as infirmarian, educator, counsellor and "church-worker" in support of her equally devoted brother.

Eulalie Durocher was an efficient but modest woman and her wisdom, her kindness and her gentleness were rooted in a deeply spiritual devotion to God. Privately her greatest desire was to enter the religious life.

At this time, in the 1840's, there was a serious shortage of teachers in the Quebec countryside (in spite of the work of Marguerite Bourgeoys' Congregation of Notre Dame) and



application was made to a group of French Sisters of the Holy Names in Marseilles for volunteer teachers; Eulalie would be the first novice to join them in Canada, Unfortunately, they declined the invitation as they did not want to leave France.

By this time, however, Eulalie was determined to be a religious educator. She suffered considerable opposition from her family but the Oblate Fathers in Longueuil and Archbishop Ignace Bourget (who was responsible for building Mary Queen of the World Cathedral on Dominion/Dorchester Square) supported her vision and in October 1843 she and her friend Melodie Dufresne went to live in a small school run by another friend Henriette Céré. Here the three began their new lives as postulants and teachers.

In February 1844 they adopted a habit similar to the Marseilles Sisters' and took the names of **MARIE-ROSE**, **MARIE-AGNES** and **MARIE-MADELEINE** respectively. The three took their vows, and the new Congregation was formally established in December 1844.

The school grew and over the years quite a number of the pupils "graduated" into membership of the Congregation. A second Convent-School was opened in Beloeil in November 1846 and in September 1848 two groups were sent to St-Timothée and St-Lin.

Never very strong, **SISTER MARIE-ROSE** died on her 38th birthday, the 6th of October 1849, but she had built well and by then there were four Houses, 30 professed Sisters, 7 Novices and 7 Postulants.

In 1909 there were 124 schools and nearly 1,600 professed Sisters and by 1981 their devotion to education had spread into the U.S., Ontario, Manitoba, Japan, Lesotho, Peru, Brazil and Haiti.

In 1925 the Mother House moved from Hochelaga to its third complex in Outremont and Louis Lavigne (our Secretary) remembers delivering to the Sisters there the spectacles prepared by his optician father.

In Dorval, the **STE-ROSE-DE-LIMA SCHOOL** was operating by, and at the latest, 1894, as in that year a Mass was celebrated there to bless the beginning of negotiations for the establishment of the Parish of La Présentation.

In 1915 the Congregation bought land very close to the School (from Gervais Décary, Charles C. Décary and Benjamin St. Aubin) so that they could grow some of their own food - which was very convenient for the teaching Sisters ...

A group photograph of the School in 1925 records many familiar Dorval names, among them - **AUBRY, DECARY, HEBERT, LAFRAMBOISE, ST. AUBIN and ST. ONGE.**

The School has disappeared now (after being converted to a dwelling for Jean-Louis Rousse's sister) but the **SISTERS OF THE HOLY NAMES OF JESUS AND MARY** are still faithful to the purpose of their foundress and are still deeply involved in educational work here in Dorval, both in the Presentation Avenue School and in the Parish of St. Veronica.

1993 was the 150th Anniversary of the founding of the Congregation of the Holy Names and it was Sister Frances Gallagher, who is based here in Dorval, who kindly provided almost all of this information

Editor's Note (as a supplement to Mrs. Fullinger's most interesting and informative article)

For the benefit of our readers who would like to locate the sites described in the article, let's say that the School was built on the north side of Côte-de-Liesse Road, in the extended center line of 55th Avenue.

Your Editor, while attending St. Joseph School at the time, remembers when the little "School House" was closed in the 1950's, bringing the integration of its students to **JOUBERT and ST. JOSEPH SCHOOLS.** No doubt it was quite an adaptation for those boys and girls (**AUBRY, JASMIN, LAFRAMBOISE, LECAVALIER, LEFEBVRE, RANGER** and others) to make the switch from the small rural or country type school to ... the big school. The **PROVINCIAL TRANSPORT** bus, providing the shuttle service between Dorval and the St. Laurent Traffic Circle, made a short detour, morning and evening, in order to take them to school; it was long before the arrival, in large numbers, of the now familiar yellow school bus with the red flashing lights.

As to the tract of land that the Congregation has acquired on the same side of Côte-de-Liesse Road, technically part of Lots 528 and 529 on the cadastral plan, it is in large part, the unbuilt land space that you can see today between the Animal Hospital of Dr. Langill westward to the area of the SKF Enterprises' building.

The section north of Côte-de-Liesse was but a portion of the land originally acquired by the Sisters; the said land extended southward, adjacent to the **ROYAL MONTREAL GOLF**

CLUB property, to the Little Bouchard River in the area of what is today Dawson Avenue and the Jean-Paul Bernier Park. Following the sale and subdivision of the property, the sections between Côte-de-Liesse and the former CNR railway tracks (Bouchard Boulevard) were made available for industrial and commercial development.

The most southerly part became the property of **LAKESHORE HOMES LIMITED**, which in 1950, turned it into a large housing project. Over a hundred houses were built and the names **GREEN CIRCLE AND HANDFIELD CIRCLE** were added to the street network of the City. Some will also remember the project's "Model Home" at 15 St. Joseph Street (currently 325 Lakeshore Drive); a nearly constant flow of visitors, and prospective buyers, went through the attractive brick bungalow.

It also interesting to note that for a while, the land north of Côte-de-Liesse, (where the Sisters' residence and farm buildings were located), was leased and cultivated by the late Wilfrid St. Onge and his family.

Others may also remember that following the sale of the property and the Sisters' departure, the big barn was used as a warehouse/outlet for the sale of various items and antiques. The barn had been painted brilliant red and the words "**BARGAIN BARN**", in large letters adorned its roof ... that was probably the forerunner of today's "**FLEA MARKETS**".

LES SOEURS DES SAINTS-NOMS DE JESUS ET MARIE ...

(traduction: Denis Latour)

Dans le premier numéro de notre revue "**HERITAGE DORVAL**", on y retrouvait un article concernant une petite école presque passée aux oubliettes, sauf pour ceux et celles qui l'ont jadis fréquentée. Il s'agissait de **L'ECOLE STE-ROSE-DE-LIMA**, située sur le chemin de la Côte-de-Liesse près de la 55e Avenue, elle était sous la direction des **SOEURS DES SAINTS-NOMS DE JESUS ET MARIE**.

La Communauté religieuse (la première de cinq à s'établir à Dorval) fut fondée à

Longueuil en 1842, dans le but bien précis de fournir un enseignement religieux aux jeunes filles du Québec rural.

Sa fondatrice fut **EULALIE DUROCHER**, née le 6 octobre 1811 à St-Antoine-sur-Richelieu; elle était la benjamine d'une famille de dix enfants. Sa mère mourut alors qu'Eulalie n'avait que dix-huit ans; pendant un certain temps, elle dut prendre charge de la maison de son père et s'occuper de ses frères, des serviteurs, des employés de la ferme ainsi que des visiteurs. Plus tard, avec son père, elle déménagea à St-Benoit et alla demeurer et travailler chez son frère Théophile, alors curé à cet endroit. Par la suite, la famille s'établit à Beloeil où elle devint vite connue comme "la Sainte de Beloeil" en reconnaissance pour son travail infatigable comme infirmière, éducatrice, conseillère et "travailleuse à l'église"; dans cette dernière tâche, elle aidait son frère qui était une personne aussi dévouée.

Eulalie Durocher, quoique très modeste, était une femme d'une grande efficacité; sa sagesse, sa bonté et sa douceur étaient enracinées dans une profonde dévotion à Dieu. Son plus grand désir était d'embrasser la vie religieuse.

À l'époque, vers les 1840, il y avait un manque important de personnel enseignant au Québec rural (ceci malgré les efforts de la Congrégation Notre-Dame, fondée par Marguerite Bourgeoys) et une demande fut adressée à un groupe de religieuses françaises (de la Communauté des **SAINTS-NOMS**) de Marseille afin d'obtenir des enseignantes; Eulalie aurait été la première novice à les rejoindre au Canada. Malheureusement, on déclina l'invitation, ne voulant pas quitter la France.

Entre-temps, Eulalie était toujours déterminée à devenir une religieuse enseignante. Cependant, elle dut essayer une forte opposition de la part de sa famille; heureusement les Pères Oblats, à Longueuil, de même que l'Archevêque Ignace Bourget (qui était responsable de la construction de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, au Square Dominion/Dorchester) étaient sympathiques à son projet. En octobre 1843, Eulalie et son amie Mélodie Dufresne s'en allèrent vivre dans une petite école dont une autre de leurs amies, Henriette Céré, avait la direction. C'est là que les trois commencèrent leur nouvelle vie de postulantes et enseignantes. En février 1844, elles adoptèrent un costume semblable à celui des religieuses de Marseille et prirent respectivement les noms de **MARIE-ROSE**, **MARIE-AGNES** et **MARIE-MADELEINE**. Les trois prononcèrent leurs vœux et la nouvelle Communauté fut officiellement fondée en décembre de la même année.

L'école s'agrandit et au cours des années, plusieurs élèves se joignirent à la Communauté. Une deuxième maison (couvent/école) ouvrit à Beloeil en novembre 1846; en septembre 1848, deux autres groupes s'établirent à St-Timothée et à St-Lin.

De santé précaire, **SOEUR MARIE-ROSE** mourut le 6 octobre 1849; elle n'avait que trente-huit ans. Elle laissait cependant une Communauté bien structurée, comptant quatre maisons d'enseignement, trente religieuses, sept novices et sept postulantes.

En 1909, le nombre d'écoles s'établissait à 124 et le nombre de religieuses était passé à près de 1,600; en 1981, le rayonnement de la Communauté et son dévouement à l'enseignement s'étaient étendus à l'Ontario, au Manitoba, aux Etats-Unis, au Japon, Lesotho, Pérou, Brésil et en Haiti.

L'année 1925 vit la Maison-mère déménager d'Hochelaga vers son troisième emplacement, à Outremont; notre confrère Louis Lavigne se rappelle le temps alors qu'il livrait aux Religieuses, les lunettes fabriquées par son père, opticien.

A Dorval, l'histoire de l'Ecole Ste-Rose-de-Lima remonte au moins à 1894 alors que cette année-là, une messe y fut célébrée afin d'attirer les bénédictions sur les négociations entreprises en vue de la fondation de la Paroisse de la Présentation.

En 1915, la Communauté acquit de M. Gervais Décary, Charles C. Décary et Benjamin St-Aubin, une terre à proximité de l'école. Cet achat permettait de cultiver des légumes et d'assurer sa subsistance, c'était bien pratique pour les religieuses enseignantes.

Une photo de groupe, prise à l'école en 1925, nous rappelle bien des noms familiers à Dorval; les **AUBRY, DECARY, HEBERT, LAFRAMBOISE, ST-AUBIN, ST-ONGE** et autres.

Après sa fermeture, l'école fut réaménagée en logement (une des soeurs de notre Président, Jean-Louis Rousse, l'a habitée). Le bâtiment fut démoli il y a nombre d'années cependant les **SOEURS DES SAINTS-NOMS DE JESUS ET MARIE** sont restées fidèles aux objectifs que s'était fixée leur fondatrice et elles oeuvrent toujours à **DORVAL** dans le domaine de l'enseignement, autant à l'école de la rue Présentation (l'ancienne Ecole Joubert) que dans la Paroisse St. Veronica.

L'année 1993 marqua le 150e Anniversaire de la fondation de la Communauté; Soeur Frances Gallagher, en poste à Dorval, nous a gracieusement fourni la majeure partie des données ayant servi à la préparation du texte que vous venez de lire.

Note de la rédaction (suite à l'article de Madame Fulleringer sur les **SOEURS DES SAINTS-NOMS DE JESUS ET MARIE** à la Côte-de-Liesse)

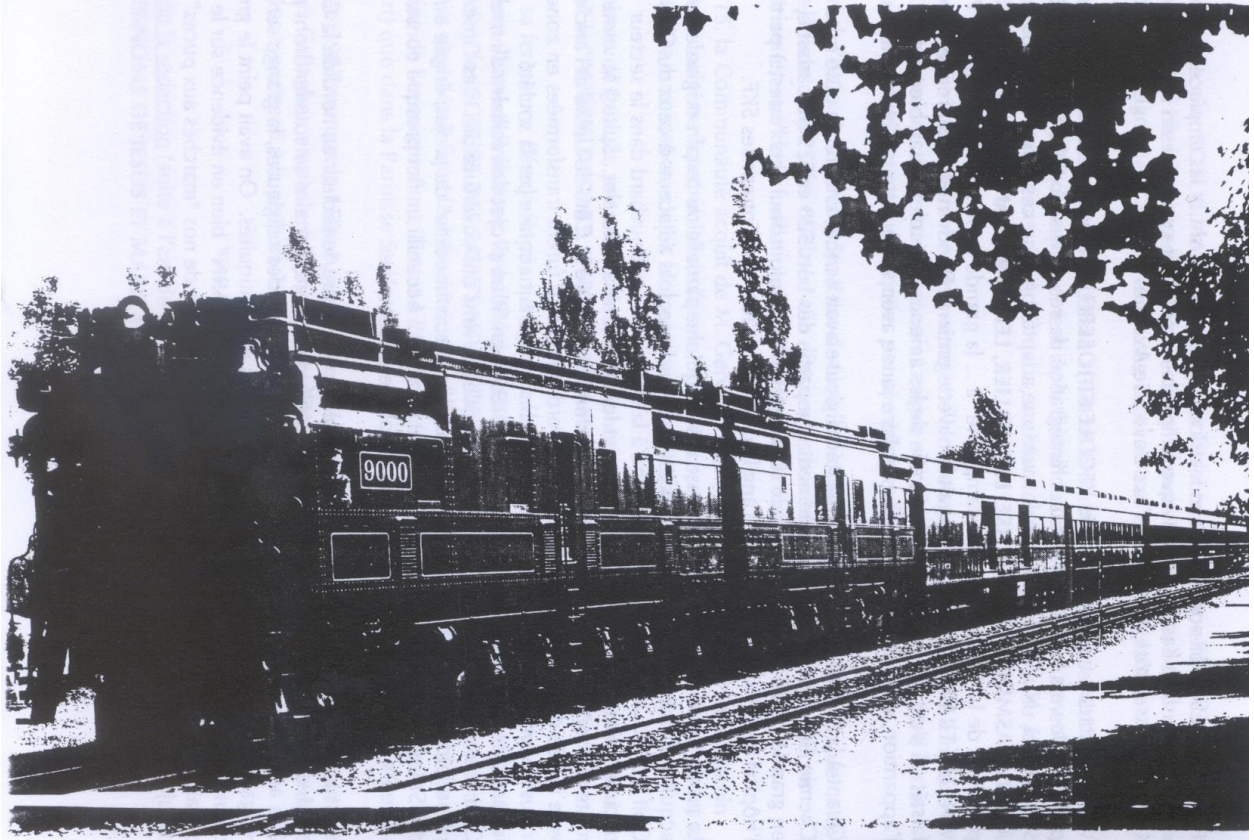
Pour le bénéfice de nos lecteurs et lectrices qui aimeraient situer les emplacements dont il est question dans l'article, disons que la "petite école" était construite en bordure de la Côte-de-Liesse, côte nord, dans l'axe de la 55e Avenue.

Votre rédacteur, fréquentant alors **L'ÉCOLE ST-JOSEPH**, se rappelle la fermeture de cette petite école vers les années 1950 et l'intégration de ses élèves aux **ÉCOLES JOUBERT et ST-JOSEPH**. Nul doute que c'était toute une adaptation pour ces garçons et filles (les **AUBRY, JASMIN, LAFRAMBOISE, LECAVALIER, LEFEBVRE, RANGER** et autres) qui passaient de la "petite école de campagne" à ... la grande école. L'autobus de la "**PROVINCIAL TRANSPORT**" qui assurait la navette entre le Rond-Point St-Laurent et Dorval faisait un petit détour, matin et soir, afin de les amener à l'école; c'était bien avant l'apparition, en masse, de l'autobus scolaire jaune avec ses puissants clignotants rouges.

Quant à la "terre" que la Communauté religieuse avait acquis, encore du côté nord du Chemin Côte-de-Liesse, techniquement une partie des Lots 528 et 529 du cadastre, c'est en grande partie l'espace de terrain vague s'étendant aujourd'hui vers l'ouest à partir de l'hôpital vétérinaire du Docteur Langill jusqu'au secteur des Entreprises SKF.

La partie au nord de la Côte-de-Liesse n'était qu'une parcelle du terrain originalement acquis puisque ledit terrain s'étendait vers le sud, aux lots adjacents à ceux du Club de Golf **ROYAL MONTREAL** et ceci jusqu'à la Petite Rivière Bouchard dans le secteur occupé aujourd'hui par la rue Dawson et le Parc Jean-Paul Bernier. Suite à la vente et au morcellement de la propriété, les parties comprises entre la Côte-de-Liesse et l'ancienne voie ferrée du Canadien-National (Boulevard Bouchard) furent transformées en zones industrielles et commerciales et la partie plus au sud fut acquise par la société immobilière **LAKESHORE HOMES** qui, en 1950, en fit un projet domiciliaire d'envergure. Ceci amena la construction d'une centaine de maisons et l'ouverture des rues Green et Handfield Circles. Certains se rappelleront la maison "modèle" du projet, érigée au 15 rue St-Joseph (aujourd'hui le 325 Bord du Lac) qui a accueilli un flot presque constant de visiteurs et d'acheteurs éventuels durant plusieurs semaines.

Il est aussi intéressant de noter qu'à une certaine époque, le secteur au nord de la Côte-de-Liesse fut cultivé, en location, par feu Wilfrid St-Onge; certains se souviendront peut-être aussi qu'après la vente de la propriété et le départ des religieuses, la grange servit de magasin-entrepôt pour la vente d'articles divers et d'antiquités. On avait peint le gros bâtiment en rouge vif et inscrit les mots "**BARGAIN BARN**" bien en évidence sur le toit ... c'était ce qu'on pourrait désigner comme le précurseur de nos "marchés aux puces" d'aujourd'hui.



EN VOITURE / ALL ABOARD ... (Denis Latour)

Ceux et celles qui connaissent le rédacteur savaient bien qu'il ne laisserait pas passer l'occasion de toucher un sujet qui est un de ses passe-temps favoris depuis sa plus tendre enfance. Nous ferons ici un bref historique en observant cette photo d'époque qui espérons-le saura plaire au lecteurs et lectrices intéressés dans l'histoire ferroviaire et ceux (et celles) qui le sont dans celle de leur ville.

La photo, datant de 1929, représente un convoi de voyageurs du **CANADIEN NATIONAL** remorqué par une "étrange machine" au lieu de la locomotive à vapeur qui régnait en maître à cette époque, sur tous les réseaux. Suite à des essais concluants effectués avec un autorail quelques années auparavant, le **CN** demanda à la firme **CANADIAN LOCOMOTIVE COMPANY**, de Kingston, Ont., de lui construire une locomotive diesel-électrique qui pourrait être affectée aux longs parcours. On se mit à l'oeuvre et à l'automne 1928, l'imposante machine, composée de deux motrices similaires jumelées, sortait des ateliers. On en profita pour lui faire effectuer un randonnée d'essai entre ces derniers et Montréal ... un voyage sans anicroches où elle atteignit facilement une vitesse de 65 milles à l'heure.

Chaque motrice mesurait plus de 47 pieds de longueur et était mue par un moteur diesel V12 **BEARDMORE** (fabriqué en Ecosse) d'une puissance de 1,330 H.P. A eux seuls, le moteur et la génératrice pesaient ... 25 tonnes. Ses composantes électriques provenaient de chez **CANADIAN WESTINGHOUSE**. Quant à sa livrée extérieure, rien d'innovateur ou de spectaculaire ... elle était peinte en noire comme ses consoeurs à vapeur; elle portait le numéro "9000".

Le premier voyage officiel de la nouvelle locomotive eut lieu le 26 septembre 1929 (il y aura bientôt 65 ans) alors qu'on lui confia une section du célèbre train "**THE INTERNATIONAL LIMITED**", entre Montréal et Toronto. L'événement avait été annoncé au public que l'on invitait à aller le long du parcours voir passer ce que le **CNR** décrivait comme "**LA LOCOMOTIVE DIESEL-ELECTRIQUE LA PLUS GROSSE ET LA PLUS PUISSANTE AU MONDE**". Des centaines de personnes étaient à chaque gare afin d'observer ce curieux engin, précurseur de nos puissantes diesels aérodynamiques d'aujourd'hui. Malgré des ralentissements à certains endroits, le train arriva à Toronto à l'heure précise. Elle assura aussi la remorque de plusieurs autres trains importants.

Plus tard, on décida de séparer les deux motrices et de les exploiter comme locomotives autonomes; elles devinrent les nos 9000 et 9001 respectivement. Une des machines fut mise au rancart en 1939 tandis que l'autre fut réaménagée pour service spécial sur la Côte Ouest pendant la guerre; elle fut retirée quelques mois après la fin des hostilités. Comme

il n'y avait pas de musées ferroviaires à l'époque, aucune de ces pionnières n'a été préservée.

Revenons à la photo, pouvez-vous identifier l'endroit où elle fut prise en 1929, serait-ce à Dorval? Oui, juste un peu à l'ouest de la **GARE DIXIE**, où la voie ferrée croisait le Club de golf **ROYAL MONTREAL**. Le paysage enchanteur en faisait un endroit privilégié par le photographe du CN lorsqu'il s'agissait d'immortaliser sur pellicule du nouveau matériel roulant qui marquait une étape importante dans l'histoire de la Compagnie. Ce même tronçon de voie fut témoin pendant nombre d'années du passage des trains de banlieue **MONTREAL-VAUDREUIL**; ces derniers étaient caractérisés par les petites locomotives bi-directionnelles, des séries 45-50, qui les ont remorqués pendant près de 45 ans.

Le déplacement des voies principales du CN en 1961 signifia l'abandon de la voie ferrée, de la Gare **DORVAL** jusqu'à un point à l'est de la 10e Avenue à Lachine. Le **BOUL-
EVARD BOUCHARD** fut construit sur l'emprise et devint rapidement une artère importante reliant notre ville à notre voisine. Les vestiges de cette époque révolue sont inexistants, gare démolie, accès, etc. sauf peut-être les culées de l'ancien pont ferroviaire à la Rivière Bouchard. Elles supportent le tablier du pont routier actuel, juste à l'est de **BELL CANADA**.

Pour ceux et celles qui n'étaient pas au courant, à partir de maintenant lorsque vous circulerez sur cette artère, vous pourrez dire que vous êtes sur l'ancienne emprise du **CANADIEN-NATIONAL**.

ALL ABOARD / EN VOITURE ...(Denis Latour)

Those of you who happen to know the Editor know very well that he wouldn't miss the opportunity of writing on one of his favorite hobbies, dear to his heart since his early childhood. We will shed some historical background on the accompanying photo of a bygone era and hope it will please both readers of the railfan fraternity and the citizen interested in local history, particularly Dorval's.

The photo, dating from 1929, represents a passenger train hauled by a very strange machine, and very different from the usual steam locomotive which was master of the rails at the time. Following successful tests performed by a self-propelled car a few years before, **CANADIAN NATIONAL RAILWAYS** commissioned the **CANADIAN LOCOMOTIVE COMPANY** (Kingston, Ontario) to build a diesel-electric locomotive for use on long-

distance runs. Work began and proceeded smoothly. In the fall of 1928, a very impressive machine, made of two similar semi-permanently coupled units, came out of the erecting shops. A test run was later made to Montreal ... a very uneventful trip, with the new locomotive attaining a 65 M.P.H. speed.

Each unit, forty seven feet in length, was powered by a **BEARDMORE V12** diesel engine (of Scottish manufacture), delivering 1,330 H.P. Engine and generator alone weighted 25 tons. All electrical components were supplied by **CANADIAN WESTINGHOUSE**. As to her exterior livery, nothing too fancy or innovating ... she was painted black like her many steam sisters.

The first official trip of the new locomotive, numbered **CNR 9000**, took place on September 26, 1929 (it will be 65 years very soon) when she was assigned to a section of the famous "**THE INTERNATIONAL LIMITED**" between Montreal and Toronto. Much publicity was given to the event and the public was invited to be along the route to see what the railway was describing as "The most powerful and largest diesel-electric locomotive in the World." Hundreds of persons came to major stations in order to observe this curious machine, forerunner of today's powerful and streamlined diesel locomotives. Despite slow running in some areas, she arrived in Toronto right on time.

She also hauled other important consists until it was decided to operate the two units as separate locomotives; of course, one retained No. 9000 while the other was renumbered 9001. The latter was withdrawn from service in 1939 while the other was requisitioned by the Canadian Government for special duties on the West Coast during World War II. She returned to "civilian" duties after the end of the hostilities and remained in service for a very short while before being retired too. Unfortunately, there were no railway museums at the time and none of the pioneer units were preseved.

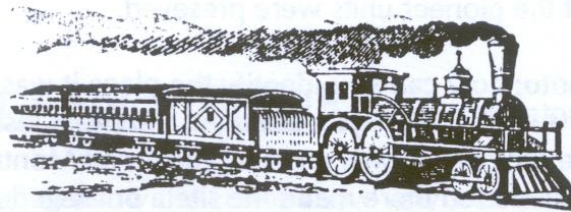
Let's go back to the photo; now can you identify the place it was shot in 1929, would it be in Dorval? If your answer is "**YES**", you are right; the site is just west of the former **DIXIE STATION**, where the railway was crossing the Royal Montreal Golf Club. The enchanting scenery encountered there made the site a privileged area for **CNR** photographers when official or publicity photos were required of new rolling stock/motive power, or to mark important steps in the development of the railway.

The same stretch of tracks witnessed during many years the daily passage of several commuter trains on the **MONTREAL-VAUDREUIL** line; those trains had the distinction of being hauled by small suburban tank engines (remember the 45-50 class) for close to 45 years.

The relocation of the CN main line in 1961 brought the abandonment of the rail line between **DORVAL STATION** and a point just east of 10th Avenue, Lachine. In Dorval, **BOUCHARD BOULEVARD** was built on the former railway right-of-way and it rapidly became a major thoroughfare linking our city with our neighbour to the east.

Not much left from that era, the attractive **DIXIE STATION** was demolished, accesses removed, etc., except maybe on item ... the abutments of the former railway bridge spanning the Little Bouchard River. They were left in place and they support the road bridge just east of **BELL CANADA**.

For those who were not aware of this, from now on when you drive (or walk) along **BOUCHARD BOULEVARD**, you can say that you are on the former right-of-way of the **CANADIAN NATIONAL RAILWAY**.



PAS UN OUBLI ...

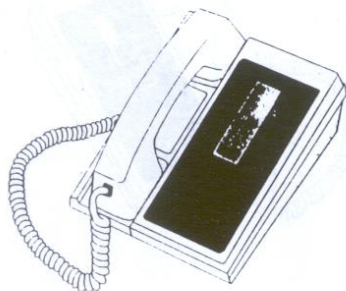
Vous avez probablement remarqué, en feuilletant ou en lisant la revue, qu'aucun article ne fait allusion à la **PAROISSE DE LA PRESENTATION**. Ce n'est pas un oubli, j'affirmerais même que c'est voulu.

Pour les personnes qui se demanderaient pourquoi, disons simplement que l'année prochaine, oui 1995, marquera le **CENTENAIRE** de la paroisse et nous nous promettons bien de souligner cet anniversaire important en consacrant plusieurs pages de notre **EDITION 1995** à la couverture de l'événement.

A cet effet, nous sollicitons votre collaboration, paroissiens et paroissiennes, particulièrement si vous êtes nés(es) à **DORVAL** ou que vous y vivez depuis de nombreuses années. Vous **MONSIEUR**, vous avez été enfant de chœur ou servant de messe, vous avez fait partie de la petite chorale de l'école au temps où elle chantait à l'église, vous avez aidé à la préparation de la revue Marie-Reine-des-Coeurs ou même, vous avez déjà aidé le "p'tit Frère Eugène" dans le jardin, vous avez été marguillier, etc. etc. Vous **MADAME**, vous avez été enfant de Marie ou Dame de Sainte-Anne, vous avez participé à la décoration de reposoirs de la Fête-Dieu, vous vous êtes impliquées dans différentes activités paroissiales, etc. etc.

Pourquoi ne contribuerez-vous pas un article et/ou une photo d'époque à notre prochain numéro **d'HERITAGE DORVAL**. L'article n'a pas besoin d'être long, peut-être vous n'avez qu'une anecdote; quel que soit le fait que vous nous relaterez, nous apprécierons beaucoup le partager avec vous et surtout le faire partager à tous nos lecteurs et lectrices ayant un intérêt pour la petite histoire de **DORVAL** et celle de la **PAROISSE DE LA PRESENTATION**.

Alors, ça vous intéresse, communiquez donc sans tarder avec la Société Historique. Vous pouvez rejoindre Monsieur Rousse au 631-3649 ou le rédacteur (Denis Latour) au 631-8181.



IT WAS INTENTIONAL ...

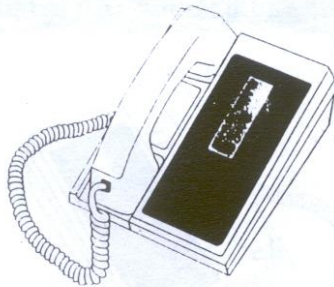
You may have noticed while reading the booklet that none of the articles featured makes reference to the Roman Catholic **PARISH OF LA PRESENTATION**. It is not an omission but it was rather intentional on our part.

Why? Simply because the year 1995 is the **CENTENNIAL** of the Parish and that we will mark this important event by devoting it a large portion of our 1995 **EDITION**.

If you and/or your family have been residents of Dorval for many years, you may have been a parishioner of **LA PRESENTATION** before the establishment of St. Veronica's in 1958. If it is the case, you probably remember the 8:00 A.M. Sunday Mass (referred to as "la messe des anglais"... by some, in the other official language) where announcements and preaching were made in English. Father Joseph-Alcide Latour mastered the language of Shakespeare but it was not the case for most of the other priests ... I guess at times you understood better when the said announcements were made in French. We shouldn't forget that they had to learn latin at the Seminary, not English !!! You remember the Catholic Women's League, Mrs. Ann Lachance's library in the sacristy, etc. etc.

Why not contribute an article and/or an old photo to next issue of **HERITAGE DORVAL**; it doesn't have to be a long feature, maybe just an anecdote. The most important is that it will be shared and no doubt appreciated by all our readers interested in the History of Dorval and of the Parish of **LA PRESENTATION**.

If you are interested ... good! Please contact the Historical Society at once; you may reach Mr. Rousse at 631-3649 or your Editor (Denis Latour) at 631-8181.



ALBUM

Scènes dorvaloises d'une autre époque.

Dorval Scenes of another era.

Sauf indications contraires, toutes les photos publiées dans cet **ALBUM** proviennent de la collection de Monsieur Jean-Louis Rousse; les textes qui les accompagnent sont de Denis Latour

Unless otherwise indicated, all photos published in this **ALBUM**, are from the Collection of Mr. Jean-Louis Rousse; the accompanying text of photo captions are by the Editor.

TRAVEL
Canadian Pacific

TRUCKS / SHIPS / PLANES / HOTELS / TELECOMMUNICATIONS
MOST COMPLETE TRANSPORTATION SYSTEM

APRIL 28, 1968 to OCTOBER 26, 1968
DU 28 AVRIL 1968 au 26 OCTOBRE, 1968

IMPORTANT
For your added convenience, schedules refer to local times. All arrival and departure listings are in accordance with the specific local time (Daylight Saving or Standard, as the case may be) at that point.

MONTREAL
INDICATEUR "B" FOLDER

IMPORTANT
Pour plus de commodité, les horaires sont à l'heure locale. Tous les départs et arrivées qui apparaissent dans les tableaux sont conformes à l'heure (avancée ou normale, selon le cas) en vigueur dans chaque localité.

Passenger Inquiry Bureau
all stations in Montreal

Trains Tickets Rates	866-5581	Trains Billets Tarifs
----------------------------	----------	-----------------------------

Renseignements - Service des Voyageurs
toutes les gares à Montréal


VOYAGEZ
Canadien Pacifique
TRAINS / CAMIONNAGE / BATEAUX / AVIONS / HÔTELS / TÉLÉCOMMUNICATIONS
LA COMPAGNIE DE TRANSPORT LA PLUS COMPLÈTE DU MONDE



**TRAIN
DE BANLIEUE**

**LIGNE
MONTRÉAL/RIGAUD**

- TARIFS INTÉGRÉS sur l'île de Montréal: correspondance gratuite avec le Métro et l'autobus
- CARTE MENSUELLE économique TRAIN-AUTOBUS-MÉTRO
- ACCÈS DIRECT au centre-ville
- SERVICE accessible, fréquent, rapide et économique

 Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

DORVAL ... SUIVANT / DORVAL ... NEXT

Dans la section "ALBUM" de l'ÉDITION 1991, nous avons publié une photo de l'ANCIENNE GARE du CANADIEN-PACIFIQUE, à Dorval, prise à une époque où plusieurs d'entre vous l'avez connue. Cette fois-ci, nous vous représentons la même gare mais ... la photo date du 7 mai 1898! C'était au temps où la ligne principale du chemin de fer était encore à voie unique, avec voies de dédoublement aux gares et autres points stratégiques. Une deuxième voie fut ajoutée au début du siècle, entre Montréal et Vaudreuil.

DORVAL est bien connu internationalement depuis l'ouverture de l'AÉROPORT en 1941, cependant le train y a joué un rôle important depuis presque la demie du siècle dernier. N'oublions pas que déjà en 1857, le GRAND-TRONC (prédécesseur du Canadien-National) desservait quelques "villages" de la banlieue-ouest. Quant au CANADIEN-PACIFIQUE, les premiers trains offrant un service aux banlieusards ont commencé à circuler entre Vaudreuil et Montréal en 1887. Ce n'est cependant qu'avec l'ouverture du tronçon entre Vaudreuil et Pointe-Fortune en 1893, que fut établi le service de trains de banlieue proprement dit, le sujet de notre chronique!

Arrêtons-nous seulement aux trains de banlieue sur la ligne du CP; vous utilisez présentement les services de la STCUM, qui a pris la relève du "TRAIN DE VILLE" en 1982; vous voyagez à bord des voitures à impériale ou des nouvelles voitures Bombardier! Vous êtes un usager de longue date et vous avez connu les autorails (qu'on appelait communément, les "Budd Cars") et les lourdes voitures long-courriers, réaffectées aux trains de banlieue. Vous avez voyagé avant cette époque ... eh bien, vous avez connu les voitures en bois, éclairées au gaz! La plupart de ces dernières voitures furent mises au rancart avec l'entrée en service des "800" en 1953.

Vous vous rappelez ces quarante nouvelles voitures en acier, resplendissantes dans la livrée traditionnelle rouge-vin et or! Elles sont encore toutes en service et avec les révisions et la toilette qu'on leur a faites au cours des dernières années, elles le seront encore au siècle prochain ... preuve qu'un wagon ou une voiture de chemin de fer, contrairement à une automobile, c'est construit pour durer longtemps!

Quant à la locomotive à vapeur, elle céda définitivement sa place au diesel en juin 1960 sur le service de la banlieue-ouest, le dernier secteur sur le réseau où elle était encore utilisée!

DORVAL ... NEXT / DORVAL ... SUIVANT

In the **ALBUM** of our 1991 **EDITION**, we published a photo of the former **CANADIAN PACIFIC RAILWAY** station at **DORVAL**, taken at a time when most of us remember it! This time, we are featuring the same station ... although the photo dates from May 7, 1898! It was in the days when the main line was single-track only, with a passing siding at stations and other strategic points. The second track was added between Montreal and Vaudreuil at the beginning of the century.

DORVAL is well-known internationally since the opening of the **AIRPORT** in 1941; however it must be remembered that the train has played an important role here since the second half of the last century. We should not forget that as early as 1857, the **GRAND TRUNK** (predecessor of the **CNR**) was serving a few "villages" on the West Island. As to the **CANADIAN PACIFIC**, the first trains that provided passenger service in the area started running between Montreal and Vaudreuil in 1887. It was only in 1893, with the opening of the section between Vaudreuil - Rigaud - Pointe Fortune that the Montreal Lakeshore commuter train services were established ... the topic here!

Let's look only at commuter services on the **CP** line; you are currently using the **STCUM** services that took over **CP's "TOWN TRAIN"** in 1982 ... you are travelling aboard the bi-levels or the new Bombardier coaches! If you are a long time user of the service, then you must remember the self-propelled **DAYLINERS** or **RDCs** (commonly known as "The Budds") and also the old heavy-weight coaches that ended their career on the line. If you were commuting to Montreal even earlier than that ... well in this case, you remember the gas-lighted wooden cars! Most of the latter fleet was withdrawn from service with the arrival of the "800-Class" in 1953.

The 40 new cars looked very attractive in the traditional tuscan red and gold livery. All are still in service and with the recent modifications and refurbishing, they should be around well into the next century ... proof that a railway passenger car, compared to the family car, is built to last!

As for the steam locomotives on the Lakeshore commuter trains, they were finally replaced by diesels in June 1960; it is interesting to note that it was the last area on the system to be phased out!





LE GARAGE BOYER ...

Cet édifice d'envergure était situé à l'angle des rues St-Joseph (Bord du Lac) et Tulipe, à l'endroit même où on retrouve aujourd'hui la station-service **SERGAZ** ... tout un contraste! Comme l'indiquent les nombreux panneaux-réclames et le collant sur une des pompes à carburant, on y vendait les produits de l'**IMPERAIL OIL**, l'ancêtre de la compagnie **ESSO** d'aujourd'hui; on y offrait la gamme complète des services nécessaires à l'entretien et à la réparation des véhicules-moteurs.

L'apparence générale extérieure de la bâtisse, illustrée dans la photo du début des années '30, demeura presque inchangée au cours des années sauf pour l'enlèvement de la marquise-avant à une certaine époque, et le déplacement des pompes à carburant.

Dans les années '50, le commerce fut vendu à la famille **SAMSON**, qui continua à l'exploiter mais sous la raison sociale de **DORVAL MOTORS**. Malheureusement, une tragédie mit une fin abrupte aux activités du garage le dimanche 9 février 1964 en début de matinée, alors qu'il fut complètement détruit par un violent incendie. Plusieurs véhicules qui y étaient garés furent aussi détruits dont le camion de fruits et légumes de **M. ROLAND DECARIE** et l'autobus de la **COMPAGNIE DE TRANSPORT PROVINCIAL** affecté au service de navette du Centre d'achats. Le terrain fut plus tard acquis par la pétrolière **TEXACO** qui y érigea une station-service moderne, exploitée pendant nombre d'années par feu l'échevin Frank Richmond.

Debout à l'avant, on remarque dans l'ordre habituel, Messieurs Lucien Boyer, Lucien Hébert, Eric Newman et le propriétaire, **ALDEE BOYER**. Ce dernier possédait aussi la ferronnerie à quelques pas à l'ouest du garage ... où sont situés aujourd'hui "**LE CHIEN CHIC**" et la petite boutique de matériel d'artistes.

P.S. Vous rappelez-vous de la remorqueuse (ou dépanneuse) que les mécaniciens avaient construite ... en modifiant une vieille automobile **PACKARD** 1931? L'hiver lors de tempêtes, on plaçait une charrue (de fabrication artisanale) à l'avant, quelques grosses pierres au-dessus de l'essieu-arrière, des chaînes aux roues et on s'en servait pour déblayer les entrées privées qui menaient de la rue St-Joseph vers les résidences de Messieurs **CORBEIL ET GUTHRIE**, au bord du Lac St-Louis. La rue **DAHLIA** (sud) fut construite sur le Domaine des **CORBEIL** et l'entrée privée du second est devenue la rue **GIROUARD**.

Quant à la fameuse machine, elle a eu ses heures de gloire mais disons que le modèle ne s'est pas vendu à autant d'exemplaires que la petite chenillette de Bombardier!

BOYER GARAGE ...

That impressive building was located at the corner of St. Joseph (Lakeshore Drive) and Tulip Streets, more precisely where you find the **SERGAZ** service station these days ... quite a contrast!

As displayed, the business was selling **IMPERIAL OIL** products and gasoline, the forerunners of today's **ESSO**; general maintenance and repair services were offered.

The general appearance of the building as shown on this early 1930's photo remained nearly unaltered over the years except for the removal of the front canopy and the relocation of the dispensing pumps.

In the 50's, the business was sold to the **SAMSON** family who continued operations but under the corporate name of **DORVAL MOTORS**. Unfortunately, activities came to an abrupt end on Sunday, February 9, 1964, when tragedy struck in the early morning hours; it was completely gutted by fire. Many vehicles parked in the building were also lost, among them **ROLAND DECARIE's** large fruit and vegetable truck, and the **PROVINCIAL TRANSPORT** bus used for the Shopping Centre shuttle service. The land was later acquired by **TEXACO** and a modern service station was built ... it was operated for years by the late Frank Richmond, also a City Alderman.

Standing in front of the garage, from left to right, we see Messrs. Lucien Boyer, Lucien Hébert, Eric Newman and the owner, **ALDEE BOYER**. The latter also owned the Hardware Store located just a short distance west ... where we find today the "**CHIEN CHIC**" and the art supply stores.

P.S. Do you remember the tow-truck that the garage's mechanics had built on the chassis of an old 1931 **PACKARD** automobile?

During the winter, a "homemade" plow was attached to the front, weights (consisting of a couple of big boulders) were placed over the rear axle, wheelchains, etc... The vehicle was then used to keep the private entrance roads leading from St. Joseph Street to the residences of Messrs. **CORBEIL** and **GUTHRIE** respectively, on the shore of Lake St. Louis clear. Dahlia Street (South) was built on the **CORBEIL** Estate, while the private entrance to the second property became **GIROUARD AVENUE**.

As to the famous machine, it had its hours of glory; however, the model never sold as well as Bombardier's little crawler-type sidewalk and utility plow!

A MAREE BASSE ...

Nous sommes en 1929, c'est l'année du "**KRACH**" à la Bourse de New-York et le début de la **GRANDE DEPRESSION**. Dans des termes plus contemporains, on utiliserait l'expression récession économique; en regardant la photo, on serait tenté de faire un jeu de mots et dire que ... même le Lac St-Louis était en récession cette année-là.

De "mémoire d'homme" comme dirait l'expression, cette situation ne s'était jamais présentée; d'autres citoyens et citoyennes de longue date nous ont aussi affirmé qu'ils (et elles) n'ont jamais vu la répétition d'une telle chose depuis mais plutôt le contraire ... l'inondation d'une partie du secteur est de la ville, comme en témoigne la prochaine photo.

On ne sait pas si le photographe s'était rendu sur les lieux en chaloupe ou s'il avait marché sur les roches; cependant si on observe la distance jusqu'au rivage, la hauteur du muret de pierre, etc. on peut s'imaginer que le niveau du lac n'avait pas baissé de quelques pouces seulement.

La maison la plus près est celle qu'habita pendant de nombreuses années Mlle Albina Décarry; elle était située sur la pointe de la Grève qui porte son nom, tout près de l'embouchure de la Petit Rivière Bouchard qui se jette dans le lac à peu de distance à droite de la maison.

La maison apparaissant à la photo était en brique rouge et était celle qu'on apercevait un des premières en passant dans la grande courbe à l'entrée de Dorval. Elle a été démolie il y a plusieurs années pour faire place à une vaste et luxueuses demeure (la grosse maison grise au toit vert), elle aussi vu son emplacement, très visible pour ceux qui circulent sur le chemin Bord du Lac dans les secteur.

LOW TIDE ...

We are in 1929, the year of the “**KRASH**” at the New York Stock Exchange and the beginning of what was called then “**THE GREAT DEPRESSION**”. In today’s language, we would have used the expression “Economic Recession”; while looking at the photo, at the risk of being sarcastic, one is tempted to say, that even Lake St. Louis receded that year!

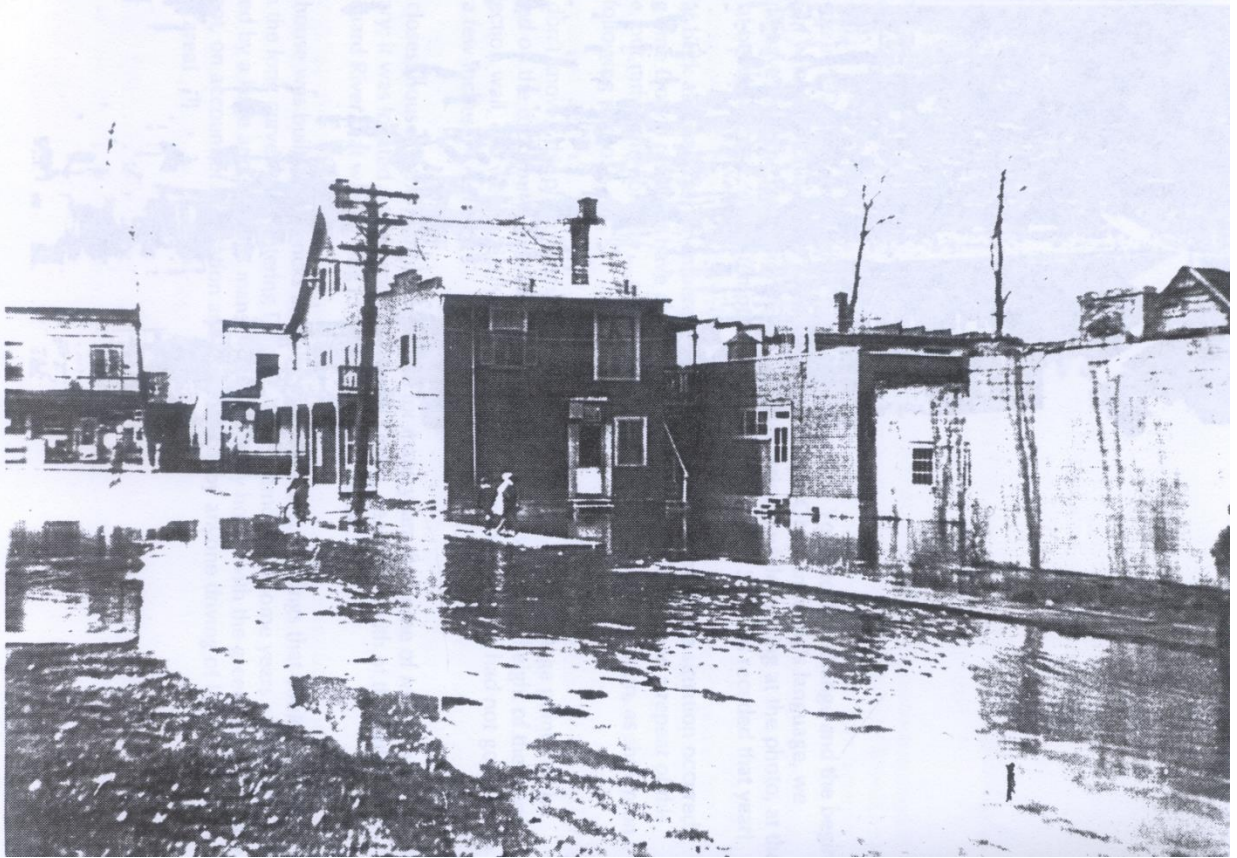
As far back as it can be remembered, it was the first time that such a situation occurred. Long time Dorval residents have also told us that they have never seen a repeat of this since, but rather the contrary ... annual flooding of part of the east section, as shown on the following photo.

We don’t know if the photographer used a rowboat to get to his vantage point or if he walked on the rocks but if we observe the distance to the shore, the height of the stone protection wall, etc. we can easily imagine that the level of the water had not gone down just a few inches!

The closest house to the photographer was for many years the home of Miss Albina Décary; it was located on the point of Decary Grove, near the mouth of the Little Bouchard River that was flowing to the right of the house.

The house was built of red bricks and was one of the first buildings that could be spotted from the long curve when entering Dorval. It was demolished some years ago and replaced by a large and spacious mansion (the big grey house with the green roof) also easy to spot, on account of its location and dimensions, by anyone driving of Lakeshore Drive in the area!





INONDATION PRINTANIERE

Tout un contraste avec la photo précédente - Jusqu'à la régularisation des eaux du fleuve et de la Rivière des Outaouais (Barrage de Carillon et autres), cette scène se répétait presque annuellement dans le secteur est de Dorval ... personne n'y échappait au sud de la rue St-Joseph (Bord du Lac). La photo, datant des années 1938/39, nous montre l'eau qui atteint presque notre rue principale; peu importe l'époque, les enfants s'en sont toujours donnés à coeur joie à traverser les mares d'eau ... regardez le jeune à bicyclette! Le garage à l'extrême droite a fait place, il y a plusieurs années, à une grosse maison construite par l'hôtelier de l'époque, Onésime Ménard. Cependant le reste demeure encore très reconnaissable aujourd'hui; l'hôtel/taverne a été quelque peu modifié et a perdu sa grande galerie. Les deux édifices de l'autre côté de la rue St-Joseph sont aujourd'hui nul autres que le **RESTAURANT TRUDI** et la **BIJOUTERIE JEAN-GUY AUBRY**.

Votre rédacteur, qui a demeuré au 23 St-Joseph (aujourd'hui le 375 Bord du Lac) entre 1942 et 1952, a connu cette époque où chaque printemps le Parc St-Charles (connu alors comme le Parc Dorval) disparaissait sous l'eau! Les résidents des rues St-Charles, Ste-Marie et Ducharme ne semblaient guère alarmés par cet **EVENEMENT ANNUEL** ... ils troquaient l'automobile pour la chaloupe, pour la durée de la crue des eaux!

Les terres basses en bordure de la rue St-Joseph dans le secteur de l'actuelle rue Handfield devenaient aussi une grande étendue d'eau qui parfois atteignait le trottoir de bois ... bien entendu, le terrain de tennis des **ALLARD** n'était pas épargné non plus!

SPRING FLOODING

Quite a contrast from the preceding photo! Until the water levels of the St. Lawrence and Ottawa Rivers were regulated (the Carillon Dam, etc.), that scene repeated itself annually in the east section of Dorval ... nobody was spared south of St. Joseph Street (Lakeshore Drive)!

The photo, dating from 1938/39, shows the flood waters reaching a point just a few feet away from our main street; independently of the era, youngsters always had fun going through ponds of water ... look at the young fellow on the bicycle!

The garage at the extreme right, made way for a large house, built by Mr. Onésime Ménard, at one time the owner of the **DORVAL HOTEL/TAVERN**. The area has remained quite recognizable to date; the hotel/tavern was slightly altered and has lost the second floor gallery! The two buildings across St. Joseph Street are today the **TRUDI RESTAURANT** and **JEAN-GUY AUBRY's JEWELLERY STORE**.

In his childhood, your Editor lived at 23 St. Joseph Street (now 375 Lakeshore Drive) between 1942 and 1952 and remembers very well the era when each spring, St. Charles Park (at the time Dorval Park) was under a few feet of water! Residents of St. Charles, Ste. Marie and Ducharme Streets were never frightened by that "**ANNUAL EVENT**" ... they just switched from automobiles to rowboats when the water came!

Low lands along St. Joseph Street in the are now occupied by Handfield Avenue became a large pond of water; at times, it reached the wooden sidewalk ... of course the tennis court at **ALLARD** got wet too!

LES TEMPS ONT CHANGE

La journée où cette photo fut prise ressemble à un lendemain de tempête avec toute cette neige accumulée et sans doute un temps froid qui sévit! Si vous étiez passés par là, vous seriez probablement entrés à l'intérieur de l'établissement du "**DORVAL GARAGE**" afin de vous réchauffer un peu.

LES TEMPS ONT CHANGE; de nos jours, particulièrement avec les chaleurs de l'été, vous seriez tentés d'entrer dans le même édifice, mais cette fois, ce serait plutôt pour vous rafraîchir!

Vous croyez avoir reconnu l'endroit, vous hésitez mais vous risquez un nom; vous êtes en effet à la **BRASSERIE DORVAL**, un établissement très populaire et achalandé du chemin Bord du Lac!

Revenons à la photo, croquée sur la rue St-Joseph il y a nombre d'années et qui nous montre le mécanicien Joseph Aubry (à droite) et son aide, Jean-Louis Boyer à l'avant du "**DORVAL GARAGE**", alors la propriété d'un monsieur W.A. Brenie comme l'indique l'enseigne au-dessus des fenêtres.

Par la suite, Monsieur Aubry a fait comme Victor Kiam dans sa réclame avec les rasoirs Remington! Il a tellement aimé la place ... qu'il a acheté le garage! Il l'exploita pendant de nombreuses années avant de s'en départir et d'en racheter un autre, de moindre envergure, situé encore sur la rue St-Joseph entre les rues Pine Beach et Clément. Après quelques années, il vendit le commerce et se retira des affaires. Contrairement au grand nombre de stations-service que nous retrouvons aujourd'hui sur l'avenue Dorval, à l'époque la concurrence était plus éloignée; il y avait le poste d'essence "**SHELL**" d'Albert Boyer (à l'angle de la rue Dorval) et le suivant était le "**SUNOCO**" des Bissonnette, un peu à l'ouest de l'avenue **VALOIS BAY**. Au cours des années '80, le petit garage ferma définitivement ses portes; des modifications aux règlements de zonage dans le secteur amenèrent sa démolition, le terrain est demeuré vacant depuis!

demeurait juste en face (où est situé le bureau de la Dr. Lefebvre, aujourd'hui)! Travailleur infatigable ce monsieur Aubry, même après une dure journée d'ouvrage, il trouvait le temps de faire d'autres "p'tites jobs" de mécanique, en soirée, derrière la maison. Pour ajuster des freins, il n'avait pas son pareil!

Après qu'il eut vendu le garage en face de chez lui, l'édifice demeura inoccupé pendant quelque temps; par la suite on le convertit en complexe résidentiel et on y aménagea quatre logements. C'est de cette époque-là que date la corniche à l'avant. Il y a déjà plusieurs années maintenant, l'homme d'affaires Lindy Viberg en fit l'acquisition et transforma l'édifice quelque peu afin d'ouvrir la **BRASSERIE DORVAL**.

A la fermeture du garage qui avait été construit sur le terrain attenant (côté est) par la famille Hébert, suite à la formation de la première compagnie d'autobus "**DORVAL BUS LINE**", Monsieur Viberg s'était aussi porté acquéreur de l'imposant édifice et l'avait progressivement transformé pour y accueillir différents commerces.

Préalablement, on mentionnait que de nos jours, on entrait dans cet édifice plutôt pour se rafraîchir ... on peut le faire d'une autre façon aussi! Depuis quelques années, un secteur de la bâtisse a été réaménagé et accueille durant la saison estivale ... un **BAR LAITIER**, un endroit qui s'avère aussi très populaire! En période de grande chaleur, une bonne bière froide c'est rafraîchissant ... une bonne crème glacée ou un "sundae au chocolat" aussi, n'est-ce-pas!

Incidemment, le monsieur Aubry dont il est mention, c'était le père de **JEAN-GUY**, le bijoutier bien connu du chemin Bord du Lac.

TIMES HAVE CHANGED

The photo must have been taken on the day following a major snow-fall and no doubt it was cold! If you walked by, you would have probably gone inside to warm up a little!

TIMES HAVE CHANGED; nowadays, especially in the heat of the summer, you would be tempted to enter the same building, this time rather to take some refreshment!

You think you have recognized the place, you hesitate to risk a name; indeed, you are at the **BRASSERIE DORVAL**, a very popular and busy establishment on Lakeshore Drive!

Let's go back to the photo, shot on St. Joseph Street many, many years ago; it is showing Mechanic Joseph Aubry (right) and his helper, Jean-Louis Boyer, standing in front of the **DORVAL GARAGE**. As shown on the sign over the windows, it was owned at the time by a Mr. W.A. Brenie.

Later, Mr. Aubry did like Victor Kiam with the Remington shavers! He liked the place so much ... that he bought the garage! He operated it for many years before selling it and buying another one, of smaller dimensions, also located on St. Joseph Street but between Pine Beach and Clément Streets. After some years, he sold the business and retired. Contrary to the large number of service stations seen on Dorval Avenue these days, there was not much competition on St. Joseph at the time. There was the "**SHELL**" station of Albert Boyer (at the corner of Dorval Avenue) and the next one was Bissonnette's "**SUNOCO**" just west of **VALOIS BAY** Avenue. In the 1980's, the little garage closed; in order to comply with revised zoning regulations, it was torn down and the land has remained vacant since!

Mr. Aubry, whose relatives and friends called "Jos.", didn't have to travel far to get to

work at his first garage ... he lived right across the street (where Dr. Lefebvre has her office today). An indefatigable worker Mr. Aubry, even after a good day's work, most evenings found time and energy to perform small car repairs in his backyard! It was hard to find a better man to adjust brakes!

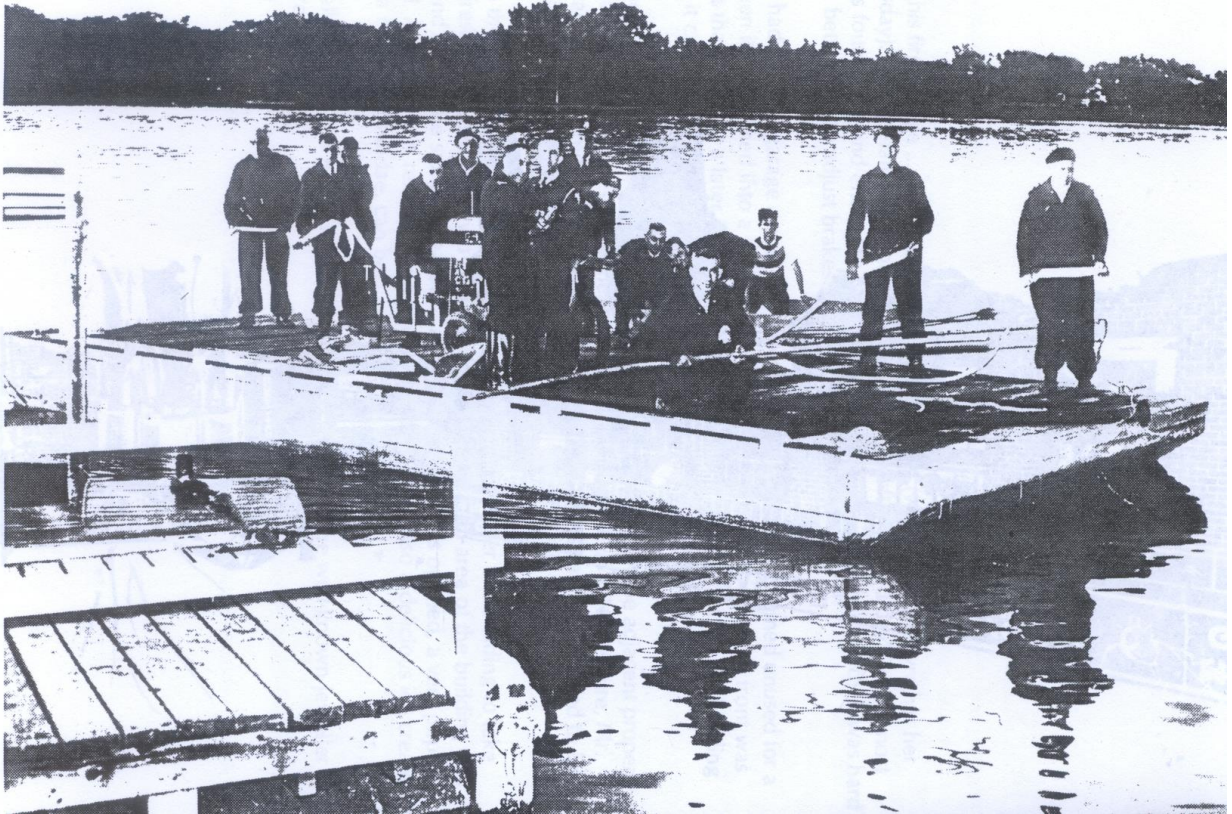
After he had sold the garage across the street, the latter building remained unused for a while; then it was turned into a four-dwelling residence. The cornice at the front was added at that time. At a later date, business man Lindy Viberg purchased the building and had it converted; not too long after, the **BRASSERIE DORVAL** opened.

When the Hébert family sold the garage that had been erected on the adjacent property (to the east) following the establishment of the first **DORVAL BUS LINE** venture, Mr. Viberg had also acquired the large building and had it progressively transformed to be suitable for various types of business.

Earlier in the text, it was mentioned that nowadays we can enter this building to take some refreshment ... we have two choices! In recent years, an area of the building was altered and during the summer season ... an **ICE CREAM BAR** is opened, a very popular spot too! A cold beer is refreshing on a hot summer day but also a delicious ice cream cone or a chocolate sundae, can be!

Incidentally, Mr. Joseph Aubry was the father of **JEAN-GUY**, the well-known jeweller on Lakeshore Drive!





plus de quarante ans) et Honoré Paradis, qui à l'époque tenait épicerie dans l'édifice occupé présentement par la Restaurant Natalino, face au Parc St-Charles.

Quand on parle du C.P.C., cela nous reporte aux années de guerre et aux exercices d'obscurcissement (ou d'obscuration) que tenait régulièrement cet organisme. Le C.P.C. était l'abréviation pour le Comité de la Protection Civile; il consistait en une force de réserve, genre policiers auxiliaires, qui au cas d'attaques aériennes ou autres était prête à intervenir et à aider la population civile, en coopération avec les Forces Armées, les services de police/pompier, l'Ambulance St-Jean, la Croix Rouge, etc.

Dans la Région de Montréal, on pouvait compter sur des effectifs de plus de 4,000 personnes que l'on identifiait par le terme "warden", étant donné leurs fonctions. L'organisme était sous les ordres de M. Charles Barnes, alors directeur-adjoint à la Police de Montréal. Ce monsieur était bien connu dans la région; il fut Maire de Pointe-Claire et fonda l'Agence de sécurité qui porta son nom.

Ceux qui on connu cette époque se rappelleront les fameux exercices d'obscurcissement ... les "blackouts" ou comme le disait le nom, tout devait être dans l'obscurité totale. On conseillait aux gens de rester à la maison ... en prenant soin d'éteindre les lumières; tout s'arrêtait! A Montréal et à la grandeur du réseau, à l'heure convenue tous les tramways s'arrêtaient, les autobus s'immobilisaient en bordure de la rue et on attendait, toutes les lumières éteintes aussi, la consigne du "All Clear". Inutile de mentionner que les sanctions étaient très sévères pour ceux qui osaient défier l'autorité! Pendant l'exercice, des bombardiers survolaient le secteur afin de surveiller les manoeuvres et d'en évaluer les résultats!

Quelques dates d'exercices d'obscurcissement:

9 juin 1941, 10 novembre 1941, 22 février 1942, 21 septembre 1942, etc.

C.P.C. TRAINING

This photo, taken at the beginning of the 1940's, is showing the local members of the C.P.C. aboard the barge and arriving at Dorval Island for a training session; it was also to test a brand-new pump. We don't know if the machine performed as per specifications and what happened to it at the end of the war ... only the young fellow in the rowboat behind the barge could probably tell us, if he remembers of course!

Depending on your age, the number of years you have been living in Dorval and your memory, you will probably recognize some of the men appearing in the photo, maybe all of them! If it can be of help to you in your research, let's say that Donat Lefebvre is at the center; Clément Lachapelle is behind. The two gentlemen holding the nozzle are a Mr. Massie and Sylvio Boyer (father of Sylvain, George V Avenue). Dorval's Police and Fire Chief, Damase Boyer, is easily recognizable ... he is the only one in uniform! At the rear of the barge, holding hoses, are Théophile Vernier (a Bell Telephone employee for over 40 years) and Honoré Paradis, the owner of the grocery/general store located where Natalino's is today!

When we speak of the C.P.C. (Civil Protection Committee), it automatically brings us back to the wartime years and the BLACKOUT exercises held at regular intervals. The C.P.C. was a reserve force and its members were like auxiliary police officers. In case of air raids, they had to be ready to help the civilian population, in cooperation with the Armed Forces, the Police and Fire Departments, St. John's Ambulance, the Red Cross, etc...

In the Montréal area, there were over 4,000 men under strength because of their duties, most of them were called "wardens"! They were under the command of Mr. Charles Barnes, at the time second-in-command of the Montréal Police Department. Mr. Barnes was later appointed Director; he was also Mayor of Pointe Claire and established the Investigation Bureau that bore his name.

For those who remember that era and the "blackouts" ... the C.P.C. meant it, total darkness was mandatory! Residents were advised to stay home and switch off all lights; everything had to come to a standstill. In Montréal and all over the transit system, at the set time all streetcars stopped, buses made it to the curb and stopped too ... all those vehicles waiting, all lights off, for the "All Clear" signal. Useless to say that sanctions were heavy for those who would have defied orders!

While the exercise was carried on, bombers flew over the area in order to keep an eye on the manoeuvres and to assess the results!

Some dates when "Blackout" exercises were held:

June 9, 1941 - November 10, 1941 - February 22, 1942 - September 21, 1942

L'AÉROPORT DE MONTREAL (DORVAL)

Une note à l'endos de cette photo nous informe qu'elle fut prise en 1944; l'inclinaison du soleil nous indique qu'elle a aussi été prise en début d'après-midi! Elle représente l'**AÉROGARE** du nouvel aéroport qui avait été ouvert à la circulation aérienne le 1er septembre 1941. L'inauguration officielle de l'édifice avait eu lieu le 1er décembre de la même année.

L'appareil de **TRANS-CANADA AIR LINES** (dont le nom sera changé quelques vingt ans plus tard pour "**AIR CANADA**") est un **LOCKHEED 18**, appelé aussi "Lodestar", pouvant transporter quatorze passagers. La compagnie aérienne en acquit 15 au cours de la Seconde Guerre mondiale. Le **CF-TCY** semble seul sur le tablier; quoique le trafic aérien civil fut un peu restreint par le conflit, plusieurs autres transporteurs desservaient déjà l'aéroport sur une base régulière, dont quelques-uns avaient été à St-Hubert au préalable, comme les **CANADIAN COLONIAL AIRLINES**, **QUEBEC AIRWAYS** et **NORTHEAST**. **CANADIAN PACIFIC AIR LINES** s'amena en mai 1942.

Revenons à l'**AÉROGARE**; elle avait été conçue par les architectes du Ministère fédéral des Transports. Sa forme courbée la faisait ressembler étrangement à l'aérogare originale de l'**AÉROPORT NATIONAL DE WASHINGTON, D.C.** L'édifice était situé à l'extrémité de l'actuelle rue Albert-de-Niverville, dans l'aire de manoeuvre juste à l'ouest de la jetée transfrontalière de l'aérogare d'aujourd'hui. A son extrémité, la route d'accès décrivait un grand cercle au centre duquel on retrouvait le mât règlementaire et un magnifique arrangement de fleurs et de rocailles.

A la fin des hostilités, l'aviation civile prit un essor considérable et l'édifice devint vite trop exigü; un étage fut ajouté du côté gauche (sud) ainsi qu'une allonge pour le fret aérien. Avec l'ouverture d'un terminus pour les vols transatlantiques, l'édifice devint l'aérogare pour les vols locaux, nationaux et transfrontaliers, de là l'appellation "**DOMESTIC TERMINAL**" qui l'identifia par la suite. A l'époque, il n'avait que deux routes principales à l'aéroport et elles menaient chacune aux aérogares; elles étaient connues simplement comme les "**DOMESTIC ROAD**" et "**TRANS-ATLANTIC ROAD**". Elles devinrent par la suite les Routes "A" et "B" respectivement, qui sont aujourd'hui les rues Albert-de-Niverville et Stuart Graham ... avec numéros civiques intégrés à ceux de la Cité de Dorval.

En mai 1956 débuta la construction de l'aérogare actuelle, qui fut inaugurée le 15 décembre 1960. Cette dernière date marquait aussi la fermeture du "**TERMINUS DOMESTIQUE**", la première aérogare de Dorval! L'édifice abrita la succursale postale de l'aéroport pendant quelque temps puis fut par la suite démolie pour permettre

l'agrandissement de l'aire de manoeuvre des avions entre la **NOUVELLE AEROGARE** et le secteur des hangars et du fret aérien. Il n'en reste aucune trace aujourd'hui ... sauf des souvenirs!

En février 1946, la **COMPAGNIE DE TRANSPORT PROVINCIAL** (l'ancêtre de **VOYAGEUR** et **d'ORLEANS-EXPRESS**) prit la relève du "Ferry Command" qui assurait le transport des employés entre Montréal et l'aéroport; il y avait aussi un parcours vers Beaconsfield. A certaines heures, seuls quelques autobus passaient par cette aérogare. Pour les distinguer, ils arboraient l'enseigne "**AIRPORT TOWER**" dans leur pare-brise, ça décrivait clairement l'endroit ... la tour de contrôle étant située sur le toit! Si vous vous rappelez les vieux autobus "**REO**", aux couleurs traditionnelles orange et noir de la CTP, qui s'arrêtaient au restaurant "Chez Nick" (Bord du Lac/Tulipe) en route vers l'aéroport ... leur enseigne "**AIRPORT TOWER NO. 4**" indiquait qu'ils passaient par **l'AEROGARE** que l'on voit dans la photo et qui comme d'autres bâtiments et installations, fait maintenant partie de la petite histoire de l'aéroport!

MONTREAL AIRPORT (DORVAL) ...

A note at the back of this photo tells us that it was taken in 1944. Further, a closer look at the inclination of the sun and we can assume that it was taken in the very early afternoon!

The photo represents the **TERMINAL BUILDING** of the new **MONTREAL AIRPORT** opened to traffic on September 1, 1941. The official inauguration of the building took place on December 1 of the same year.

The **TRANS-CANADA AIR LINES** aircraft (the corporate name of **TCA** would be changed some twenty years later to "**AIR CANADA**") is a **LOCKHEED 18**, also known as "Lode-star"; it can accommodate 14 passengers. The Company acquired 15 such airplanes during the Second World War. The **CF-TCY** seems alone on the parking apron; While civilian operations were a bit restricted by the hostilities, nevertheless many other carriers were already serving the airport on a regular basis. Some, such as **CANADIAN COLONIAL AIRLINES**, **QUEBEC AIRWAYS** and **NORTHEAST** had been in St. Hubert before. **CANADIAN PACIFIC AIR LINES** came in May 1942.

Let's go back to the **AIR TERMINAL**; it had been designed by the Department of Transport's architects. Its curved frontage made it look amazingly like the original terminal at **WASHINGTON NATIONAL AIRPORT, D.C.** The building was located at the end of today's **ALBERT de NIVERVILLE** Street, in the manoeuvring area just west of the

Transborder Finger of the present **AIR TERMINAL** Building. The access road made a large circle there and at its center we could find the regulatory flagpole and nice rock and flower garden.

At the end of the war, civil aviation developed at a rapid pace and soon the building became overcrowded. A second floor was added on the left side (south), together with extensions for air cargo. With the opening of "terminal" terminal for **OVERSEAS** flights, the building served exclusively local, national and transborder movements ... that is why from now on it was to be referred to as the "**DOMESTIC TERMINAL**" ! In those days, there were only two main roads on the airport, both leading to terminals; they were simply identified as the **DOMESTIC ROAD** and ... the **TRANS-ATLANTIC**, of course. They later became Routes "**B**" and "**C**" respectively. Today, they are known as the **Albert de Niverville** and **Stuart Graham Street** and their civic numbers coincide with those in the City of Dorval !

The construction of the present **AIR TERMINAL** began in May 1956; the new building was officially opened on December 15, 1960. The old **DOMESTIC TERMINAL** closed; it was used by the Airport Postal Station for a short time and later demolished to allow for the enlargement of the aircraft manoeuvring area between the new terminal and the hangar/air cargo area. Nothing remains of the building today ... other than memories.

In February 1946, **PROVINCIAL TRANSPORT COMPANY** (the forerunner of **VOYAGEUR** and **ORLEANS EXPRESS**) took over the employees' bus transportation from the "**FERRY COMMAND**". Service was provided between Montréal and the Airport and one line ran to Beaconsfield. At certain times, only specific trips were routed via the **DOMESTIC TERMINAL**. For identification, the buses displayed the sign "**AIRPORT TOWER**" on their windshield ... it clearly defined the place, the traffic control tower being on top of the building.

If you remember the old **PTC** orange and black "**REO**" buses that stopped at "Nick 's Restaurant " (Lakeshore Drive/Tulip), their sign said "**AIRPORT TOWER NO.4**" meaning they were stopping at the **AIR TERMINAL** shown in the photo and that is now like many other building and installations, part of the Airport history.





OU SOMMES-NOUS ...

Un article qui paraît dans la présente édition d'**HERITAGE DORVAL** fait allusion au 40^e Anniversaire du Centre d'achats "**LES JARDINS DORVAL**". Eh bien, le terrain vague à l'arrière-plan de la photo est depuis 1954 ... l'emplacement du **CENTRE D'ACHATS**. Probablement que la pancarte au milieu du champ annonçait: "**TERRAIN A VENDRE**".

Difficile à croire que les deux jeunes garçons sont en fait sur la **RUE DORVAL**; il est aussi plus que probable que les parents ont eu amplement de temps pour prendre la photo avant qu'une automobile vienne les déranger.

Avec la clôture et la barrière de ferme, le fossé et les gros arbres, nous sommes encore à bien des années de cette grande artère d'aujourd'hui avec bande centrale, trottoirs latéraux, éclairage et signalisation modernes et sa circulation intense. A l'époque ... pas d'autobus de la **STCUM**, seulement quelques autos et camions et de grosses chances d'y rencontrer plutôt les chevaux du marchand de bois/charbon Hébert ou du laitier Arthur St-Onge.

Qui sont les deux jeunes qui apparaissent au centre de la photo? Ce sont deux enfants de la famille **LYMAN**, qui demeurait en face, dans une grande maison (un genre de semi-détaché du temps) de couleur beige/crème. Les **BELLEMARE** demeuraient à l'époque dans le logis attenant. Cette maison était dans le secteur du **RESTAURANT CHOWS**.

Qui parle des **LYMAN**, les associe immédiatement au chemin de fer. Le père, **DUNCAN**, a travaillé pendant plus de cinquante ans au **CANADIEN-PACIFIQUE**, à l'entretien de la voie. Il fut certainement un des rares dans la compagnie à recevoir la "**GOLDEN PASS**", attestant de son demi-siècle au service du **CPR**. Il fut longtemps contre-mâitre de la section locale et quand l'hiver arrivait, il avait la responsabilité du déblaiement des voies de son secteur ... il maniait cette imposante **CHARRUE** avec la précision d'un tireur d'élite. Comme il connaissait son secteur par coeur, il n'avait pas besoin de balises pour indiquer les obstacles. Vous vous rappelez peut-être les Donat Bissonnette, François Constant, Ovila Giroux, Albert Ladouceur et Donat Lefebvre qui composaient son équipe ... le dernier (résidant de la rue Décary/La Présentation pendant nombre d'années) était aussi son adjoint sur le chasse-neige.

WHERE ARE WE ...

The present edition of **HERITAGE DORVAL** features an article on the 40th Anniversary of the "**DORVAL GARDENS SHOPPING CENTRE**". Well, the open field forming the background in the photo is, since 1954, the site of the ... **SHOPPING CENTRE**. Most likely, the sign in the middle of the field reads: "**LOT FOR SALE**".

Hard to believe, but the youngsters are in fact standing on **DORVAL AVENUE** and probably the person who was taking the photo had ample time to do so before an automobile came along.

With the fence and farm gate, the open ditch, the big trees, we are still a long way from the main thoroughfare of today with the median strip, sidewalks on both sides, modern lighting and traffic signals, ornamental trees, flowers, etc... and the steady flow of traffic. At the time, just a few cars and trucks, no **MUCTC** buses; there were more chances to see the horsedrawn vehicles of Mr. Hébert (the wood and coal merchant) or Arthur St. Onge's wagon (the milkman).

Who are the two youngsters at the center of the photo? They are two of the children of the **LYMAN** Family, who lived just across the street in a large beige/cream house (a semi-detached type of the era). The **BELLEMARE'S** occupied the adjoining dwelling. The house was located in the area of today's **CHOW' RESTAURANT**.

Whoever mentions the name **LYMAN**, immediately associates them with the railways. The father, **DUNCAN**, worked for **CANADIAN PACIFIC RAILWAY** for over fifty years, in maintenance-of-way service. He was among the few in the Company to receive the "**GOLDEN PASS**", an attestation of half-a-century of service at the **CPR**. He was for many years the section foreman here and when winter came, he had the responsibility of snow removal in his territory ... he handled that huge **PLOW** with the precision of a sharpshooter. No need for him to have markers indicating obstacles, he knew the line by heart.

You may also recall Messrs. Donat Bissonnette, François Constant, Ovila Giroux, Albert Ladouceur and Donat Lefebvre, who were members of his team ... the latter (a long time resident of Décary/La Présentation Avenue) was also his assistant on the **SNOWPLOW**.

POLICIERS/POMPIERS ... OU LES DEUX

Cette photo, datant de 1961, nous montre nos véhicules de lutte contre l'incendie à l'époque. Les deux aux extrémités sont tout neufs tandis que le camion-pompe "**WHITE**", au centre, avait été acquis en 1950 pour remplacer le premier véhicule motorisé du service, livré en 1927. Les personnes apparaissant près des véhicules, au cas où vous ne les reconnaîtriez pas, sont dans l'ordre habituel. Le constable Yves Martel, le Père Mario Poulin (alors vicaire à la paroisse et aumônier du service), le lieutenant Robert Rousse et le constable André Cardinal. En arrière-plan, on remarque la caserne adjacente à l'Hôtel de Ville qu' on avait dû construire pour accommoder les nouveaux appareils; le **POSTE DE POLICE ET DE POMPIERS**, dans la partie nord de l'édifice, était devenu inadéquat. Quoiqu'on ne le voit pas, le camion "**WHITE**" était encore lettré à l'époque "**VILLE DE DORVAL**", avec les armoiries du "**FORT PRESENTATION -1666**".

Laissons un peu les appareils ... pour parler des **POMPIERS**. A l'époque c'était d'abord des **POLICIERS** (pas encore de policières dans ce temps-là), qui faisaient office de sapeurs-pompiers au besoin. On faisait appel aux **VOLONTAIRES** ou auxiliaires ... lorsque l'incendie prenait des proportions alarmantes.

Vers 1964, on procéda à une réorganisation des Services de protection et il s'ensuivit la formation de deux identités différentes, les **POLICIERS** et les **POMPIERS**. Au besoin, ces derniers pouvaient rapidement compter sur l'aide de leurs confrères policiers ... c'était l'entente mutuelle du temps.

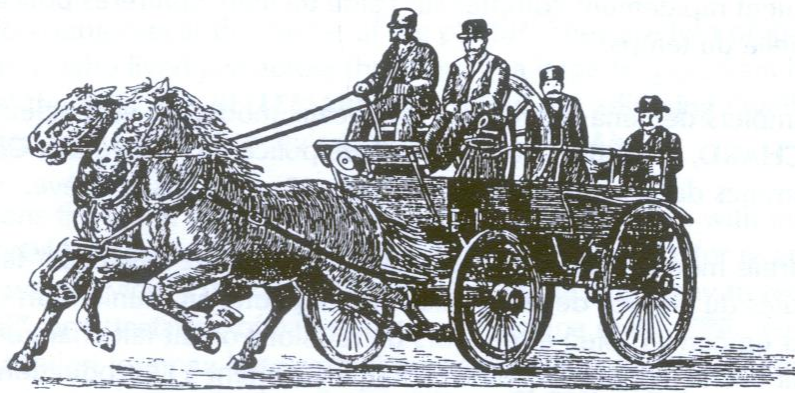
Policiers et pompiers déménagèrent dans des locaux modernes et spacieux, sur le **BOULEVARD BOUCHARD**, en 1966. Notre service de police fut intégré à la **C.U.M.** en janvier 1970; nous sommes depuis desservis par le Poste 13 qui a pris la relève.

Des trois appareils montrés sur la photo, seule la "**GRANDE ECHELLE**" fait encore partie du parc-véhicules du Service des Incendies. Quoiqu'on l'ait munie d'un cabine (pas chaud en hiver un convertible.) et que lors de revisions on ait fait changer l'appellation "**100 pieds**" sur l'échelle, pour "**30 mètres**" conformément à l'introduction du système métrique, le camion demeure encore très reconnaissable parmi la flotte de camions récents dont notre Service des Incendies est présentement doté.

Vous rappelez-vous l'époque qui a précédé cette photo, où la **SIRENE** au sommet de la tour (pour le séchage des boyaux) du **POSTE DE POLICE/FEU**, nous avertissait d'un incendie. Les **POMPIERS VOLONTAIRES** se dirigeaient en courant vers l'intersection Martin/St-Joseph où ils sautaient dans le camion pour se rendre au feu ... bien sûr, la vitesse n'était pas celle des puissants véhicules d'aujourd'hui. Pour ceux qui comme moi

étaient encore enfants ... la **SIRENE** avait une autre fonction, celle d'annoncer le "**COUVRE-FEU**" à 0900 heures tous les soirs. Vite à la maison, ceux et celles qui n'avaient pas encore 16 ans.

En terminant, faisons appel à votre mémoire ... quel était le numéro de téléphone des pompiers, à l'époque? Non, ce n'était pas encore le "911" ou le 631-5557; lorsque la standardiste de **BELL** vous disait. "**NUMBER PLEASE**", vous n'aviez qu'à demander le ... **ZONE 8-552**.



POLICEMEN/FIREMEN ... OR BOTH.

This photo taken in 1961, is showing our firefighting equipment at the time. The ladder truck and pumper at both ends are brand-new while the **"WHITE"** truck, at the center, had been acquired in 1950 to replace the first motor vehicle purchased by the Town in 1927.

The people accompanying the vehicles, in case you have not recognized them, are from left to right: Constable Yves Martel, Father Mario Poulin (Vicar at La Présentation and Chaplain of the Department), Lt. Robert Rousse and Constable André Cardinal. At the rear, we can see the new building that had to be erected in order to house the recently-purchased equipment. The original **POLICE/FIRE STATION**, located in the north section of the City Hall Complex had become inadequate. We cannot see it, but the **"WHITE"** pumper was still lettered **"TOWN OF DORVAL"** and had the coats of arms **"FORT PRESENTATION -1666"** on its sides.

We will leave the equipment aside ... to talk about the **FIREMEN**. At the time, they were **POLICEMEN** (no policewomen in the department yet) first; they also acted as **FIREFIGHTERS** when required. Auxiliary or **VOLUNTEER** firemen were called when fires or disasters reached alarming proportions.

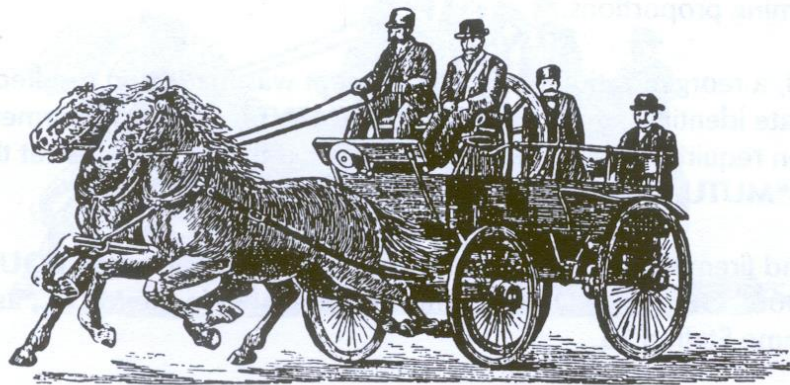
Around 1964, a reorganization of the Department was made and resulted in the creation of two separate identities, the **POLICE DEPARTMENT** and a newly-formed **FIRE DEPARTMENT**. When required, the firemen could count on their "confrères" at the Police Station ... it was the **"MUTUAL AID"** at the time.

Policemen and firemen moved to modern and spacious quarters on **BOUCHARD BOULEVARD** in 1966. Our Police Department was integrated in the **M.U.C.** as of January 1970 and has become Station 13.

Of the three vehicles featured in the photo, only the **LADDER TRUCK** is still on the roster

of our local Fire Department. A cab was added many years ago (a convertible was not too warm in winter) and when further alterations were made, the script "100 Feet" on the ladder was changed to read "30 Meters" ... the metric system had been introduced. The vehicle is still quite recognizable in the present fleet of modern equipment owned by our **FIRE DEPARTMENT.**

In closing, let's try your memory ... what was the telephone number for the Fire Department in those days? No, it was not yet "911" or even **MELROSE 1-5557**; when the Bell Telephone operator was answering "**NUMBER PLEASE**", you asked for ... **ZONE 8-552.**





LA FEMME D'UNE ÉPOQUE

C'est de cette époque que nous sommes le plus fier. C'est en cette époque que l'engagement est le plus important. La culture est la plus riche. Les valeurs sont les plus élevées. Les idéaux sont les plus nobles. Les rêves sont les plus grands. Les espoirs sont les plus élevés. Les ambitions sont les plus hautes. Les aspirations sont les plus élevées. Les aspirations sont les plus élevées. Les aspirations sont les plus élevées.

Les premières machines à vapeur. Elles ont révolutionné l'industrie. Elles ont permis de construire des ponts, des routes, des canaux. Elles ont permis de découvrir de nouveaux continents. Elles ont permis de vaincre les éléments naturels. Elles ont permis de créer une civilisation plus avancée. Elles ont permis de faire progresser l'humanité.

Pendant plusieurs années. Elles ont été utilisées dans de nombreux domaines. Elles ont été utilisées dans l'agriculture, dans l'industrie, dans le transport. Elles ont été utilisées dans tous les domaines de la vie humaine. Elles ont été utilisées pour améliorer la qualité de la vie.

À cette époque, les hommes ont été les plus grands. Ils ont été les plus courageux. Ils ont été les plus vaillants. Ils ont été les plus héroïques. Ils ont été les plus nobles. Ils ont été les plus généreux. Ils ont été les plus humains.



LA FIN D'UNE EPOQUE ...

On dit que les animaux se comprennent et même se parlent entre eux. Eh bien, si c'est le cas, on sera sous l'impression que le cheval de gauche semble dire à son compagnon qui regarde attentivement la caméra: Pourquoi penses-tu qu'on nous photographie aujourd'hui ... serait-ce qu'on se préparerait à nous mettre au rancart? Le pire, c'est que la bête n'avait pas tout à fait tort dans ses appréhensions.

La scène d'hiver se passe sur la ferme de la famille **NEWMAN**, la dernière à être exploitée dans les limites de Dorval ... et on est à quelques mois seulement de son abandon.

Laissons notre attelage pour quelques moments et faisons un peu d'histoire sur l'endroit. D'abord, disons que la terre représentait le lot 75 au cadastre de l'ancienne Paroisse de Pointe-Claire. La Côte St-Rémi (qui sera connue plus tard comme la Montée St-Rémi, puis la Montée des Sources) est un des plus vieux chemins de l'île de Montréal, apparaissant même sur des plans de 1815. Il servait de limites entre les Paroisses de Pointe-Claire et de Lachine; on ne parlait pas de Dorval encore à l'époque. En termes d'aujourd'hui, on dirait simplement que la terre des **NEWMAN**, c'était dans le secteur du **GOLF DORVAL**.

Les premiers **NEWMAN** s'installèrent dans le secteur et y établirent une ferme aux environs de 1840; il l'exploitèrent de génération en génération jusqu'au début des années 1970. Les **DESLAURIERS**, dont la maison ancestrale existe toujours, les avaient précédés d'une dizaine d'années.

Pendant plusieurs années, la famille accueillit des membres du "**MONTREAL HUNT CLUB**" qui venaient chasser le renard dans le secteur.

A une époque plus contemporaine, certains se rappelleront le banc d'emprunt de gravier (le "borrow pit") à l'extrémité est de la terre, au premier virage du chemin de la

Côte St-François. Le trou ainsi formé demeura ouvert longtemps, jusqu'au moment où on commença à remplir l'énorme cratère avec des ordures. Le dépotoir devint connu familièrement comme la "dump" (à ne pas confondre avec celle de l'aéroport, qu'on retrouvait dans le secteur à l'arrière de l'emplacement actuel de l'Hôtel Hilton). Un feu y brûlait presque continuellement, mais certains se risquaient toujours à tenter d'y récupérer des choses ... c'était bien avant l'époque des gros incinérateurs, des sites d'enfouissement et du recyclage.

La venue de l'aéroport en 1941 perturba la vie rurale et paisible des cultivateurs et fermiers du secteur; les terres agricoles disparurent graduellement à mesure que l'expansion des activités aéroportuaires justifiait l'achat de terrains supplémentaires. C'est ainsi qu'au cours des années, des fermes comme celles de la Congrégation Notre-Dame, des Wolfenden (vous vous rappelez le laitier) et des Deslauriers passèrent à l'histoire.

Cependant, celle des **NEWMAN** survécut plus longtemps à ces changements et fut la dernière à succomber au progrès.

Un premier projet de redresser la route (la Montée des Sources) afin d'éliminer deux virages dangereux dans le secteur, s'avéra une menace à l'avenir de la ferme et ce n'est pas sans réticence et tristesse que l'on dut se soumettre à l'amputation d'une partie du terrain. Le processus d'abandon était enclenché, alors que quelques années plus tard l'engorgement des pistes de l'aéroport local en nécessitait la construction d'une nouvelle. On acquit des terrains supplémentaires dans le secteur "Des Sources", dont la ferme **NEWMAN**. C'est à l'époque où on procéda à l'aménagement du nouveau Boulevard des Sources (actuel) qui devait contourner la piste projetée. D'autres travaux connexes comme le détournement du chemin Côte St-François furent exécutés mais la nouvelle piste ne fut jamais aménagée. Une forte opposition des populations environnantes et la construction d'un nouvel aéroport à **MIRABEL** contribuèrent à l'annulation du projet. Le terrain acquis demeura en friche pendant quelques années avant qu'une entente entre le Ministère fédéral des Transports et la Cité de Dorval amène la création et l'aménagement du **CLUB DE GOLF DE DORVAL**, un parcours qui s'est rapidement acquis une excellente réputation et qui fait l'orgueil de notre Cité.

En plus d'avoir été la dernière terre en exploitation à Dorval, celle des **NEWMAN** se distinguait par l'utilisation des chevaux pour les différents travaux quotidiens, contrairement aux terres ou fermes voisines où le tracteur avait depuis longtemps supplanté la traction animale. Chez les **NEWMAN**, on avait bien un vieux tracteur mais il n'était pas question de remplacer les chevaux; juste au point de vue fiabilité, ces derniers avaient une bien meilleure fiche de rendement. Pensez-y, avec les chevaux on n'avait pas à se préoccuper d'accumulateurs déchargés, de pneus crevés ou dégonflés, de conduites d'essence gelées en hiver, etc.

Les chevaux dans la photo sont disparus depuis fort longtemps, peut-être que le tracteur est dans un musée, etc; de la terre et des bâtiments de la ferme **NEWMAN**, il ne reste aucun vestige.

Pour rappeler cette époque et la longue association de la famille avec ce secteur de Dorval, la Cité a nommé, en son honneur, le "**CROISSANT NEWMAN**" (Newman Crescent), l'artère formée par le tracé original de la Côte St-Rémi et le redressement de la route, au sud de la rue Reverchon ... sur l'ancienne terre des **NEWMAN**, bien entendu.

THE END OF AN ERA ...

Some will bring up the theory that animals understand each other and even talk among themselves. Well, if it's the case, we will be under the impression that the horse on the left is telling its camera-attentive friend: Why do you think they are taking a photo of us today ... would it be because they are thinking of retiring us? the worse is that the animal wouldn't be that wrong in its assumptions.

This winter scene was photographed on the farm of the **NEWMAN** family, the last to be operated within the limits of Dorval ... and we are just a few months away from its abandonment.

We will leave the horses for a few moments and look at the history of the site. First, we can say that the land was located on Lot 75 in the cadastre of the old Parish of Pointe Claire. Côte St-Rémi Road (to be known later as Montée St. Rémi and then Montée des Sources) is one of the oldest roads on the Island of Montréal; in fact, it is shown on drawings dating from 1815. The road was also the limit between the Parishes of Pointe Claire and Lachine ... we didn't talk of Dorval yet. Nowadays, we would just say that the **NEWMAN's** farm was in the area of the present **DORVAL GOLF CLUB**.

The first **NEWMAN** settled in the area and established a farm in the 1840's; it was operated by the family until the early 1970's. The Deslauriers, whose ancestral house is still in existence, arrived on Côte St. Rémi approximately ten years before.

For many years, the **NEWMAN's** played host to members of the **MONTREAL HUNT CLUB** who gathered there ... apparently there were a lot of foxes to hunt in the area.

In a more contemporary era, some of you may remember the gravel pit at the eastern end of the farm, at the first sharp turn of Côte St. François Road. The large excavation remained opened for a while, until it was decided to fill it with domestic garbage. The disposal area became known as "the dump" (not to be confused with the Airport dump

located at the rear of the present Hilton Hotel site). Although a fire was burning nearly all the time, some daring people were always trying to retrieve something ... it was before the days of large incinerators, controlled waste disposal sites, and recycling.

The coming of the Airport in 1941 was not without disturbing the country and quiet life of the local farmers; agricultural lands gradually disappeared as growth of airport activities warranted more land acquisitions. In the following years, farms such as the ones of the Sisters of the Congregation, of the Wolfenden's (you remember the milkman) and of the Deslaurier became history.

However, the **NEWMAN's** farm survived longer to those changes than its neighbours and was the last one to yield to progress. A project to straighten Montée des Sources in order to avoid two dangerous sharp turns in the area became the first threat to the farm's future; it was not without a certain reluctance and sadness that the family submitted to the amputation of a part of its land. The abandonment process was thrown into gear when a few years later, saturation of the runway network at the local airport necessitated the construction of another landing strip. The Sources Boulevard diversion (present roadway), that was to contour the proposed runway, was built at that time. Other projects were undertaken such as the diversion of Côte St. François Road but the runway was never built. Strong opposition from surrounding populations and the construction of a new airport at **MIRABEL** contributed to the cancellation of the project. The acquired land lied fallow for some years, until an agreement between the Federal Department of Transport and the City of Dorval led to the establishment and development of the **DORVAL GOLF CLUB**, a golf course that didn't take long to build an enviable reputation and become the pride of our City.

In addition to have been the last farm operated in Dorval, the **NEWMAN's** place had another distinction; the family used horses for daily chores, contrary to neighbouring farms where tractors had long replaced animals. **The NEWMAN'S** had an old tractor but it was out of the question to dispose of the faithful horses; just on the aspect of reliability, the horses had a far better record. Just think for a moment ... with the horses, you never had to worry about dead batteries, flat or deflated tires, frozen gas lines in winter, etc.

The two horses in the photo have been gone for a long time, maybe the tractor found its way to a museum or a private collector, etc; of the land and farm buildings at the **NEWMAN's**, nothing remains.

To mark that era and the long association of the **NEWMAN's** with that area of Dorval, the City, in honour of the family, has given the name "**NEWMAN CRESCENT**" to the roadway made of the original Côte St. Rémi and of its first straightening, south of Reverchon Avenue ... on the old **NEWMAN** farm, of course.

A NOS LECTEURS ET LECTRICES ...

Nous espérons que la lecture du présent numéro **d'HERITAGE DORVAL** vous a plu.

Les textes présentés sont le fruit de diverses recherches effectuées par leurs auteurs, qui ont aussi fait appel à leur mémoire. Dans l'exécution de tels travaux, deux vieux adages entrent malheureusement en ligne de compte: L'erreur est humaine et ... la mémoire est une faculté qui oublie. Alors, si vous notiez un erreur ou une omission, ou bien si vous possédiez des renseignements supplémentaires sur un article en particulier, vous voudriez bien communiquer avec nous, de préférence par écrit, au Centre Communautaire Sarto Desnoyers.

Votre considération et votre coopération son appréciées.

La Rédaction

TO OUR READERS ...

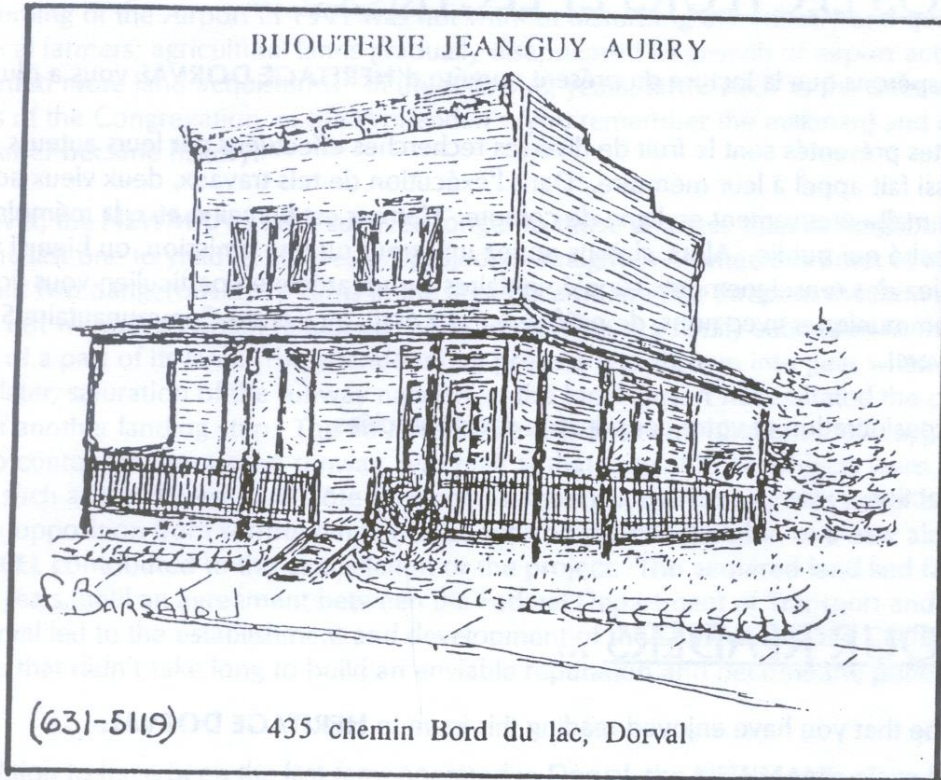
We hope that you have enjoyed reading this issue to **HERITAGE DORVAL**.

The articles featured are the result of various researches from their authors who have also called upon their retentive memory. In such exercises, two old proverbs unfortunately apply: Error is of human nature and ... slips of memory occur.

So, if you have noticed errors or omissions, or have additional information on a particular article, please contact the Historical Society, preferably in writing, at the Sarto Desnoyers Community Centre.

Thank you for your consideration and cooperation.

The Editor



Cette maison fut construite par M. Dosithé Rouse vers 1900. M. Louis Lacroix en a été le premier propriétaire. (S.H.D.)

This house was built by Dosithé Rouse about 1900. Louis Lacroix was the first owner. (D.H.S.)

TABLE DES MATIERES / TABLE OF CONTENTS

AVANT-PROPOS (le rédacteur)	1
FOREWORD (the Editor)	2
MESSAGE DU PRESIDENT	3
A MESSAGE FROM THE PRESIDENT	4
CONSEIL D'ADMINISTRATION 1994	5
1994 BOARD OF DIRECTORS	6
LE CENTRE D'ACHATS A 40 ANS	7
SHOPPING CENTRE CELEBRATES ITS 40TH BIRTHDAY	15
DORVAL ISLAND	22
L'ILE DORVAL	24
COUPE DE LA GLACE SUR LE LAC ST-LOUIS	34
ICE-CUTTING ON LAKE ST.LOUIS	37
ST. MARK'S CHAPEL	42
LA CHAPELLE ST. MARK	44
NOS ANCETRES	47
OUR FOREFATHERS	48
THE SISTERS OF THE HOLY NAMES OF JESUS AND MARY	50
LES SOEURS DES SAINTS-NOMS DE JESUS ET MARIE	53
EN VOITURE / ALL ABOARD	58
ALL ABOARD / EN VOITURE	59
PAS UN OUBLI	62
IT WAS INTENTIONAL	63
ALBUM	64
Scènes dorvalaises d'une autre époque Dorval Scenes of Another Era	
NOS ANNONCEURS	107
OUR ADVERTISERS	