

# Devenir une ville : Dorval, ses clubs d'élite, et la relation entre l'homme et le cheval (1855-1941)

Par  
Catherine Paulin  
Candidate au Doctorat en Histoire  
Université de Montréal

Juin 2021

## Contents

Table de Figures .....	1
Introduction: Dorval, de la paroisse de Lachine, et l'élite de Montréal .....	3
Alfred Brown et Bel-Air .....	8
Un nouveau souffle: établir de nouveaux développements et partager l'espace .....	11
Accroître l'accessibilité.....	13
Clubs sociaux et loisirs de l'élite .....	17
Maintien du statut social .....	24
Relations entre les hommes et les animaux .....	24
Conclusion: Une ville en développement .....	30
Bibliographie .....	33

## Table de Figures

Figure 1 Dorval Que. St. Charles St. West Side, Montréal and Coteau Landing: International Post Card Co., 19--?, BAnQ 0002630845 .....	4
Figure 2 Quatre-Vents - Dorval Résidence de campagne de M. Désiré Girouard, C.R., M.P/, Le Monde Illustré, Vol. 6, no 284 (12 october 1889), p. 188. BaNQ 0002749598 .....	5
Figure 3 War Canoe - Dorval, 1892, Archambault, Henri E., 1893, in Lake St. Louis Old and New, BAnQ 0002725663 .....	6
Figure 4 Alfred Brown, Esqre, Montréal, de l'album du capitaine Frederick Stevenson, c. 1870, Musée National des Beaux-Arts du Québec (MNBAQ).....	8
Figure 5 Hopkins, Henry W. Atlas of the city and island of Montreal, Provincial Surveying and Pub. Co. 1879. and cut-out showing lots 8 and 9, still appearing under the name Smith.. <b>Erreur! Signet non défini.</b>	
Figure 6 "Bel-Air." Built by the late Alfred Brown, 1874; now the Forest and Stream Club, Dorval by Henri E. Archambault, 1893, found in Lake St. Louis Old and New Illustrated by Désiré Girouard, BAnQ 0002725660 .....	11
Figure 7 Hopkins, Henry W. Atlas of the City and Island of Montreal, Provincial Surveying and Pub. Co. 1879. Cut-out showing Dorval Station and the railway tracks, and, in the upper left corner, lot 8.....	14
Figure 8 Dorval Station, 1888. Grand Trunk Railway Company of Canada. Henri E. Archambault, 1893, found in Lake St. Louis Old and New, by Désiré Girouard, BAnQ 0002725661 .....	16
Figure 9 Forest and Stream Club, Dorval, QC, about 1896. Wm. Notman & Son. McCord Museum Archives, VIEW-2806.....	17
Figure 10 Dining Room, Forest and Stream Club, Dorval, QC, about 1896. Wm. Notman & Son. McCord Museum Archives, VIEW-2808. ....	19
Figure 11 Fox Hunting, Montreal Hunt Club, QC, about 1885. Wm. Notman & Son. McCord Museum Archives, VIEW-2580.1 .....	20
Figure 12 "Bel-Air Jockey Club," Dorval. Steeplechase, June 1893. Henri E. Archambault. Found in Lake St. Louis Old and New by Désiré Girouard. BAnQ 0002725664.....	22

Figure 13 Horse & carriage, Dorval, QC, about 1895. Harold Haig-Sims. McCord Museum Archives, MP-1978.82.157 ..... 26

Figure 14 Stables, Montreal Hunt Club, Montreal, QC, 1884. Wm. Notman & Son. McCord Museum Archives, II-75700. .... 26

Figure 15 Montreal, finish Dorval Derby. Montreal, Weiss Import Co, Between 1924 and 1933. BAnQ 0005586379. .... 29

## Introduction: Dorval, de la paroisse de Lachine, et l'élite de Montréal

Malgré une forte prédominance anglo-saxonne parmi les riches propriétaires montréalais vivant près du mont Royal sur l'île de Montréal, l'historienne Nadine Klopfer nous rappelle avec justesse le sentiment général de fierté que tous les Montréalais ressentaient envers la belle partie de la ville sur les pentes du mont Royal, ainsi que le passé rural du secteur : « Justement, depuis les années 1840, l'expansion avait commencé à s'étendre vers le mont Royal avec de riches marchands, dont le baron du sucre John Redpath, qui érigea des villas de banlieue sur son versant sud. Même si un voyage à la montagne était encore perçu comme un voyage « hors de la ville » dans les années 1850, cela allait changer rapidement au cours des décennies suivantes. »<sup>1</sup> Lieu de forte importance symbolique dans l'histoire de Montréal, un point bien argumenté par Klopfer, il abritait également des luttes de pouvoir rendues perceptibles par sa hauteur imposante au-dessus du centre-ville.<sup>2</sup> La zone est un exemple précoce des types de développements qui se produisent dans des espaces et des lieux facilement accessibles depuis un centre-ville, avec suffisamment de nature intacte pour devenir des espaces de loisirs et de confort pour l'élite.

Ainsi, au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, la population bourgeoise la plus connue de la ville de Montréal s'est principalement établie dans de somptueuses résidences de ce qui deviendra plus tard le Golden Square Mile. Situé au pied du mont Royal, considéré comme l'un des parcs les plus naturels et les plus beaux de l'île, le quartier abritait de nombreux hommes d'affaires anglophones prestigieux d'origine britannique. Ces hommes et leurs familles occupaient souvent des postes de direction dans des banques et des comités du chemin de fer, possédaient des lignes de bateaux à vapeur et étaient associés au commerce outre-mer

---

<sup>1</sup> Nadine Klopfer, "Upon the Hill: Negotiating Public Space in Early 20th Century Montreal," *Zeitschrift für Kanada-Studien* 29.2 (2009): 88.

<sup>2</sup> *Ibid.*, 92-93.

de marchandises de première nécessité, pour ne citer que quelques exemples. Essentiellement, ils dominaient les secteurs financier, commercial, industriel et du transport qui étaient alors basés à Montréal ou à Toronto.<sup>3</sup> L'historien Paul-André Linteau, dans son livre portant sur l'histoire de Montréal depuis la Confédération, cite Margaret W. Westley qui rappelle le caractère exclusif, élitiste et fermé de ces cercles sociaux.<sup>4</sup> Linteau souligne également l'importance des rituels sociaux pour ces familles: les réceptions, les visites de clubs et le rituel du thé de l'après-midi faisaient partie intégrante de leur vie.<sup>5</sup> Les espaces et les lieux furent associés au développement des loisirs et des rituels de la vie quotidienne dans le Golden Square Mile et les abords du mont Royal... mais pas exclusivement en ces lieux.



Figure 1 Dorval Que. St. Charles St. West Side, Montréal and Coteau Landing: International Post Card Co., 19--?, BANQ 0002630845

Les centres de villégiature, destinations populaires et accessibles depuis le cœur de la ville, offraient une évasion de l'agitation de la vie urbaine. Ceux-ci avaient gagné en popularité dans les années 1850. Dans *Faire et Fuir la Ville*, l'historienne Michèle Dagenais décrit le mouvement des élites de la société vers des espaces proches et accessibles des villes comme étant une forme de « colonisation » de ces espaces, opposant les classes sociales nouvellement arrivées aux classes déjà présentes, souvent

---

<sup>3</sup> Paul-André Linteau, René Durocher, and Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain: De la Confédération à la crise (1867-1929)* (Les Éditions Boréal, 1989), 172.

<sup>4</sup> Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération* (Les Éditions du Boréal, 1992), 169.

<sup>5</sup> Ibid.

rurales, dont des populations franco-catholiques et des agriculteurs déjà établis dans les régions.<sup>6</sup> Cette forte envie de fuir la ville, de se rapprocher de la nature tout en conservant leur confort de bourgeois de Montréal, a conduit à la transformation de ces nouveaux espaces en lieux convoités. Leur définition de ce qui était considéré comme faisant partie de la nature, qui entraînait souvent en conflit avec ce que l'on pouvait déjà trouver dans ces espaces, ainsi que leurs capacités et moyens de transformer ces lieux pour leur propre usage sont décrits par Dagenais comme une source de fierté.<sup>7</sup> L'historien décrit le mouvement qui a changé Pointe-Claire.<sup>8</sup> Faisant partie de la paroisse de Lachine à l'époque, le sort du village de Dorval fût similaire : les vacanciers riches achetaient un terrain et y construisaient des résidences d'été, tandis que d'autres louaient des maisons de la population locale ou séjournaient à l'hôtel.



Figure 2 Quatre-Vents - Dorval Résidence de campagne de M. Désiré Girouard, C.R., M.P./, *Le Monde Illustré*, Vol. 6, no 284 (12 October 1889), p. 188. BaNQ 0002749598

Comme il est maintenant possible de le constater, la présence de ce qui était considéré comme un environnement « naturel » était de la plus haute importance dans le choix et le développement de nouveaux centres de villégiature à l'écart de la ville. Caroline Aubin-Des Roches ainsi que Michèle Dagenais suggèrent qu'en fait, les vacanciers cherchaient non seulement à passer du temps à la campagne, mais

---

<sup>6</sup> Michèle Dagenais, *Faire et fuir la ville: Espaces publics de culture et de loisirs à Montréal et Toronto aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles* (Presses de l'Université Laval, 2006), 187.

<sup>7</sup> *Ibid.*, 189.

<sup>8</sup> *Ibid.*, 195.

étaient aussi confrontés à un dilemme intéressant. Leur vision d'un environnement « naturel » était teintée par le confort et les activités que leur procurait un mode de vie plus urbain. Aubin-Des Roches qualifie cela de paradoxe : le mode de vie en villégiature et les vacances sont considérés comme un moyen d'échapper aux turbulences et au rythme rapide de la vie urbaine, alors qu'il cherche aussi à le répéter et à l'incarner comme un sous-produit de cette même société.<sup>9</sup> Dagenais pose ainsi la question : « la ville à la campagne ou la campagne à la ville? »<sup>10</sup> L'accessibilité des magasins d'alcool, des bibliothèques, des épiceries, des pharmacies et autres fournisseurs<sup>11</sup> en conjonction avec un environnement propice aux activités de loisir (terres, bords de l'eau) ont rendu ces centres de villégiature « loin de la ville » très attrayants pour les riches vacanciers citadins. Le petit village de Dorval (paroisse de Lachine) correspondait à ces désirs.



Figure 3 War Canoe - Dorval, 1892, Archambault, Henri E., 1893, in *Lake St. Louis Old and New*, BAnQ 0002725663

---

<sup>9</sup> Caroline Aubin-Des Roches, "Retrouver la ville à la campagne La villégiature à Montréal au tournant du XX<sup>e</sup> siècle," *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine* 34, no. 2 (2006): 18.

<sup>10</sup> Traduction par Dagenais dans *Faire et fuir la ville: Espaces publics de culture et de loisirs à Montréal et Toronto aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, 235.

<sup>11</sup> Ibid.

L'objectif de ce rapport est de mettre en lumière les éléments significatifs qui ont mené Dorval à se séparer de Lachine en 1892 et à devenir une ville en 1903.<sup>12</sup> Il s'agit aussi de réfléchir sur ces éléments et sur le rôle joué par les relations homme-animal pour faire de la ville ce qu'elle est aujourd'hui. Par cette synthèse des documents fournis par le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval et la Cité de Dorval, ainsi que par des recherches historiques et archivistiques complémentaires, nous espérons démontrer que quatre aspects ont été de la plus haute importance pour assurer la popularité du territoire, son développement du milieu à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et sa croissance en une ville culturellement et socialement différente des autres régions de l'île de Montréal. Nous pouvons compter la présence des membres de l'élite de la société et leur vision d'une ébauche de la ville au bord du fleuve (dont celle de M. Alfred Brown), le réseau ferroviaire traversant le West Island (notamment le chemin de fer Grand Trunk Railway et son éventuelle gare de Dorval), le développement de multiples Clubs (tels le Forest and Stream et son écurie où se trouvent aujourd'hui le Musée de Dorval et les clubs hippiques) ainsi que l'importance des relations homme-animal dans la définition et l'incarnation du prestige. De plus, nous espérons fournir des preuves solides de l'importance des animaux dans la croissance de Dorval, mettant en lumière un contributeur souvent invisible qui a néanmoins joué un rôle important dans le façonnement de l'environnement, ses développements et pour ses habitants.

---

<sup>12</sup> "Fiche du Secteur Forest and Stream Club," Ville de Montréal, [http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche\\_zone.php?batiment=oui&lignes=25&protection=0&zone=&debutz=100&id=1245](http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?batiment=oui&lignes=25&protection=0&zone=&debutz=100&id=1245).

## Alfred Brown et Bel-Air

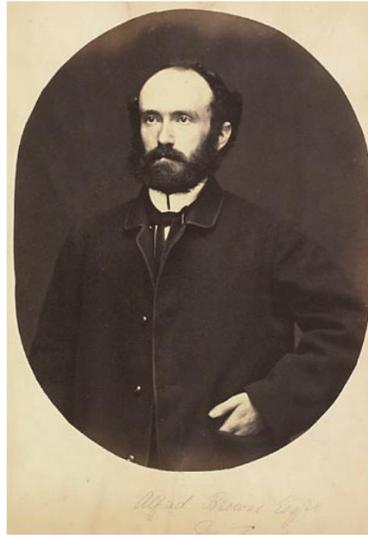


Figure 4 Alfred Brown Esquire, Montréal, de l'album du capitaine Frederick Stevenson, c. 1870,

Musée National des Beaux-Arts du Québec (MNBAQ)

Les efforts de M. Brown dans la construction de Bel-Air sont d'intérêt pour le développement de la future Cité de Dorval en raison de sa renommée comme l'un des principaux fondateurs de la région en tant que centre de villégiature. Alfred Brown était l'un des hommes riches qui a saisi le plein potentiel du Haut Lachine comme lieu de loisirs idéal à la campagne. Il choisit d'investir dans la construction d'une résidence coûteuse sur le bord du lac Saint-Louis entre 1872 et 1874.<sup>13</sup> L'acte original de vente du terrain est signé le 17 avril 1872, en la ville de Montréal, par James Smith et Alfred Brown. Situé dans la paroisse de Lachine, le terrain de forme « irrégulière » a été acheté pour la somme de deux mille dollars, en monnaie courante du Canada<sup>14</sup>. Une résidence, Bel-Air, y est alors construite par le cabinet d'architectes John William Hopkins et Daniel Wily selon des descriptions très précises fournies dans une convention manuscrite avec des entrepreneurs dont François Décarry, alors responsable des travaux de plâtre.<sup>15</sup> Dans un document commentant l'architecture du lot et de ses bâtiments, Richard M.

---

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> "Deed of Sale from Mr. James Smith to Alfred Brown, Esq.," (City of Dorval, 1872).

<sup>15</sup> "Contract Agreement between Mr. François Décarry and Alfred Brown, Esquire," (City of Dorval, 1894).

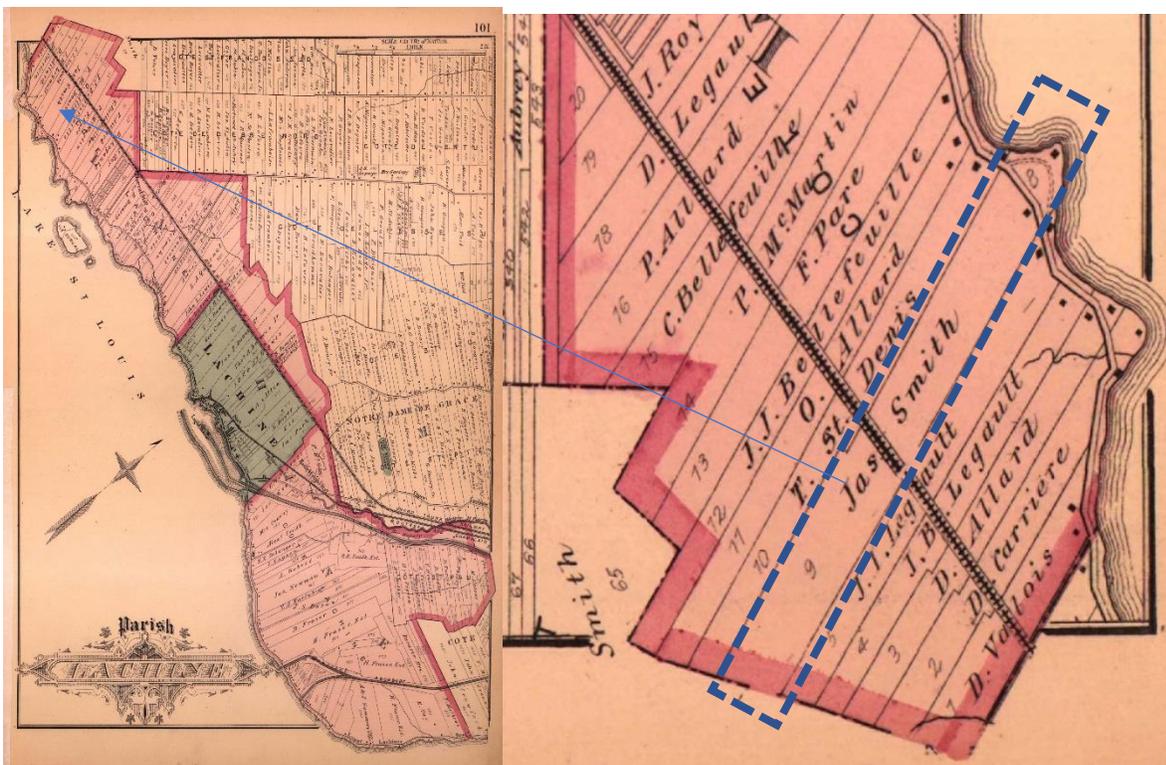


Figure 5 Hopkins, Henry W., *Atlas of the city and island of Montreal*, Provincial Surveying and Pub. Co. 1879. and cut-out showing lots 8 and 9, still appearing under the name Smith

White déclare que l'ensemble du domaine de trois bâtiments (la maison, les écuries et la maison du jardinier) n'a été achevé qu'en 1878, soit huit ans avant la mort de M. Brown.<sup>16</sup>

Il n'y a pas beaucoup d'information sur l'écurie qui abrite actuellement le Musée de Dorval, ce qui est révélateur en soi. C'était, bien sûr, aux détails du bâtiment principal auxquels Alfred Brown accordait le plus d'attention, les deux autres bâtiments servant de lieux de services nécessaires au mode de vie des villégiateurs du 19<sup>e</sup> siècle. À l'écart de la maison principale, son architecture n'en serait pas moins à la hauteur de celle de Bel-Air. Tout comme Richard White a déclaré qu'Alfred Brown avait planifié la construction de son domaine et de sa maison de manière à séparer son personnel de lui-même et de ses invités (« Ce type d'arrangement a probablement été incorporé dans la conception du bâtiment pour

<sup>16</sup> Richard M. White, "The Forest and Stream Club," (McGill University, 1969).

répondre aux souhaits d'Alfred Brown, qui ne souhaitait pas être en contact avec ses domestiques », pratique qui aurait été perpétuée par le Forest and Stream Club ensuite<sup>17</sup>), l'usage des écuries et de la maison du jardinier aurait été majoritairement réservé aux employés. Le style architectural peut être décrit comme du haut victorien (fin du 19<sup>e</sup> siècle), influencé par l'architecture de style gothique du milieu du 19<sup>e</sup> siècle. L'analyse de Richard White souligne également la présence courante de la construction d'une maison de jardinier et d'une écurie pour les domaines de l'époque victorienne.<sup>18</sup> Les domaines avaient besoin de chevaux comme principal moyen de transport ainsi que d'équipements comme des voitures, de la sellerie et des traîneaux. Plus précisément, la vente du domaine de M. Brown énumère, pour les écuries, « trois bons chevaux et une vache. Harnais simples et doubles, Rockaway, chariot pour chiens, trois buggies, express, quatre traîneaux, dix manteaux de buffle, ensemble de quatre nouveaux manteaux d'ours noir et outils d'écurie » assurant le transport du propriétaire et des invités pendant l'hiver ainsi que les mois d'été.<sup>19</sup>

L'avis de décès de M. Brown, indiquant qu'il était « largement connu et respecté dans tout le Canada », confirme qu'il avait de nombreuses relations, mais aussi qu'il avait la capacité d'utiliser ces contacts au meilleur de son avantage, tel que beaucoup d'autres membres de l'élite qui ont décidé de s'installer dans la région à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Monsieur Brown est arrivé au pays en 1854 (« nous croyons en lien avec le Grand Trunk Railway ») avant de se lancer en affaires comme marchand avec « de vastes liens commerciaux (...) représentant au Canada certains des établissements manufacturiers européens et américains les plus éminents, y compris la grande maison Krupp en Allemagne ».<sup>20</sup> L'achèvement de Bel-Air a été planifié en même temps que sa retraite. Elle est décrite comme étant « une belle résidence » sur

---

<sup>17</sup> Ibid., 3-4.

<sup>18</sup> Ibid., 5.

<sup>19</sup> Traduction libre de "Auction Sales - Order of Sale. Estate Late Alfred Brown.," *The Montreal Gazette*, April 23, 1886.

<sup>20</sup> "The Late Mr. Alfred Brown," *The Montreal Gazette* (1886).

« l'un des plus beaux des nombreux jolis endroits de cette localité. »<sup>21</sup> Il aurait également occupé un poste d'administrateur élu de la Banque de Montréal jusqu'à sa mort en 1886, à l'âge de 54 ans.<sup>22</sup> Bel-Air a gagné en popularité lorsqu'il a été acheté, en 1888, par le Forest and Stream Club. Bien qu'il n'y ait aucun doute sur les relations de M. Brown ni sur sa promotion active de l'accessibilité de la Ville, d'autres facteurs doivent également être considérés. Ceux-ci seront discutés dans les sections à venir.



Figure 6 "Bel-Air." Built by the late Alfred Brown, 1874; now the Forest and Stream Club, Dorval by Henri E. Archambault, 1893, found in *Lake St. Louis Old and New Illustrated* by Désiré Girouard, BANQ 0002725660

## Un nouveau souffle: établir de nouveaux développements et partager l'espace

Dans ses premières années (1870), Dorval était connue pour ses fermiers et fermes de canadiens-français, comme nous l'avons déjà mentionné. Elle était aussi connue pour ses bûcherons, qui « descendaient le fleuve et amarraient leurs immenses radeaux pendant des mois, durant la saison estivale et même hivernale » selon son premier maire Désiré Girouard<sup>23</sup>, qui écrit qu'« ils ont dû aller ailleurs en 1877, en raison des injonctions des tribunaux, accordées à la demande de certains propriétaires

---

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> Ibid.

<sup>23</sup> Désiré Girouard, *The Old Settlements of Lake St. Louis : With a List of the Old and New Proprietors* (Montreal: Poirier, Bessette & Co., Printers, 1892), 8.

riverains. »<sup>24</sup> Il y a un conflit évident dans la démographie et la composition de la population du début et de la fin du 19<sup>e</sup> siècle, après la colonisation de la région à des fins de villégiature par l'élite montréalaise. Girouard ne discute pas de la présence d'Alfred Brown dans sa section sur Dorval, mais s'adresse à certains de ses pairs, par exemple, Sir George Simpson, et mentionne son achat de plusieurs îles d'un J. Bte. Meloche (petit-fils d'Antoine) où il construira une « superbe villa [...] occupée par lui-même et parfois par le général Williams.»<sup>25</sup>

La gentrification signifie le début du Dorval que nous connaissons aujourd'hui. Cet aspect ne doit pas être ignoré car il a forgé de nouvelles relations, de nouveaux environnements et a certainement eu un impact sur les types d'échanges que les gens auraient entre eux. À cet égard, la citoyenne (à partir de 1913) Germaine Racine décrit le type d'ambiance créée par la présence de riches résidences estivales :

« En hiver, c'est la vie de village. Les villageois semblent se reposer pour être "plus en forme" pour l'arrivée des visiteurs et pour mieux assurer le repos de ces visiteurs, ils semblent "faire le ménage" pour mieux recevoir ces estivants qui sont presque devenus des membres de la famille. Dorval et Montréal sont alors, pourrait-on dire, une seule maison à deux unis par une "porte communicante" ; cette porte c'est l'été. L'été, c'est Montréal à Dorval, ou Dorval à Montréal, on ne sait plus, tellement ils sont unis. Décrire cette vie, l'un au service de l'autre, serait décrire une expérience enrichissante, mais c'est difficile à définir. »<sup>26</sup>

Bien que les expériences et les souvenirs de Mme Racine existent parmi tant d'autres, ils permettent néanmoins de comprendre le type de relations qui se sont développées à Dorval entre les villageois (souvent canadiens-français) et ceux considérés comme des « visiteurs » (souvent des vacanciers anglophones de l'élite). Il y avait un sentiment de servitude qui aidait le village et ses villageois en dehors des mois d'été, mais aussi de fortes dichotomies entre les différents modes de vie : les villageois contre les visiteurs, ceux offrant un service contre ceux qui en recevaient, l'été contre l'hiver, Montréal contre

---

<sup>24</sup> Ibid.

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Traduction libre de Germaine Racine, "Histoire de Dorval," ed. Société historique de Dorval (Ville de Dorval 1983).

Dorval. Bien que la relation soit basée sur une forme de co-dépendance, elle demeurait inégale et séparée. Les visiteurs étaient « presque » de la famille, mais pas tout à fait.

Alfred Brown, à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, était ainsi considéré comme « le principal promoteur de l'autoroute à péage qui a favorisé le développement de Dorval comme centre de villégiature à l'époque.»<sup>27</sup> La présence de l'homme d'affaires, son désir de s'établir au bord du lac Saint-Louis et sa situation financière aisée ont certainement entraîné les changements de la petite localité (tant avant qu'après son décès) qui ont impacté son développement d'une part, en tant qu'entité indépendante de Lachine, et d'autre part, comme une ville à part entière. Cependant, il a surtout servi d'exemple principal du pouvoir et de l'argent détenus par de nombreux hommes d'affaires montréalais éminents de l'époque et de leur capacité à façonner de nouveaux développements pour répondre à leurs besoins en dehors de la ville animée. De nombreux autres facteurs ne devraient pas être mis de côté comme des contributions majeures. Comme décrit dans les sections précédentes de ce rapport, l'aspect naturel de la zone a joué un rôle dans son choix comme centre de villégiature, tout comme son accessibilité à la Ville, son potentiel pour le développement immobilier de luxe, et ses opportunités de loisirs et activités typiques de la grande bourgeoisie. L'expansion rapide du domaine de M. Brown n'est qu'un exemple parmi d'autres du succès de la région (de nombreuses autres familles aisées se sont installées dans la région, y construisant des maisons de prestige). Sa renommée tient autant à sa vision de Dorval qu'à la popularité et à l'usage de sa maison, Bel-Air, après son décès. Quoi d'autre aurait favorisé le développement du village en centre de villégiature prisé qu'il est devenu?

#### Accroître l'accessibilité

Accessibilité et opportunité. Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, Montréal reliait les grandes voies de chemin de fer venant de l'Ouest et des États-Unis, mais aussi des lignes de bateaux à vapeur de la côte est des

---

<sup>27</sup> Notre traduction de la "Fiche du secteur Forest and Stream Club".

Amériques vers Québec et les grandes villes portuaires européennes. La ville abritait le siège social du Grand Trunk ainsi qu'un vaste réseau ferroviaire. Lachine a largement bénéficié de la présence de ce système avec la création d'une ligne en 1855, offrant éventuellement un accès accru du centre-ville à la périphérie ouest de l'île de Montréal. La gare de Dorval, comme en témoigne un découpage de la carte de Hopkins de 1879, montre à quel point la région est devenue accessible avant l'apparition et la popularité des véhicules motorisés (ci-dessous). La date exacte de construction de cette gare n'a pas encore été déterminée, bien que des recherches antérieures du Musée de Dorval ainsi que d'Allard suggèrent qu'elle remonte au début des années 1870.<sup>28</sup>



Figure 7 Hopkins, Henry W. Atlas of the city and island of Montreal, Provincial Surveying and Pub. Co. 1879. Cut-out showing Dorval Station and the railway tracks, and, in the upper left corner, lot 8.

<sup>28</sup> Allard, "Research on the History of Dorval," (Dorval Museum Unknown).

Fondée en 1853, la ligne ferroviaire Grand Trunk (GT) Railway a rapidement étendu son réseau. Dans les années 1860, les lignes de la GT Railway reliaient Montréal à New York et Boston, ainsi que Sarnia à Rivière-du-Loup, et Saint-Hyacinthe à Richmond, en Ontario, entre autres.<sup>29</sup> Son réseau était important non seulement pour le transport de marchandises, d'importations et d'exportations, mais aussi pour le déplacement rapide des personnes vers des lieux éloignés. Les lignes de bateaux à vapeur étaient même programmées en fonction des horaires des chemins de fer (les lignes Allan, Dominion et Beaver Ocean naviguant entre Québec et Liverpool, par exemple) pour mieux répondre aux besoins des passagers.<sup>30</sup> Ces nouveaux modes de transport ont aidé à interconnecter les villes, les provinces et même les pays de manière soudainement beaucoup plus abordable et efficace. Le Chemin de fer Canadien Pacifique ouvrira éventuellement une ligne principale dans la région, rendant Dorval et ses clubs de plus en plus accessibles (début du 20<sup>e</sup> siècle).<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Linteau, Durocher and Robert, *Histoire du Québec contemporain: de la Confédération à la Crise (1867-1929)*, 105.

<sup>30</sup> "Time Tables of the Grand Trunk Railway of Canada and Connecting Lines, Official Issue, July 1880," (Dorval Museum 1880).

<sup>31</sup> "[Pro]Gram[Me] 1895 Canadian Jockey Clubs : Sp[Ring] Meetings, Ra[Ce] & Ste[Eple Ch]Ashing over \$50.000 in Purses," in *CIHM/ICMH Microfiche series = CIHM/ICMH collection de microfiches ; no. 94786*, ed. Ontario Jockey Club (Toronto: s.n., 1995).



Figure 8 Dorval Station, 1888. Grand Trunk Railway Company of Canada. Henri E. Archambault, 1893, found in *Lake St. Louis Old and New*, by Désiré Girouard, BAnQ 0002725661

Pour les villes de l'ère victorienne, auparavant dépendantes des chevaux pour le transport, ces réseaux offraient de nouveaux moyens de se déplacer à un rythme beaucoup plus rapide. Néanmoins, il serait faux de croire que la présence de tels réseaux ait éliminé les animaux urbains de la ville: leur présence était encore notable mais évolutive. Comme indiqué dans l'introduction d'*Animal Metropolis: Histories of Human-Animal Relations in Urban Canada*, les historiens ont démontré la présence et l'impact de la vie animale au Canada au 19<sup>e</sup> siècle, où elle « a joué un rôle clé dans le façonnement de la ville au 19<sup>e</sup> siècle, (avec) de nombreux animaux restant dans la ville jusqu'au 20<sup>e</sup> siècle. »<sup>32</sup> Aujourd'hui, le cheval urbain est bien connu pour sa contribution au *horse-cabby duo* ou cheval-chauffeur, essentiellement le taxi du 19<sup>e</sup> siècle, mais on a tendance à oublier son rôle urbain d'animal de loisir.

La section suivante traitera d'un autre facteur important dans le développement de Dorval, soit la présence de clubs sociaux et de loisirs de l'élite dont le réputé Club Forest and Stream (Bel-Air) et son

---

<sup>32</sup> Traduction libre de Joanna Dean, Darcy Ingram, and Christabelle Sethna, *Animal Metropolis* (Calgary: University of Calgary Press, 2017), 4.

lien avec les Jockey Clubs et les chevaux. C'est là que tout se rejoint essentiellement : l'importance des riches hommes d'affaires et les développements environnementaux et structurels précédemment décrits, mais surtout comment les clubs de l'élite ont renforcé leur statut social via les structures de pouvoir et les luttes entre les humains et animaux. En effet, nous notons la dépendance de l'élite envers d'autres êtres pour maintenir son statut social et son prestige. Il n'y a pas de meilleur endroit pour étudier les conflits et les rivalités dans les espaces et les lieux que dans les clubs sociaux de l'élite construits pour accueillir des rituels d'une grande importance.

Clubs sociaux et loisirs de l'élite

*Le Club Forest and Stream: Un lieu de rencontre*



Figure 9 Forest and Stream Club, Dorval, QC, about 1896. Wm. Notman & Son. McCord Museum Archives, VIEW-2806.

À la suite de la mort d'Alfred Brown, l'ordre exact de ceux ayant hérité ou acheté Bel-Air n'est pas clair selon plusieurs sources. Selon Richard White, le bâtiment a d'abord été laissé à Malcolm Janson Brown, puis à William Brown, puis à Dame Julia Plessant Brown, et enfin à Ormiston Brown, qui a ensuite

vendu le lot au Forest and Stream Club pour un total de 30 000 \$ en 1888.<sup>33</sup> Un document créé par la Société historique de Dorval et le Club Forest and Stream pour le 125<sup>e</sup> anniversaire du Club mentionne qu'Hector McKenzie et H. Montagu Allan étaient des membres éminents du Club tout comme d'autres hommes d'affaires anglophones. Hugh Allan, un héritier de Sir Hugh Allan et de l'Allan Steamship Lines, a suggéré qu'il serait « souhaitable d'acheter la propriété à Dorval », alors qu'il est fort possible que Frank Stephen s'y opposa. Dans tous les cas, il a finalement été acheté pour 30 000 \$ comme indiqué dans les compte rendus des réunions du Forest and Stream Club.<sup>34</sup> La *Fiche de Secteur* de la Ville de Montréal anticipe en déclarant qu' « En 1889, à la mort d'Alfred Brown, le prestigieux Forest and Stream Club a acquis le domaine de Bel-Air et l'a transformé en club privé ». <sup>35</sup> La description de White, même si pour le moment elle ne peut pas être corroborée par de nombreuses sources primaires, semble néanmoins assez probable : l'avis de décès de Brown mentionne que la plupart de sa famille est restée en Europe (« la mère, la sœur et le frère du gentleman décédé, nous comprenons, lui survivent : tous résident en Europe »).<sup>36</sup> La preuve d'une grande vente de domaine détenue par William H. Arnton, commissaire-priseur, suite au décès de M. Brown (date de la vente : 21 avril 1886) pourrait nous amener à conclure que le domaine de Bel-Air est probablement resté vacant pendant plusieurs années jusqu'à son éventuelle vente. L'avis publié par la Gazette indiquait que les héritiers avaient fourni des instructions pour la vente de la résidence, ses serres, ses écuries, son pavillon, ses bateaux et ses baignoires, etc., et mentionnait que la résidence comprenait des chambres de service, une grande salle à manger, une salle de billard, une bibliothèque et un salon, des grands halls, des chambres et des vestiaires » et que les « écuries sont complètes à tous égards [ et les ] serres tout simplement la perfection. » De plus, les « meubles, piano-forte, tableaux, assiette, ornements, livres, table de billard, contenu de la cave à vin et de la serre,

---

<sup>33</sup> White, "The Forest and Stream Club," 2.

<sup>34</sup> Alain Jarry and Gisèle Hall, "The Founding Years: 1884-1910," in *The Forest and Stream Club - 125th Anniversary* (2009), 10.

<sup>35</sup> "Fiche du Secteur Forest and Stream Club".

<sup>36</sup> "The Late Mr. Alfred Brown."

chevaux, voitures, sellerie, traîneaux, manteaux, vache, bateaux et outils de jardin »<sup>37</sup> devaient être vendus. Un inventaire aussi complet et un espace bien conçu auraient certainement intéressé d'autres membres éminents de la société, y compris ceux désireux d'étendre un club local déjà existant.



Figure 10 Dining Room, Forest and Stream Club, Dorval, QC, about 1896. Wm. Notman & Son. McCord Museum Archives, VIEW-2808.

Le Forest and Stream Club faisait la promotion de « la navigation de plaisance, de la pêche et d'autres sports » ainsi que des réunions régulières du club.<sup>38</sup> La liste des actionnaires originaux (1884) comprenait les noms de la grande bourgeoisie montréalaise en vue :

« Frank Stephen est devenu le principal actionnaire en achetant 10 actions. Sur les 80 actions émises, 40 ont été vendues. Les membres fondateurs étaient (nombre d'actions entre parenthèses) Frank Stephen (10), LJ Forget (5), HS MacDougall (5), Hector Mackenzie (5), HM Allan (2), AF Baumgarten (2), RA Smith (2), Andrew Allan (1), Bryce Allan (1), GC MacDougall (1), Sir Vincent Meredith (1), Hugh Paton (1), Philip Scott (1), Charles Stimson (1) et EA Whitehead (1). »<sup>39</sup>

<sup>37</sup> "Auction Sales by W. H. Arnton - Estate Late Alfred Brown Esq., "Bel Air", Residence and Grounds at Dorval," *The Montreal Gazette* (1886).

<sup>38</sup> Personal translation of "Information Générale Et Historique," (Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval).

<sup>39</sup> "The Founding Years: 1884-1910," 9.

En tant que club social qui offrait de nombreuses activités et événements, le F&S a contribué à promouvoir le développement de Dorval et de la région en tant que lieu huppé à des fins récréatives. D'autres clubs comprenaient le St. Lawrence Yacht and Sailing Club (1888), le Bel-Air Jockey Club (1890), le Royal Montréal Golf Club (1896) et le Dorval Jockey Club à une date ultérieure (1913).<sup>40</sup> Bien que fondé en 1826 à Montréal, le Montréal Hunt Club profiterait aussi de la présence du Forest and Stream Club et de son emplacement à Bel-Air pour ses activités et ses rencontres, dont la chasse matinale, grâce à la présence de renards dans l'ouest de l'île.<sup>41</sup>



*Figure 11 Fox Hunting, Montreal Hunt Club, QC, about 1885. Wm. Notman & Son. McCord Museum Archives, VIEW-2580.1*

<sup>40</sup> Allard, "Research on the History of Dorval."

<sup>41</sup> Jarry and Hall, "The Founding Years: 1884-1910," 20.

### *Dorval, le Bel-Air Jockey Club et les pistes de course*

Dans *Histoire des courses de chevaux au Québec*, Donald Guay décrit les courses de chevaux et leur relation avec le développement de nouveaux chevaux anglais pur-sang, ainsi que la popularité croissante en tant que sport anglais au 17<sup>e</sup> siècle.<sup>42</sup> Guay affirme qu'en 1840, le sport est bien établi au Bas-Canada et est surtout organisé par ceux d'origine anglaise.<sup>43</sup> Le Montréal Hunt Club aurait organisé des courses à Bel-Air et était entièrement composé d'anglophones. En 1909, l'ensemble du Montréal Jockey Club, raconte Guay, ne comptait que 7 % de membres francophones (ou 25 sur un total de 358).<sup>44</sup> Si ce n'est le sport, de nombreux clubs sont des cercles fermés composés de personnes fortunées d'origine anglo-saxonne.

À Dorval, le Bel-Air Jockey Club (1890) acquiert une renommée surprenante pour un club québécois local. Inclus dans l'édition de 1895 du dépliant sur les courses des « Canadian Jockey Clubs », c'est le seul club hors de l'Ontario à avoir fait partie de la liste.<sup>45</sup> Le Dorval Jockey Club a été créé plus tard, en 1913. Pour atteindre un statut aussi élevé dans tout le Canada, ces clubs devaient offrir des bourses généreuses et être suffisamment accessibles et en vue pour attirer les parieurs, les éleveurs de chevaux et leurs jockeys. La présence de la ligne de chemin de fer du Grand Trunk et de la gare de Dorval est d'un grand intérêt dans ce cas, donnant accès aux courses non seulement aux Montréalais, mais aussi aux Ontariens et aux Américains. Guay écrit que dans les années 1860, la présence de chevaux sur les hippodromes du Québec ayant des propriétaires de l'Ontario et des États-Unis augmentait.<sup>46</sup> Il écrit

---

<sup>42</sup> Donald Guay, "Histoire des courses de chevaux au Québec," (Montréal : VLB, 1985), 16.

<sup>43</sup> Ibid., 23.

<sup>44</sup> Ibid., 61.

<sup>45</sup> "[Pro]Gram[Me] 1895 Canadian Jockey Clubs : Sp[Ring] Meetings, Ra[Ce] & Ste[Eple Ch]Ashing over \$50.000 in Purses."

<sup>46</sup> "Histoire des courses de chevaux au Québec," 63.

également que le Bel-Air Jockey Club a annoncé un billet d'entrée gratuit sur les pistes « avec une preuve d'achat d'un billet de chemin de fer. »<sup>47</sup>



Figure 12 "Bel-Air Jockey Club," Dorval. Steeplechase, June 1893. Henri E. Archambault. Found in *Lake St. Louis Old and New* by Désiré Girouard. BAnQ 0002725664.

Dès 1889, le *Montréal Herald* (bien que certainement biaisé), décrit ainsi le parcours Bel-Air en construction :

« Cette magnifique piste approche à grands pas et, une fois terminée, sera le meilleur parcours de course au Canada. Une nouvelle estrade grandiose est en train d'être érigée, ainsi que des salles de rafraîchissement et de retraite (?) pour les dames et les messieurs, tous de dernière conception, le tout tendant à ajouter considérablement au confort des clients du parcours. Une très belle écurie, avec toutes les améliorations modernes, a également été érigée pour le logement des chevaux, et déjà des demandes ont été reçues des propriétaires pour des stalles. La piste est en bon état, et aucune dépense ne sera épargnée pour la rendre parfaite à tous égards, promettant beaucoup, à en juger par

---

<sup>47</sup> Notre traduction d'une citation de *La Patrie* comme citée dans *ibid.*

l'excellent programme de dix courses qui a été organisé pendant les deux jours, d'être le meilleur rassemblement jamais organisé en la province du Québec. »<sup>48</sup>

Ce n'était pas le seul journal à vanter la qualité du parcours Bel-Air, la *Gazette* de Montréal écrivant qu'« il y a une bonne chose à propos de la piste Bel-Air. Par temps humide, la piste peut être molle, mais jamais boueuse ou dangereuse. » Cela aurait permis une ouverture précoce des pistes en 1890, où « seul le type de cavalier le plus enthousiaste se démarquera délibérément et se mouillera. »<sup>49</sup> Comme le décrit le journal dans son titre, il s'agissait de « Bonne course par mauvais temps »<sup>50</sup>, offrant des opportunités aux sportifs les plus avides dès le début du mois de juin.

On peut affirmer que les réalisations de Bel-Air (c'est-à-dire la piste, mais aussi le F&S Club qui avait récemment emménagé dans le bâtiment), jumelé au succès de Dorval comme centre de villégiature pour les riches, a mené à la promesse de l'ouverture d'un deuxième hippodrome « situé près de Dorval et accessible à Montréal ». Il est intéressant de constater à quel point l'arrivée des pistes de course et des clubs sociaux a certes popularisé Dorval localement, en Ontario et aux États-Unis, mais elle n'impacte pas tant la Ville, ce qui résulte du fait que la Ville est un centre de villégiature populaire attirant des personnes ayant un fort intérêt pour les sports de loisirs tels que la chasse au renard et les courses de chevaux. Sans surprise, le nouvel hippodrome a été décrit comme étant « de première classe [...], avec les tribunes, les stands, les écuries, le paddock, le club-house et les bâtiments nécessaires. » On dit que S. N. Holman, un partisan du Club, « (tient) les promesses de certains des hommes d'affaires les plus en vue de Montréal de devenir actionnaires. »<sup>51</sup> Il allait bien sûr devenir le Dorval Jockey Club, ouvert en juillet 1913.

---

<sup>48</sup> "The Canadian Derby - Full Programme of the Meeting on the Bel-Air Course - Two Day Racing, with Ten Events," *The Montreal Herald*, May 7, 1889.

<sup>49</sup> "Good Racing in Bad Weather at the Bel-Air Jockey Club Track," *The Montreal Gazette*, June 6 1890.

<sup>50</sup> Ibid.

<sup>51</sup> "Another Race Track Promised - New Racing Plant Situated near Dorval and Accessable to Montreal," *The Montreal Gazette*, December 1, 1912.

## Maintien du statut social

### Relations entre les hommes et les animaux

À l'exception du golf et de la voile, de nombreux sports de l'élite nécessitaient la participation (volontaire ou non) d'animaux, notamment des chevaux, des chiens et des renards. Nous avons vu précédemment combien de clubs et d'activités de loisirs avaient besoin des chevaux. Pour la plupart, cette relation est considérée comme positive de la part des humains. Ces activités de loisir étant associées à une population majoritairement élitiste, elles conduiraient également au développement de meilleures races de chevaux et d'animaux au Canada. Dans les « Statuts de la province de Québec » datés de 1889, une requête est faite pour un acte pour constituer le Bel-Air Jockey Club en société « dans le but d'améliorer la race des chevaux et des bovins dans la province du Québec (...) »<sup>52</sup> Les activités proposées par les clubs sociaux et sportifs d'élite sont perçues comme améliorant et promouvant de meilleures races dans la province, avec pour but « d'acquérir et d'entretenir des terrains et des locaux pour l'exposition de chevaux et de bétail, et de tenir des concours, des courses et d'autres expositions dans la province du Québec. »<sup>53</sup> Mais avant tout, l'objectif était d'améliorer, ce qui permettrait à son tour de rehausser le statut social des propriétaires de pistes hippiques et de chevaux.

Ce type de document met en évidence les différences marquées entre les chevaux de course (de race) et les chevaux de trait, mais aussi entre les personnes et les classes associées à ces animaux. À Dorval, la piste hippique, ses propriétaires, et ses beaux chevaux « améliorés » étaient associés à la grande bourgeoisie de la région et de Montréal en général; celle-ci était digne de faire partie des clubs de l'élite mais aussi capables d'acheter ou de construire de grands domaines dans la région. Le statut social ainsi que les droits individuels à l'usage des espaces et des lieux reposaient sur ces relations de manière à manifester clairement les inégalités dans la société. L'historien Darcy Ingram décrit les chasseurs de

---

<sup>52</sup> "An Act to Incorporate the Bel-Air Jockey Club.," (Canada 1889).

<sup>53</sup> Ibid.

renards de Montréal comme étant « au-dessus de la loi » lorsqu'ils ont continué à chasser malgré une loi adoptée par le gouvernement du Québec en 1897, rendant la chasse illégale entre le 1<sup>er</sup> avril et le 1<sup>er</sup> novembre.<sup>54</sup> Les démonstrations publiques de pouvoir et de prestige et l'identité de l'élite ont fourni des privilèges évidents qui ne sont pas à la portée de tous les membres de la société.<sup>55</sup> Ingram déclare: «En somme, la chasse au renard a attiré une tranche de l'élite qui favorisait des formes agressives de masculinité, de conservatisme et d'idéalisation de la vie rurale. »<sup>56</sup> Le club de chasse au renard, malgré ses origines du centre de Montréal, se retirait souvent à la campagne pour ses chasses. À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, ces domaines comprenaient la terre de MacDougall à Outremont, celle de Miss Syme à Elmwood à Hochelaga, celle d'Ogilvie sur le chemin Lachine, celle de Paton à Rivière des Prairies et, bien sûr, le domaine Bel-Air d'Alfred Brown à Dorval.<sup>57</sup> Le rôle joué par les renards, les chiens et les chevaux est clairement décrit par Ingram: «L'importance de ces animaux allait au-delà de leur rôle dans la chasse ou le spectacle auxquels ils contribuaient : comme pour les renards, les chevaux facilitaient la séparation entre les chasseurs de renards (et leur sport) de la population rurale. »<sup>58</sup>

#### *Ceux qui courent et ceux qui portent*

Bref, il y a un clivage important entre les animaux de loisir et de spectacle d'une part et les animaux de travail et de transport d'autre part. Premièrement, ils n'étaient pas associés aux mêmes humains et deuxièmement, ils n'avaient pas l'usage et la jouissance des mêmes espaces ou activités. Les animaux urbains et les humains auxquels ils sont associés reflètent les relations des classes humaines

---

<sup>54</sup> Darcy Ingram, "Horses, Hedges, and Hegemony: Foxhunting in the Countryside," in *Metropolitan Natures: Environmental Histories of Montreal*, ed. Stéphane Castonguay and Michèle Dagenais (Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2011), 211.

<sup>55</sup> Ibid., 212.

<sup>56</sup> Ibid., 214.

<sup>57</sup> Ibid., 216.

<sup>58</sup> Ibid., 218.

entre elles d'une manière qui en dit long sur nos propres perceptions d'une société hiérarchique ordonnée.



Figure 13 Horse & carriage, Dorval, QC, about 1895. Harold Haig-Sims. McCord Museum Archives, MP-1978.82.157



Figure 14 Stables, Montreal Hunt Club, Montreal, QC, 1884. Wm. Notman & Son. McCord Museum Archives, II-75700.

Des écuries cossues, comme celles montrées dans l'image ci-dessus du Montréal Hunt Club, sont représentatives de celles qui abritent aujourd'hui le Musée de Dorval et qui auraient été utilisées par une élite, mais surtout ses animaux et ses employés n'appartenant pas à l'élite. Comme l'a expliqué Sherry Olson, dans les années 1890 à Montréal, de nombreux chevaux transportaient et livraient encore des matériaux de construction tels que la pierre, le gravier, le sable, la brique et le bois.<sup>59</sup> Ils « remorquaient la première génération de péniches et propulsaient les voitures de passagers qui sortaient de la ville et les charettes de ferme qui alimentaient les marchés publics » au début du 19<sup>e</sup> siècle. Toutes les écuries n'étaient pas aussi luxueusement construites que celles illustrées ci-dessus. Le Montréal City Passenger Railway utilisait également des chevaux.<sup>60</sup> De la même manière que certains humains étaient cochers, certains chevaux travaillaient quotidiennement pour transporter des humains. S'ils ont finalement été repoussés aux confins de la ville avec l'arrivée des nouveaux moyens de transport, il n'en a pas été de même pour les chevaux de course et les chevaux utilisés pour la chasse ou les loisirs.

#### *Jockeys et habitués du Jockey Club*

Madame Albert Claude a laissé ses souvenirs du Jockey Club de Bel-Air par écrit : « La plupart des gens arrivaient en train, mais il y avait les sportifs qui venaient en buggy, souvent avec des cochers en uniforme, des vestes blanches ou beiges avec casquettes à visière, tenant un long fouet à la main. Les « grands messieurs » avaient des chapeaux « stove pipe » [type de chapeau haut-de-forme] et les dames portaient de grands chapeaux recouverts d'un voile qui cachait leur visage et protégeaient leur peau de la poussière des chemins de terre. »<sup>61</sup> Les membres du club considéraient certainement aller aux courses comme étant un rituel; un événement d'importance souvent suivi d'un repas au Forest and Stream qui

---

<sup>59</sup> Sherry Olson, "The Urban Horse and the Shaping of Montreal, 1840-1914," in *Animal Metropolis*, ed. Joanna Dean, Darcy Ingram, and Christabelle Sethna (University of Calgary Press, 2017), 61.

<sup>60</sup> Ibid., 62.

<sup>61</sup> Traduction libre de Mrs Albert Claude, entrevue de Inconnu, par Inconnu.

pouvait être réservé pour « des déjeuners, des dîners, des buffets ou des réceptions. »<sup>62</sup> Dans certains cas, les membres éminents étaient également éleveurs de chevaux, ainsi Andrew Allan, président du Jockey Club, aurait eu plusieurs chevaux gagnants dans le Queen's Plate.<sup>63</sup> Pour les courses du 13 juin 1895, le Queen's Plate était décrit comme étant: « de cinquante guinées, don de Sa Majesté, pour des chevaux possédés, élevés et entraînés dans la province de Québec, et qui n'ont jamais gagné d'argent public, ajouté à un tirage au sort de 5 \$ chacun, payable au moment de l'inscription, le 1<sup>er</sup> mai, et 5 \$ supplémentaires à moins qu'il ne soit déclaré avant le 8 juin, dates entre lesquelles les inscriptions peuvent être effectuées moyennant le paiement de 20 \$ par personne. Le premier cheval recevra le prix en argent auquel le Club ajoutera 100 \$, dont 75 \$ ira au deuxième et 25 \$ ira au troisième. 1 ¼ mille. »<sup>64</sup>

À ce sujet, Germaine Racine mentionne dans ses Mémoires que les cavaliers les plus passionnés de leurs animaux, restaient souvent « jour et nuit avec leurs chevaux, car ils avaient constamment peur qu'ils soient drogués ou empoisonnés et donc absents de leur course ». Les jockeys étaient de la plus haute importance et avaient grand souci de leurs chevaux. Ils devaient bien les connaître et on disait qu'ils rendaient souvent visite à leurs compagnons de course.<sup>65</sup> On imagine l'importance de s'occuper de ces chevaux qui pouvaient gagner gros. La liste des « Conditions et Règlements » pour participer aux courses est certainement révélatrice de la rigueur des vérifications et de la compétition : un Comité Exécutif aurait toujours le dernier mot sur tous les litiges, les jockeys étaient soigneusement pesés avant les courses, et un jockey qui descend de cheval sans autorisation lors d'un événement pouvait non seulement être condamné à une amende, mais aussi disqualifier son destrier.<sup>66</sup>

---

<sup>62</sup> Jarry and Hall, "The Founding Years: 1884-1910," 12 and 22.

<sup>63</sup> Ibid., 17.

<sup>64</sup> Traduction libre de "Canadian Jockey Clubs Programme," ed. Ontario Jockey Club (Online: Canadiana, 1895).

<sup>65</sup> Traduction libre de Germaine Racine, "Les Courses À Dorval," ed. Abbott Edition (City of Dorval 1989).

<sup>66</sup> "[Pro]Gram[Me] 1895 Canadian Jockey Clubs : Sp[Ring] Meetings, Ra[Ce] & Ste[Eple Ch]Ashing over \$50.000 in Purses."

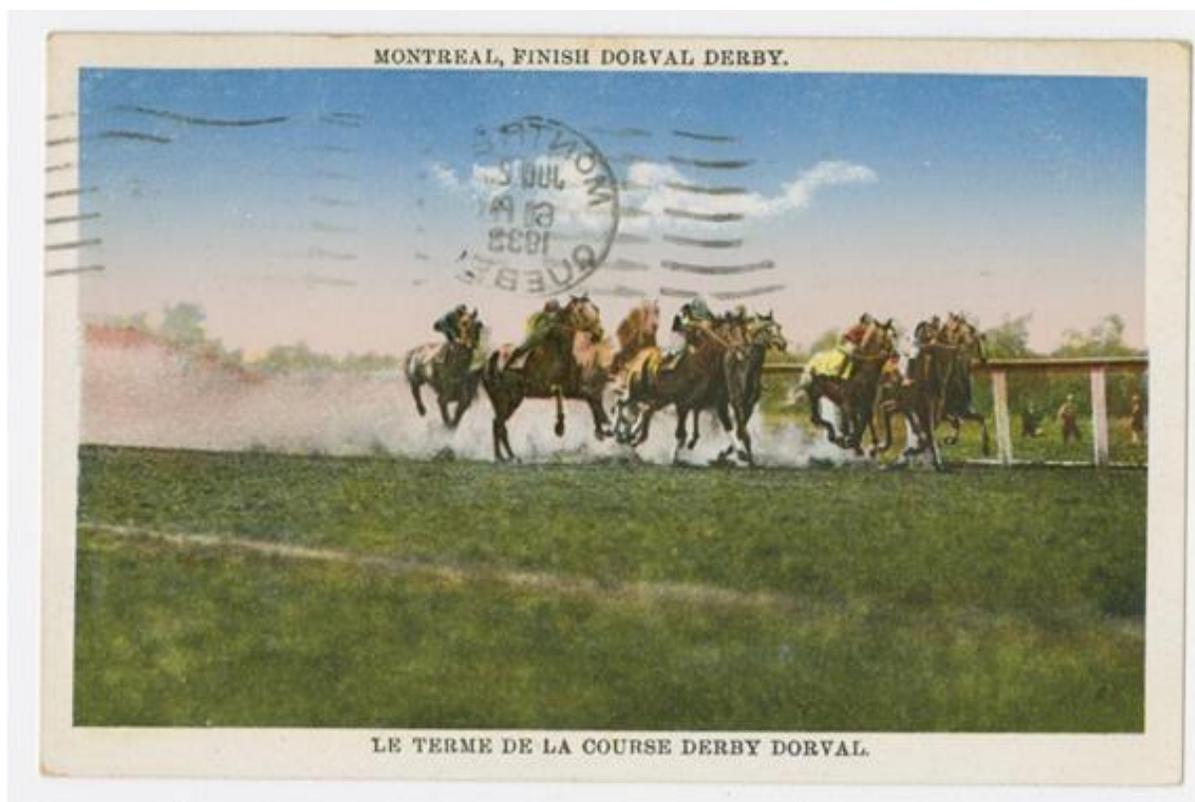


Figure 15 Montreal, finish Dorval Derby. Montreal, Weiss Import Co, Between 1924 and 1933. BANQ 0005586379.

### *Les femmes aux courses*

Bien que présentes aux courses, les femmes jouaient néanmoins un rôle beaucoup moins important et étaient même discriminées. Donald Guay a mentionné d'emblée qu'« aucune femme n'organisait de course, n'était propriétaire de pistes de course, jockey ou cavalière. »<sup>67</sup> Jarry et Hall mentionnent dans leur rapport écrit que la politique du Forest and Stream Club était ouvertement discriminatoire à l'égard des femmes, les « épouses des membres masculins du Club (...) n'étant pas autorisées dans le Club après 18 heures. »<sup>68</sup> De plus, les auteurs citent M. Plummer, qui a écrit un poème dont un extrait sur ce sujet disait en substance :

---

<sup>67</sup> Traduction libre de Guay, "Histoire des courses de chevaux au Québec," 35.

<sup>68</sup> Jarry and Hall, "The Founding Years: 1884-1910," 19.

*Nous ne pouvons pas les laisser entrer, malgré les intempéries.  
Elles devront rester dehors et se serrer les unes contre les autres.  
Il n'est pas vrai que nous sommes une bande de vieux croûtons chauvins.  
C'est par souci du plus profond respect pour notre beau sexe bien-aimé.  
Enfer, nous sommes dans les années mille huit cents,  
alors nous pouvons bien nous sentir libres.  
L'année de la femme n'arrivera pas avant 1993!<sup>69</sup>*

Guay mentionne également que seules les femmes considérées comme « dames » pouvaient être admises aux courses.<sup>70</sup> Leurs paris se limitaient à l'événement de « la bourse de la dame » lors des courses<sup>71</sup>, qui était disponible à Bel-Air. Classée dernière dans le livret des courses, elle n'en était pas moins séduisante avec sa bourse de 250 \$, et était réservée aux « chevaux ayant débuté à cette rencontre mais n'ayant pas gagné le premier prix en argent » uniquement.<sup>72</sup>

Tous les humains et tous les animaux n'avaient certainement pas un statut et des privilèges égaux, ni dans la société ni aux courses.

## Conclusion: Une ville en développement

En 1903, Dorval est incorporée en cité indépendante du reste de Montréal. Du milieu à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la présence croissante d'une population de l'élite et, éventuellement, de clubs sociaux, a eu un impact direct sur son accessibilité, son développement et son environnement, modifiant sa démographie et sa renommée de centre de villégiature avant 1892. Des preuves trouvées dans des articles de journaux remontant à 1914 démontrent que de nouveaux problèmes se développaient autour des pistes de course du Dorval Jockey Club: Le 20 juillet 1914, John Rice écrit une lettre au directeur général du Dorval Jockey

---

<sup>69</sup> Traduction libre, Ibid., 19-20.

<sup>70</sup> Guay, "Histoire des courses de chevaux au Québec," 38.

<sup>71</sup> Ibid., 36.

<sup>72</sup> "[Pro]Gram[Me] 1895 Canadian Jockey Clubs : Sp[Ring] Meetings, Ra[Ce] & Ste[Eple Ch]Ashing over \$50.000 in Purses."

Club, Sam Holman, menaçant de le tuer et de mettre le feu à l'hippodrome, à la tribune et aux maisons de la propriété.<sup>73</sup> Le 5 novembre 1915, le *Toronto World* mentionne les difficultés financières auxquelles le Dorval Jockey Club est confronté et le congédiement de toute sa main d'œuvre dans une tentative de retarder la faillite, Sam Holman ayant renoncé à ses droits de vote.<sup>74</sup> En 1916, le capitaine W. Presgrave aurait pris sa place.<sup>75</sup> Vingt ans plus tard, en 1938, un meurtre sur les pistes de course fait la une des journaux<sup>76</sup>, et en 1939 c'est la nouvelle d'un enfant disparu.<sup>77</sup> Le site a finalement été acheté en 1941 pour la construction de l'aéroport de Dorval, annonçant la fin de l'ère des courses hippiques dans ce secteur.<sup>78</sup> Le Bel-Air Jockey Club a également connu sa fin à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, lorsque, selon Dick Nieuwendyk, il a été subdivisé en lots pour y développer un quartier résidentiel.<sup>79</sup> Même si Dorval n'accueillait plus de courses, plusieurs de ses clubs sont restés, dont le Forest and Stream, témoignant de ce riche passé. Les écuries du domaine Bel-Air de M. Brown logent aujourd'hui le musée local, partageant des témoignages de ce passé complexe et dynamique.

Le premier objectif de ce rapport était de démontrer quels éléments importants auraient pu conduire au développement de Dorval jusqu'à la ville qu'elle est aujourd'hui. Un deuxième objectif était de réfléchir sur le rôle de la relation homme-animal dans un lieu de villégiature, et ce que ces dynamiques révélaient sur le statut social et la hiérarchie de l'époque. Il n'y a aucun doute que la présence d'une certaine élite montréalaise et de ses activités récréatives nécessitant l'utilisation d'animaux ont contribué à façonner la Ville en ce qu'elle est devenue aujourd'hui. Du milieu à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, son accessibilité

---

<sup>73</sup> "Much Accused Man Pleads Not Guilty," *Toronto World*, July 20 1914.

<sup>74</sup> "Dorval Jockey Club Fires All Its Hands," *Toronto World*, November 5, 1915.

<sup>75</sup> "Capt. Presgrave to Manage Dorval - Succeeds Sam Holman - Turf Gossip.," *The Ottawa Journal*, July 18, 1916.

<sup>76</sup> "Unknown Found Dead Clad Only in Hat," *The Montreal Gazette*, November 21, 1938.

<sup>77</sup> "Vanishes Mysteriously: Child Left at Race Track, Two Witnesses Declare," *The Montreal Gazette*, August, 14 1939.

<sup>78</sup> Dick Nieuwendyk, "Research on the Location and Operations - Dorval Jockey Club and the Bel-Air Jockey Club," (City of Dorval 2019).

<sup>79</sup> "The Impact on the Development and Growth of Dorval through the Influx of Montreal's Golden Square Mile Elite, in Particular: Mr. Alfred Brown and His Bel-Air Estate, the Forest and Stream Club and the Bel-Air Jockey Club and Dorval Jockey Club," (City of Dorval 2020).

et son environnement naturel ont attiré des gens tels qu'Alfred Brown, et il est certain que leurs investissements et leur présence ont transformé cette petite ville. Dorval et son développement sont un excellent exemple de la façon dont l'accessibilité, la désirabilité et le lieu forment les communautés.

## Bibliographie

- "An Act to Incorporate the Bel-Air Jockey Club." Canada, 1889.
- Allard. "Research on the History of Dorval." Dorval Museum, Unknown.
- "Another Race Track Promised - New Racing Plant Situated near Dorval and Accessable to Montreal." *The Montreal Gazette*, 1<sup>er</sup> décembre 1912.
- Aubin-Des Roches, Caroline. "Retrouver la ville à la campagne la villégiature à Montréal au tournant du XX<sup>e</sup> siècle." [Fr]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine* 34, no. 2 (2006): 17-29.
- "Auction Sales - Order of Sale. Estate Late Alfred Brown." *The Montreal Gazette*, 23 avril 1886.
- "Auction Sales by W. H. Arnton - Estate Late Alfred Brown Esq., "Bel Air", Residence and Grounds at Dorval." *The Montreal Gazette* (1886).
- "The Canadian Derby - Full Programme of the Meeting on the Bel-Air Course - Two Day Racing, with Ten Events." *The Montreal Herald*, 7 mai 1889.
- "Canadian Jockey Clubs Programme." édité par Ontario Jockey Club. En ligne: Canadiana, 1895.
- "Capt. Presgrave to Manage Dorval - Succeeds Sam Holman - Turf Gossip." *The Ottawa Journal*, 18 juillet 1916.
- Claude, Mrs Albert. "Interview About Bel-Air." Par Inconnu (Inconnu).
- "Contract Agreement between Mr. François Décary and Alfred Brown, Esquire." Cité de Dorval, 1894.
- Dagenais, Michèle. *Faire et fuir la ville: Espaces publics de culture et de loisirs à Montréal et Toronto aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*. Presses de l'Université Laval, 2006.
- Dean, Joanna, Darcy Ingram, and Christabelle Sethna. *Animal Metropolis*. [Ang] Calgary: University of Calgary Press, 2017.
- "Deed of Sale from Mr James Smith to Alfred Brown Esq." Cité de Dorval, 1872.
- "Dorval Jockey Club Fires All Its Hands." *Toronto World*, 5 novembre 1915.
- "Fiche du Secteur Forest and Stream Club." Ville de Montréal, [http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche\\_zone.php?batiment=oui&lignes=25&protection=0&zone=&debutz=100&id=1245](http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?batiment=oui&lignes=25&protection=0&zone=&debutz=100&id=1245).
- Girouard, Désiré. *The Old Settlements of Lake St. Louis : With a List of the Old and New Proprietors*. [Ang] Montreal: Poirier, Bessette & Co., Printers, 1892.
- "Good Racing in Bad Weather at the Bel-Air Jockey Club Track." *The Montreal Gazette*, 6 juin 1890.
- Guay, Donald. "Histoire des courses de chevaux au Québec." Montréal : VLB, 1985.
- "Information générale et historique." Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval.
- Ingram, Darcy. "Horses, Hedges, and Hegemony: Foxhunting in the Countryside." In *Metropolitan Natures: Environmental Histories of Montreal*, édité par Stéphane Castonguay et Michèle Dagenais, 211-27. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2011.
- Jarry, Alain, and Gisèle Hall. "The Founding Years: 1884-1910." Dans *The Forest and Stream Club - 125th Anniversary*, 50, 2009.
- Klopper, Nadine. "Upon the Hill: Negotiating Public Space in Early 20th Century Montreal." *Zeitschrift für Kanada-Studien* 29.2 (2009).
- "The Late Mr. Alfred Brown." *The Montreal Gazette* (February 10, 1886).
- Linteau, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Les Éditions du Boréal, 1992.
- Linteau, Paul-André, René Durocher, and Jean-Claude Robert. *Histoire du Québec Contemporain: De la Confédération à la Crise (1867-1929)*. [Ang]: Les Éditions Boréal, 1989.
- "Much Accused Man Pleads Not Guilty." *Toronto World*, July 20, 1914.
- Nieuwendyk, Dick. "The Impact on the Development and Growth of Dorval through the Influx of Montreal's Golden Square Mile Elite, in Particular: Mr. Alfred Brown and His Bel-Air Estate, the Forest and Stream Club and the Bel-Air Jockey Club and Dorval Jockey Club." Cité de Dorval, 2020.

- . "Research on the Location and Operations - Dorval Jockey Club and the Bel-Air Jockey Club." Cité de Dorval, 2019.
- Olson, Sherry. "The Urban Horse and the Shaping of Montreal, 1840-1914." In *Animal Metropolis*, édité par Joanna Dean, Darcy Ingram et Christabelle Sethna: University of Calgary Press, 2017.
- "[Pro]Gram[Me] 1895 Canadian Jockey Clubs : Sp[Ring] Meetings, Ra[Ce] & Ste[Eple Ch]Ashing over \$50.000 in Purses." In *CIHM/ICMH Microfiche series = CIHM/ICMH collection de microfiches ; no. 94786*, édité par Ontario Jockey Club. Toronto: s.n., 1995.
- Racine, Germaine. "Histoire De Dorval." edited by Société historique de Dorval. Ville de Dorval, 1983.
- . "Les Courses À Dorval." édité par Abbott Edition. Cité de Dorval, 1989.
- "Time Tables of the Grand Trunk Railway of Canada and Connecting Lines, Official Issue, July 1880." Musée de Dorval, 1880.
- "Unknown Found Dead Clad Only in Hat." *The Montreal Gazette*, November 21, 1938.
- "Vanishes Mysteriously: Child Left at Race Track, Two Witnesses Declare." *The Montreal Gazette*, 14 août 1939.
- White, Richard M. "The Forest and Stream Club." Université McGill, 1969.

\* Ce projet a débuté pendant la pandémie COVID-19, et plusieurs des sources primaires et secondaires ont été rendues disponibles en ligne par la Cité de Dorval (et sont accessibles à ses bureaux). Les rapports de recherches antérieures ont également été d'une utilité précieuse. L'auteure tient à remercier Sara Giguère, agente culturelle aux services des loisirs et de la culture de la Cité de Dorval, pour son aide et sa collaboration.

Traduction : Odessa Ferreira

Révision : Christine Christophory