

AVANT-PROPOS

La communauté qui compte une personne qui a un intérêt vif pour ses origines, son histoire et pour son présent a beaucoup de chance. Cette communauté est doublement chanceuse si elle a un historien et chroniqueur à la fois imaginatif pour l'occasion, et qui a eu la chance d'être son maire. Ceux du passé, pour qui la recherche a permis de ne pas être oublié, ceux du présent qui ont aussi aidé à faire de Baie- D'Urfé un territoire précieux, et ceux qui suivront, doivent beaucoup à Tommy Lee.

Tommy a redonné à la ville ses origines d'Urfé. Il a reproduit le vol historique Alcock-Brown de Terre-Neuve à l'Irlande et l'Angleterre, il a volé en rase-mottes et s'est déplacé par voie ferroviaire à travers notre merveilleux pays, et il a raconté ses expériences. Il a servi en tant que maire de notre ville. Il a levé son bras vers le ciel avec moi un samedi matin, traçant dans le ciel la splendeur possible d'un mat centenaire d'une centaine de pieds de hauteur. Tommy Lee était tout cela. Je suis honoré de cette association avec l'histoire de Tommy Lee, de ce merveilleux endroit où j'ai eu le privilège de vivre.

A. Clark Graham,

Maire

Le 12 juillet 1977

HISTOIRE DE LA VILLE DE BAIE-D'URFÉ, QUÉBEC

PAR THOMAS R. LEE

La ville de Baie-D'Urfé a connu ses débuts en 1686 lorsque François Saturnin Lascaris d'Urfé, marquis de Baugé, missionnaire français de la Compagnie des prêtres de Saint-Sulpice, a établi une mission que l'on appelle aujourd'hui la Pointe-Caron.

D'Urfé, membre d'une famille riche et influente, est arrivé au Canada la première fois en 1668. Il a passé trois périodes différentes au pays, la dernière étant sa mission à Baie-D'Urfé. Son service précédent au Canada lui a valu une affectation « meilleure » et plus agréable en France, mais il a insisté pour revenir au Canada, demandant précisément un poste dangereux et exigeant.

Baie-D'Urfé a vu le jour. Au cours des premières années de la Nouvelle-France, tout le territoire, de Lachine jusqu'au bout de l'île de Montréal, faisait partie de la paroisse de Lachine, ses quelques colons, soldats et Indiens étant servis par des missionnaires résidents à Ville-Marie (Montréal), Lachine ou Gentilly (Dorval). En septembre 1685, la région de Pointe-Claire Ouest est devenue une paroisse distincte, Saint-Louis du haut de l'île de Montréal.

D'Urfé a été désigné son premier curé, sa base d'opérations étant ce qu'est Baie-D'Urfé aujourd'hui, plus précisément la Pointe Caron, ou ce qu'elle était appelée à l'époque, la Pointe Saint-Louis. « L'une des plus exposée au danger » a rapporté à la France l'évêque de Québec, Mgr St-Vallier.

La première concession de terre à ce qui est désormais Baie-D'Urfé a été faite en 1678 à Jean de La Londe, l'un des premiers à s'installer dans la région. Une partie de cette terre était réservée pour l'église de d'Urfé. Comme premier marguillier, de La Londe comptait parmi les représentants officiels lorsque l'évêque de Québec a visité la région à l'automne 1685 et qu'il a désigné les limites de la nouvelle paroisse.

Selon un conseiller, d'Urfé a lui-même dégagé un endroit pour en faire un avant-poste éloigné, planté une croix, bâti une église, un presbytère et plusieurs demeures, et a rassemblé un grand nombre d'Iroquois et autres Indiens, à qui il a enseigné et qu'il a convertis. D'Urfé s'est en même temps occupés des besoins spirituels des habitants, seigneurs et soldats de la région. Il a également fait ouvrir la première école de Baie-D'Urfé, une école pour les enfants indiens.

L'église d'Urfé est mentionnée dans une lettre qui date du 10 novembre 1686, du gouverneur Denonville au premier ministre de la France, Colbert :

« Afin de favoriser de nouveaux établissements sur l'île de Montréal, le seigneur du Séminaire de Montréal (qui était propriétaire de toute l'île de Montréal) a accordé au Sieur LeBer, à ma demande, le privilège de construire un moulin en pierre, dont j'ai été témoin du début de la construction. Cet édifice, qui servira de bastion, est situé sur une colline au bout de l'île de Montréal, face à la rivière des Outaouak (Ottawa), au lac des Deux-Montagnes et à la rivière des Prairies, sur le côté nord de l'île. Près du moulin, des travaux de construction d'une église et d'un presbytère ont débuté. M. d'Urfé sera d'ailleurs le prêtre assigné à cette église. »

C'est à partir de Baie-D'Urfé que d'Urfé est retourné en France à la fin des années 1680 à la suite des raids dévastateurs des Indiens. De retour en France après environ 16 années de service au Canada, d'Urfé a occupé une variété de postes religieux importants jusqu'en 1698, où il a pris sa retraite au château familial où il est né, à Bâgé-le-Châtel. Il est décédé à cet endroit, le 30 juin 1701, où il venait tout juste d'avoir 62 ans. Son corps est enterré sous le sol de la chapelle d'un hôpital centenaire pour personnes âgées où il a servi comme aumônier. Une plaque murale en cuivre offerte par les citoyens de Baie-D'Urfé, raconte le lien de d'Urfé avec le Canada, et particulièrement celui avec la ville de Baie-D'Urfé.

En examinant Baie-D'Urfé aujourd'hui, il est difficile de s'imaginer qu'autrefois, une forêt dense recouvrait le territoire, que des Indiens sympathiques campaient sur la rive du lac et d'autres, peu amicaux massacraient les premiers résidents de Baie-D'Urfé là où se situe la Coop aujourd'hui.

Des archives venant des propres mains d'Urfé indiquent la terreur, le carnage et la destruction qui ont sévi dans la région à l'époque.

Huit données indiquent l'enterrement de huit hommes sur la Pointe-Caron (deux soldats et huit habitants), tués par les Iroquois entre le 21 septembre et le 18 octobre 1687, dont cinq, le 30 septembre.

La première victime fut Jean Vincent, ouvrier agricole employé par M. de Blainville, qui, le 21 septembre 1687, « fut trouvé battu à mort au cours de la bataille contre les Iroquois ». Les cinq personnes tuées le 30 septembre comprenaient Jean de La Londe dit l'Espérance, le premier citoyen de Baie-D'Urfé ; Pierre Boyneau dit La Jeunesse ; Pierre Pertuys, autre ouvrier agricole de M. de Blainville ; Henry Fromageau et Pierre Pettitteau, également employés de M. de Blainville.

Tous ont été enterrés « près du site choisi pour la construction de l'église Saint-Louis du haut de l'île de Montréal ».

Ensuite, le 18 octobre, deux soldats de M. du Cruzel ont été tués par les Iroquois. Il s'agissait de Jean Baptiste le Sueur dit La Hogue, âgé d'environ 21 ans, et de Pierre Camus dit la Feuillade, d'environ le même âge. Leur enterrement, dont d'Urfé et des compatriotes militaires des défunts ont été témoins, s'est fait « près du site choisi pour le cimetière près de l'église paroissiale Saint-Louis du haut de l'île de Montréal ».

D'Urfé l'a lui-même échappé belle alors qu'il était sur le lac dans son canot en route pour rencontrer quelques Indiens de façon amicale. « Il a été refoulé par une bande de trente Iroquois armés de fusils qui ont ouvert le feu dans sa direction, » relate un compte rendu d'époque, « mais Dieu, qui protège ceux qui luttent en son nom, ne souhaitait pas qu'il soit blessé ».

Bien qu'aucun signe incontestable de cette mission historique ne demeure aujourd'hui, les sites de la chapelle primitive et du cimetière étaient estimés comme bien établis en 1865 lors de l'excavation pour une cave au bout de la Pointe-Caron, nommée en l'honneur d'un ancien résident de la pointe, Antoine Caron, un fermier. Il s'agissait d'un lieu qui, à l'origine, appartenait à de La Londe et qui était réservé pour la construction d'une église. Un ancien curé, M. Bourgeault, qui a étudié la question des sites en détail, est cité en lien avec cette excavation précise : « ... les os de 23 cadavres de différentes constitutions physiques ont été découverts, l'un portait un beau crucifix de laiton, monté sur de l'ébène... sur un autre cadavre, nous avons trouvé une cuillère en étain, des perles noires et un petit crucifix, ainsi qu'une médaille en laiton en parfait état de conservation ».

D'autres trouvailles comprennent les os d'un enfant, un os de doigt portant un anneau de laiton, « ainsi qu'un tomahawk sans aucune rouille, qui pourrait être encore utilisé longtemps par un Indien ». On croyait que ces os comprenaient ceux des Indiens chrétiens à qui d'Urfé avaient enseigné. L'emplacement actuel des articles variés est inconnu, mais ce que nous croyons être la fondation de la chapelle est encore à peine visible sur la propriété du défunt Groupe Cap. Roy H. Foss.

Le même registre de d'Urfé qui documente ces morts violentes documente également les premiers mariages, les premières naissances et les premiers baptêmes qui ont eu lieu dans la région. Environ 13 pages du registre, un trésor des archives de Montréal, sont signées « F. d'Urfé, curé », et couvrent la période de novembre 1686 à novembre 1687, le premier événement enregistré est un mariage, et le dernier, l'enterrement d'un meunier qui, apparemment est décédé de cause naturelle. Le fait qu'il n'y ait pas d'autres inscriptions au registre en ce qui concerne la paroisse d'Urfé peut indiquer une augmentation de l'activité iroquoise dans la région. Cela a donc forcé d'Urfé et les membres de sa troupe à se retirer dans des quartiers plus protégés. La guerre contre les Iroquois a été déclarée en 1687, et ce n'est que 2 ans plus tard que le fameux massacre a eu lieu, impliquant possiblement certains habitants de Baie-D'Urfé qui s'étaient enfuis plus tôt, pour des raisons de sécurité.

La première inscription au registre d'Urfé est le mariage, célébré le 29 novembre 1686, de Jean Baptiste Celoron, Monsieur, Sieur de Blainville, lieutenant du détachement de la marine, et d'Hélène Picotte de Belestre, veuve de M. de Brucy, lieutenant de l'infanterie, et l'un des premiers propriétaires fonciers de la région. Ceci était sans aucun doute le premier mariage célèbre à ce qui est désormais Baie-D'Urfé, et d'Urfé écrit que le vicaire général, M. Dollier de Casson, avait écarté la nécessité que les trois bans soient lus. D'Urfé a dirigé le service.

Il enregistre également la mort, le 22 février 1687, de Claude de la Mothe, dit le marquis de Sourdy, et son enterrement le jour suivant sur la Pointe Saint-Louis (Pointe-Caron). Vient ensuite le baptême, le 1^{er} mars, du premier enfant né dans la région - Marie Madeleine, fille de Jean Thillard et de Marie Madeleine Barbon. D'Urfé affirme que l'enfant a été précédemment baptisé à la maison, mais ensuite baptisé, par lui, à l'église. Il note que la grand-mère de l'enfant était Marie Madeleine La Londe, fille de Jean de La Londe, premier colon de Baie-D'Urfé et aussi premier marguillier de l'église.

D'Urfé inscrit que la marraine, épouse de M. Guillaume Daoust, était incapable de signer son nom lorsqu'on lui en a fait la demande. La même femme était la marraine de Marguerite le Moyne (l'un des grands noms de l'histoire de la Nouvelle-France), fille de Nicolas le Moyne et de Marguerite Jassein, que d'Urfé a baptisée le 23 avril. D'Urfé mentionne que le père de l'enfant était incapable de signer son propre nom. D'ailleurs, d'Urfé se qualifie lui-même de « curé de la paroisse Saint-Louis ». Il y a des signatures de témoins à la plupart des inscriptions, plusieurs de ces noms de famille sont bien connus dans l'ouest de l'île aujourd'hui, issus des descendants de ces premiers colons.

La dernière inscription indique la mort et l'enterrement, les 17 et 18 novembre 1687, de Louis Jets, meunier, âgé d'environ 24 ans, employé par M. le Ber, à qui l'on a donné la permission de construire un fort et un moulin au bout de l'île. (Les deux sont encore debout, du moins en partie, à Senneville), Jean le Ber, marchand, et Paul le Moyne, Monsieur, ont été témoins avec d'Urfé.

Dans une allocution livrée à la tombe de d'Urfé à Bâgé-le-Châtel, département d'Ain en France, en 1702, un an après sa mort, l'orateur a fait référence aux événements sanglants du lointain Baie-D'Urfé, et, ce faisant, a indiqué la raison probable pour laquelle il n'y a plus eu d'inscriptions de d'Urfé au registre de Montréal.

« Les païens et les Indiens ayant conquis la paroisse de la pointe Saint-Louis par la force des armes », a-t-il dit, « notre ministre (d'Urfé) a dû retirer sa troupe pour la colonie française (Lachine ? Ville-Marie ?) : en faisant ainsi, il a suivi l'exemple de quelques-uns des pasteurs les plus admirés de la sainte Église ».

L'abbé Armand Yon, dans « *A Victim of Frontenac* », dit que d'Urfé a évidemment tout juste réussi à s'enfuir par lui-même lors du massacre de Baie-D'Urfé, mais est néanmoins revenu pour enterrer les morts. Il cite en partie une lettre du supérieur de la Compagnie des Prêtres de Saint-Sulpice, Tronson, à Parish, France, s'adressant à Dollier de Casson, à Ville-Marie : « d'Urfé, en prenant de tels risques comme vous l'avez expliqué, a montré qu'il était courageux : ça a dû être la volonté de Dieu qu'il soit envoyé pour servir un poste isolé, bien qu'il ne soit pas de nature forte ».

La paroisse de l'ouest de l'île est demeurée déserte jusqu'à ce que la paix soit signée avec les Iroquois en 1698.

Avec le dernier cri de guerre des Iroquois, « le fléau de Dieu », la paix et la tranquillité sont revenues dans la région, essentiellement constituée de quelques fermes. Même si la forêt a graduellement disparu (l'Arboretum Morgan est tout ce qu'il nous reste), puisque de plus en plus de terres étaient destinées à la culture, il y a eu peu de changement dans la région au cours des 150 années suivantes.

Des berges du lac Saint-Louis, à Baie-D'Urfé, on pouvait voir passer les canots, les bateaux et autres embarcations des commerçants de fourrure et des marchands de bois, faisant maintenant partie de la légende du Canada. C'était plutôt à Saint-Anne-de-Bellevue où toute l'action se passait, avec la présence des rapides, et où les voyageurs débarquaient et faisaient du portage ; c'était là aussi où ils disaient au revoir à la civilisation avant de se diriger vers l'ouest ou vers le nord, et c'était là aussi où ils reprenaient contact avec celle-ci à leur retour.

À l'époque, comme aujourd'hui, Baie-D'Urfé était en périphérie de l'agitation des échanges et du commerce.

C'est en 1853, avec l'avènement du chemin de fer (Grand Tronc, ou maintenant, CN) que le changement a commencé à se produire à Baie-D'Urfé. Avec la région maintenant plus accessible à partir de Montréal, les riches y voyaient un lieu idéal de vacances ou de détente estivale avec son atmosphère tranquille de campagne, et surtout avec le lac étincelant offrant des activités telles que la pêche, les activités nautiques, la baignade et autres. Les Montréalais ont acheté les terres en bordure du lac, détenues par les mêmes familles de décennie en décennie, voire même des siècles, et y ont bâti leurs chalets d'été.

Ceux-ci ont été modifiés avec le temps pour être utilisés tout au long de l'année. La prochaine étape était de construire une résidence permanente et de faire la navette.

Graduellement, la douzaine et plus de fermes faisant partie de la ville originale de Baie-D'Urfé sont disparues, des demeures luxueuses bordaient le lac et les fermiers francophones ont été, en grande partie, remplacés par des professionnels ou hommes d'affaires anglophones, qui préféraient habiter à la campagne au lieu d'habiter en ville.

Ce sont ces « nouveaux venus » qui ont donné lieu à la création et à la constitution de la Ville de Baie-D'Urfé en 1911, quelque 230 ans après la première colonisation de la région. La petite baie située tout juste à l'est de la Pointe-Caron jusqu'au parc de l'hôtel de ville est représentée sur la carte en tant que Baie-D'Urfé depuis d'innombrables années. De plus, la station de train était appelée Baie-D'Urfé depuis 1902, moment où il a été changé de Bayview à Baie-D'Urfé à la suite de pétitions de la part de certains résidents.

Ainsi, lorsque la nouvelle ville fut tracée à partir de la paroisse Sainte-Anne du bout de l'île, comme l'ont été Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville, on l'a nommé Baie-D'Urfé (en fait, le nom sur la charte originale indiquait Urfée, alors le nom de la Ville était épelé de cette façon pendant des années, jusqu'à ce qu'il soit corrigé par un amendement à sa charte.).

Les pétitionnaires pour l'incorporation étaient : James Morgan, marchand ; G. Edward Gudewill, manufacturier ; Hon. J. Alderic Ouimet, ancien juge ; Alfred Brunet, ex-banquier ; James Birchenough, agent immobilier ; St. George Dillon, marchand ; David A. Poe, ingénieur ; « tous de la ville et du district de Montréal » ; Edward Maxwell, architecte ; William E. Davis, gestionnaire du réseau ferroviaire ; Pascal Deglaurierg, agent immobilier ; Olibrius Constantineau, manufacturier ; Vivian de V. Dowker, manufacturière ; les cinq derniers de la paroisse Sainte-Anne du bout de l'île, « comprenant la majorité des contribuables et habitants » du territoire décrit dans la pétition. Baie-D'Urfé devait être l'une des plus petites villes constituées au Canada.

La nouvelle charte de la ville stipulait que le conseil serait composé du maire et de six conseillers municipaux, qui seraient élus pour un mandat de deux ans. La première élection générale était prévue pour le 1^{er} juillet 1911, ou environ trois mois après la constitution. La première réunion du conseil aurait lieu le deuxième lundi du mois de juillet.

Le premier maire de Baie-D'Urfé était M. Dowker, qui a été acclamé, comme les membres du premier conseil. M. Dowker a servi comme maire pendant 6 années consécutives. La première entrée dans le livre des procès-verbaux se lit comme suit :

« Je, soussigné Louis Joseph Boileau, directeur du scrutin pour la première élection tenue à la Ville de Baie d'Urfée, ai l'honneur de vous informer que le jour de clôture des candidatures, tenu le 20 juin 1911, selon la loi, Vivian de V. Dowker a été présenté comme candidat pour le poste de maire, et qu'Edward Maxwell, Fred J. Shav, Charles E. Gudewill, Alfred Brunet, Moise C. Bezner et Norwood M. Lash comme conseillers.

« Comme il est deux heures de l'après-midi, j'ai nommé ledit V. de V. Dowker maire, et les autres six personnes, conseillers de la Ville de Baie d'Urfée. »

Sainte-Anne-de-Bellevue

Le 21 juin 1911

(sgd.) L. J. Boileau

Directeur du scrutin

La première réunion du Conseil a eu lieu à l'école à 20 h, le 10 juillet 1911, mais a été ajournée immédiatement jusqu'au 18 juillet.

À la réunion du 18 juillet, M. Boileau, un notaire de Sainte-Anne-de-Bellevue, a été nommé premier secrétaire-trésorier de la ville. On a autorisé le maire à prendre des dispositions avec la commission scolaire de l'école catholique romaine afin de permettre au conseil d'utiliser l'école pour ses réunions. Il a été décidé que tous les avis seraient affichés à l'école et à, ou près de, la station de train Grand Tronc. Un règlement a été adopté pour que les membres du conseil se rencontrent à 20 h le premier mardi de chaque mois afin de discuter des affaires de la ville.

La petite école pittoresque dans laquelle se tenaient les réunions du conseil — la première école de Baie-D'Urfé, était située tout juste à l'ouest de la ville sur le côté du lac, presque directement devant les serres de J. D. Carrière.

Inhabité depuis plusieurs années, et jugé à la fois dangereux et laid, l'édifice a été rasé au début des années 60. À la suite de ses premières réunions à l'école, le conseil a déménagé dans l'édifice distinctif blanc qu'est l'hôtel de ville que nous connaissons aujourd'hui. La maison a été donnée à la ville pour utilisation comme hôtel de ville au mois d'octobre 1912, par James Morgan, l'un de pétitionnaire pour l'incorporation de Baie-D'Urfé. Il s'agissait de sa résidence d'été et, de l'extérieur, elle est demeurée presque identique à ce qu'elle était au moment du don.

M. Morgan, membre de la très connue famille Morgan, a sans aucun doute été l'un des plus grands bienfaiteurs de la ville. L'année précédente, au mois de septembre 1911, lors d'une réunion du conseil de la nouvelle ville, il avait fait don à celle-ci d'une aire de parc sur laquelle l'hôtel de ville est situé aujourd'hui, à condition que la communauté y bâtit un hôtel de ville, ainsi qu'un hangar à bateaux avec un débarcadère, « et maintienne la parcelle de terre propre et dégagée pour que les résidents de la ville puissent l'utiliser gratuitement ». Au cours de la même réunion, un autre résident, William Lyall, a également fait don de pratiquement toute une propriété riveraine pour usage par le public.

M. Morgan a également donné une bande de terre de 100 pieds de largeur pour aménager une route qui relierait le Chemin Lakeshore à la station de train. Autrefois appelée *Station Road*, cette route porte aujourd'hui le nom Boulevard Morgan et représente l'entrée principale de la ville. Le don de M. Morgan comprenait aussi assez de terrain près de la station « pour permettre aux remorques et aux calèches de tourner facilement ». Ce petit rond-point demeure encore aujourd'hui.

Arthur Cairncross vivait à Baie-D'Urfé depuis juillet 1910. Son père, J. B. Cairncross, dirigeait la ferme J. A. Stevenson, un tout petit segment connu aujourd'hui sous le nom populaire *Fritz Farm*. La ferme Stevenson s'étend du Chemin Lakeshore jusqu'au Chemin Ste-Marie, et était connu sous le nom *Bayview Farm*. Les maisons étaient si peu nombreuses à cette époque qu'elles ne portaient pas de numéros. M. Cairncross a été témoin mieux que tout le monde des changements qui ont eu lieu à Baie-D'Urfé au cours des 70 dernières années.

M. Cairncross se souvient qu'autrefois, il était de coutume pour tout propriétaire d'entretenir son chemin, alors M. Stevenson a demandé à M. James Morgan de construire un nouveau chemin devant la ferme, de la route jusqu'à la Pointe-Caron, jusqu'aux serres Carrière, car M. Morgan construisait le Chemin Morgan à l'époque. M. Morgan possédait son propre moteur à vapeur et concasseur de roches, les pierres étaient prises dans la carrière sur la ferme du juge Ouimet sur le côté est du Chemin Lakeview, et provenaient également des murets de pierres. « Le chemin du lac a quelque peu changé depuis 1910, la partie située à l'est de la ville et celle de la baie comme je l'appelle, était alors à angle droit en comparaison avec ce qu'elles sont aujourd'hui, » se souvient-il.

Le don du chemin était, d'ailleurs, soumis à des conditions. La ville devait planter quatre rangées d'arbres, deux de chaque côté, sur toute la longueur du chemin ; elle devait également construire un trottoir fait de bloc de ciment entre chaque rangée d'arbres. Finalement, le chemin, les trottoirs et les arbres devaient être entretenus adéquatement.

Dans l'acte original de M. Morgan à la Ville, il était spécifié que sa maison devait être utilisée pour les réunions du conseil, mais pas nécessairement pour toutes les affaires de la ville. Cependant, comme il s'agissait du seul édifice public en ville, l'endroit est devenu le centre des activités de la ville, hébergeant le bureau de poste, les rassemblements sociaux, les bazars, les présentations agricoles et horticoles, la présentation des films du samedi matin, les danses du samedi soir, et tout le reste.

Bill Nash, fils de Charlie Nash, gardien de la ville de 1919 à 1929, se souvient de cette époque-là : « mes premiers souvenirs de Baie-D'Urfé me ramènent à l'hôtel de ville, bien sûr, qui semblait être le centre de toutes les activités de la ville. (Les Nash habitaient dans un appartement au-dessus des salles du conseil). »

« Les terres de l'hôtel de ville, sur le côté ouest, avaient un court de tennis fait de gazon très fin. Juste à côté du court se trouvait un terrain de bowling. On pratiquait le tennis à l'époque tout comme on pratique le golf aujourd'hui. »

« Le bateau à voile était très populaire. Alex, le père de Poe, David A. Poe, un gentilhomme en effet, était bien connu dans le monde du bateau, tout comme son bateau exceptionnel, le Gudrun. La régate annuelle Baie-D'Urfé-Beaurepaire était l'une des attractions exceptionnelles. (Le lien des Poe avec la ville de Baie-D'Urfé date du début des années 1900, peut-être même avant. David A. Poe était l'un des pétitionnaires pour l'incorporation de la ville. Alex Poe, un résident de plus d'un demi-siècle, est aussi bien connu dans le monde de la voile. D'autres éminents marins ayant un lien avec Baie-D'Urfé comprennent Reg. Stevenson, dont la famille avait une grande maison d'été — maintenant disparue — au coin de ce qui est maintenant Sunny Acres et Chemin Lakeshore). »

« On apercevait souvent sur le lac Saint-Louis le Koto-Maru, un yacht de croisière appartenant à E. J. L'Espérance. L'Hon. Narcisse Pérodeau, ancien lieutenant-gouverneur du Québec possédait un bateau à moteur exceptionnel. M. Timberlake possédait également un bateau de type semblable qui avait un moteur Hispano-Suiza, apparemment rare à l'époque. On apercevait souvent également le bateau d'Émile Pilon près de la pointe de L'Île-Perrot lors de ses expéditions de pêche. On entendait de loin le vieux bateau à moteur de M. Dowker depuis l'île Dowker, du passage à côté d'Hénault (situé à la pointe est de la ville). »

« Oh, oui, le nom Hénault nous rappelle l'étrange petite voiture électrique que possédait M. Hénault. C'était environ dans les années 1920-1921. Il s'agissait d'un véritable type de buggy sans chevaux. »

« En parlant de déneigement à cette époque, il semble, avec du recul, qu'il y avait plus de neige à l'époque que maintenant. L'arrivée des premiers flocons signifiait un appel à Tom Harland, M. Cairncross et Albert Dorion (un agriculteur local). Ces gens courageux étaient prêts, comme pour les anciens camions d'incendie tirés par des chevaux, à enfiler leurs bretelles, mettre les brides, et à travailler à toutes heures du jour ou de la nuit. Ils commençaient habituellement au cours de la nuit. Tom Harland (qui habitait où se trouve aujourd'hui *Fritz Farm*) sortait avec ses équipes de robustes Clydesdales ; Bruce et Arthur Cairncross sortaient aussi les leurs. Les chevaux étaient attelés, par quatre, côte à côte sur la déneigeuse qui se trouvait déjà sur le terrain de l'hôtel de ville.

Albert Dorion était aussi présent avec une équipe et une paire de "bobs" et d'attelage en avant. Lorsque toute la congrégation se réunissait dans la baie et que la situation était difficile, une autre équipe avec une paire de "bobs" était attachée devant l'équipe de Dorion, il y avait alors 12 chevaux en tout. Le père se tenait debout sur la plateforme arrière. »

« Une fois, lorsque la charrue s'est butée à de la glace épaisse, il a été projeté comme une bombe. Après cet événement, il a commencé à porter ce qui est l'ancêtre de la ceinture de sécurité d'aujourd'hui. C'est peut-être là, en effet, l'événement précurseur de la ceinture de sécurité, qui sait ! »

« Au cours des mois d'hiver, le tintement familier des cloches du traîneau, presque toujours à la même heure, de Godin, le boulanger, et de Pilon, l'autre boulanger, était des événements quotidiens. Godin aimait beaucoup les chevaux et avait toujours son cheval préféré le plus rapide pour tirer son traîneau à pain léger. Évidemment, Pilon, l'autre boulanger, aimait aussi beaucoup les chevaux. »

« Et, toute l'année, quotidiennement, se tenait la promenade jusqu'au train du CN de 7 h 50. Habituellement, M. Walkinshav était le premier à être aperçu venant de la baie du côté ouest, suivi de M. Winters, de M. DeGruchy et du grand et sympathique Dr Pirie (un ancien maire qui louait la maison principale de la Place Fritz), du Royal Victoria. Dr Pirie ne commençait pas avant que les autres soient passés, principalement parce qu'ils faisaient tous des commentaires au sujet de sa maison en se rendant à la station. De plus, il avait les jambes les plus fortes et les plus longues du groupe. Louis Coron prenait le train avant lui. Il habitait avec ses sœurs, Anna et Marie, en face de la partie est des terres de l'hôtel de ville, mais a aussi habité dans la petite école verte. »

« Ovila Vallée était une figure bien connue. Sa ferme était située à côté de la ferme Cairncross, qui a brûlé plus tard (le 8 août 1928). Le vieux Ovila bégayait, autant en anglais qu'en français. On le connaissait aussi pour son tempérament impulsif. Un jour, lorsque ses garçons sont passés à travers la glace (j'ai été témoin de cela), nous pensions qu'il amènerait ses garçons dans la maison pour qu'ils se réchauffent. Eh bien, il les a bien réchauffés — avec un fouet à l'extérieur de la grange ! » (M. Vallée, maintenant décédé, habitait dans un bout de la ferme familiale, tout juste à l'est de l'hôtel de ville, jusqu'à ce qu'elle passe également au feu, en 1957. »

Ceci étonnera sûrement plusieurs résidents de Baie-D'Urfé, relativement récemment connectée à l'eau de la ville après des années de puits individuels, d'apprendre que la ville pompait l'eau depuis aussi loin que 1912. L'eau provenait de sources qui remontaient jusqu'à Saint-Lazare ; elle était véhiculée à l'aide de tuyau de bois sous le lac des Deux-Montagnes jusqu'à Senneville, et ensuite Baie-D'Urfé. Le système était alimenté par la gravité.

Une franchise octroyée à *Vaudreuil Springs Syndicate* ou *Suburban Water Company* pour l'alimentation en eau a pris fin en 1937, et parce que le service n'était pas satisfaisant, on a décidé de ne pas renouveler le contrat. À plusieurs reprises, la pression de l'eau était basse, soit à cause de la source même ou à cause d'un bris. L'alimentation a fait défaut à deux reprises pendant plusieurs jours et l'eau a dû être livrée à la main aux résidences. Les résidents ont graduellement installé leur propre puits équipé d'un système de pompe automatique. En 1939, la canalisation a été condamnée définitivement.

L'utilisation de ce système de puits individuels, uniques dans une communauté moderne, particulièrement l'une des plus riches au Canada, s'est poursuivie jusqu'en 1967-1968 lorsque le nouveau système de la ville a été installé. Le premier règlement de construction a été adopté en 1913, afin d'assurer que les meilleures normes en matière de construction et de logement soient maintenues, un objectif pour lequel la ville est encore très rigoureuse aujourd'hui. Parmi les exigences de l'époque figurait le coût de la maison ; aucune maison d'une valeur de moins de 5000,00 \$ ne pouvait être construite à l'intérieur des limites de la ville.

L'électricité est arrivée dans notre ville en 1915, nous l'achetions de la ville voisine, Beaconsfield. L'alimentation était à ce moment-là pour l'éclairage des deux seules rues de la ville, le Chemin Lakeshore et le boulevard Morgan. Peu de temps après, l'électricité était accessible pour tous les résidents. En 1922, la ville de Beaconsfield ne pouvait pas répondre au besoin, un contrat a alors été signé avec la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue. En 1930, la *Montreal Light, Heat & Power Company* a acheté l'usine électrique de Baie-D'Urfé qui fournissait l'éclairage, sauf le système d'éclairage des rues, avec son transformateur et ses lampes. Le prix de vente était de 5000,00 \$.

La ville a eu son premier agent de police bien avant l'établissement officiel du service de police de Baie-D'Urfé en 1959. Il s'agissait de l'agent O'Hara. En 1916, à la suite d'une enquête par des détectives sur une série de vols dans la communauté, le conseil a décidé d'aviser l'employeur de la personne coupable que si cet homme n'avait pas quitté la ville avant une certaine date, un mandat d'arrêt serait émis pour son arrestation. Au même moment, l'agent O'Hara devait livrer le même message au suspect en personne. L'agent O'Hara passait ses journées à bicyclette.

La deuxième attaque de l'histoire de la ville (la première étant celle des Iroquois) a eu lieu en 1929, lorsque les étudiants en agriculture du collège Macdonald ont traîné jusqu'au collège un canon de la Première Guerre mondiale, qui se trouvait devant l'hôtel de ville. Comme punition, ils devaient le ramener jusqu'à l'hôtel de ville. Le canon a ensuite été mis aux rebuts lorsque la Deuxième Guerre mondiale a éclaté.

La première élection de l'histoire de la ville s'est tenue en 1931 alors qu'un certain nombre de candidats ont été proposés pour le poste de maire, ainsi que pour certains postes de conseillers. E. W. Wilson est devenu maire, pour remplir un mandat de 2 ans, et d'autres mandats comme conseillers par la suite. Depuis l'incorporation de la ville, les maires ont été : autres que Dowker et Wilson, Fred J. Shav (1917-1924), John Watterson (1925-1930), Walter Maughan (1933-1934, 1937-1940, 1943-1944), C. J. Smith (1935-1936), A. H. Pirie (1941-1942), W. Fred McBride (1945-1946), Fred W. case (1947-1950), Jean Gelinis (1951-1954), W. H. Cruickshank (1955-1956), Thomas R. Lee (1957-1961), Lars Firing (1962- 1965), et Clark Graham (1966 —). À la fin des années 1950, la ville a commencé à nommer les rues en l'honneur des anciens maires.

Au moment où l'ancienne autoroute 2 (à Baie-D'Urfé, aujourd'hui nommé Chemin Lakeshore) devient de plus en plus achalandée, car c'était l'autoroute principale reliant Montréal à Toronto, nous avons appris au mois de mai 1935, que le gouvernement provincial avait décidé de construire une nouvelle autoroute tout juste au sud de la voie de chemin de fer, de Saint-Pierre jusqu'au pont de Sainte-Anne-de-Bellevue. Cette autoroute allait être nommée Boulevard Métropolitain. La voie nord a été achevée en 1910, et la voie sud, en 1947.

La même année, A. H. Burton, qui avait remplacé M. Boileau peu de temps après l'incorporation de la ville, a démissionné comme secrétaire-trésorier. M. John W. Long, Q.C., qui a été au service de la ville pendant plus d'un quart de siècle, lui a succédé comme secrétaire-trésorier jusqu'en 1954, et comme conseiller juridique jusqu'à la fin de 1960.

Le 14 mai 1937, deux érables ont été plantés devant l'hôtel de ville afin de commémorer le couronnement du roi George VI. Les arbres étaient un cadeau du maire Smith. Dix ans auparavant, George VI, qui avait succédé à Édouard VII a, en tant que Prince de Galles, remis des pivoines de choix à la ville.

Lors d'une réunion extraordinaire du Conseil, le 7 juin 1941, les obligations portant les numéros 16 à 24 inclusivement, d'une somme de 1000,00 \$ chacune, munies de coupons, ont été vérifiées et, en présence du Conseil, de la presse et des citoyens intéressés, ont été rachetées, annulées et ensuite brûlées. La ville de Baie-D'Urfé — à ce moment-là — était libre de dettes.

Immédiatement après la Deuxième Guerre mondiale, en 1947, les choses ont commencé à bouger à Baie-D'Urfé. Jusque-là, la communauté avait été confinée au Chemin Lakeshore, il y avait quelques maisons sur Morgan et plusieurs dans la zone *College green*. Avec l'achèvement du boulevard Métropolitain, le haut de la ville (la section au sud de la voie de chemin de fer), a été ouverte et le chemin des Vétérans a été créé. C'était la première nouvelle rue dans la ville depuis un quart de siècle. Elle a été construite par le ministère fédéral des Anciens Combattants pour la construction d'habitations destinées aux anciens combattants. Certains propriétaires originaux habitent encore leur maison.

Au cours des 10 années suivantes, la ville a connu une soudaine prospérité, tout en ayant, cependant, toujours un contrôle strict sur la taille des lots (un minimum de 30 mètres de façade, de 46 mètres de profondeur, pour une superficie de 1380 m²), le zonage et la qualité des maisons. La population a grimpé de 200 à 800 familles. Outre les serres Carrière et Smith établies depuis plusieurs années, Baie- D'Urfé était essentiellement une communauté résidentielle à habitations unifamiliales, même si des dispositions ont été prises pour un développement commercial possible.

C'est au cours de cette période que le caractère plaisant, simple et familier de « tout le monde se connaît » de Baie-D'Urfé a commencé à disparaître : nager devant le parc de l'hôtel de ville, jouer au hockey sur le lac Saint-Louis ou à la patinoire du parc Morgan bondée par quelques voisins, danser sous les lumières du terrain de l'hôtel de ville lorsque tous sont présents, le carnaval d'hiver sur l'étang à l'ouest de Morgan, près de la rue Bedford que l'on connaît aujourd'hui, ramasser le courrier à l'hôtel de ville en discutant agréablement avec les passants, assister à une réunion de l'Association des citoyens lorsque tous les membres pourraient pratiquement se réunir à l'hôtel de ville, faire une promenade ou un pique-nique dans la région boisée Oakridge ou dans le vaste pré à l'ouest de Morgan.

Le moteur principal des activités de la communauté était l'Association des citoyens de Baie-D'Urfé, formée en 1947 par une poignée de résidents au sens civique pour promouvoir et maintenir l'intérêt des résidents pour les affaires de la ville, porter toute assistance possible au conseil municipal en signalant tout problème ou projet dignes d'intérêt pour les citoyens, et fournir une tribune où les résidents pourraient se rencontrer, soit pour des affaires sociales, récréatives ou civiques. L'une des responsabilités les plus importantes de l'Association était d'assurer qu'une liste de candidats soit disponible lorsque le temps des élections arrive.

Le travail de l'Association, à ce propos, était tellement rigoureux que les élections étaient — et sont encore aujourd'hui — peu fréquentes. Les services récréatifs, sociaux, publics, et autres projets et programmes étaient organisés ou encouragés par l'Association, ainsi que d'autres politiques utiles ou développement pour l'amélioration de la ville. L'Association, dont le premier président était Phil Halliday, a aussi lancé son premier journal mensuel local, *Entre Nous* — celui-ci était créé uniquement par des bénévoles.

À mesure que la ville grandissait, l'hôtel de ville devenait trop petit pour demeurer le centre des activités communautaires, alors en 1953 le conseil municipal a acheté (au montant de 25 000 \$) la zone de la Coop sur le Chemin Lakeshore, juste à l'est de Churchill, cet endroit est devenu, tel que prévu, le cœur de l'action. Les divers anciens bâtiments de ferme ont bien servi la ville.

La Coop occupait un ancien poulailler. Des bénévoles ont enlevé des tonnes de fumier, couvert des trous à rats, et l'ont reconstruite pour s'en servir comme lieu de rassemblement, comme salle de danse, comme centre d'exposition, etc. Le service d'incendie occupe les anciennes écuries, qui au fil des années ont aussi servi de poste de police, de bureau de poste et de vestiaire pour différentes ligues de hockey. L'étable était située juste au sud de la piscine du club de curling et a été démolie, car elle était jugée inadéquate pour ce que la ville voulait en faire. Une autre petite annexe abritait la première bibliothèque de la ville, et fait maintenant partie des bureaux des travaux publics de la ville.

La première patinoire de la région a été inondée en 1954, et dans la même décennie, la nature récréative de la région a été confirmée lorsqu'un groupe de passionnés de curling a organisé les activités et construit le club de curling. De plus, l'Association des citoyens, avec un groupe d'homme qui endosse personnellement le projet afin d'avoir un fonds suffisant, ont donné naissance à la première piscine municipale. Les terrains de tennis et le terrain de baseball sont venus quelques années plus tard. À la fin des années 50, l'intérêt et le dévouement de quelques enthousiastes ont mené à la création du Club nautique de Baie-D'Urfé, du parc Bertold, avec maintenant un bassin sans égal.

Parmi les seules activités récréatives non concentrées dans la région de la Coop, on retrouve le club nautique, situé tout juste à l'ouest de l'hôtel de ville, ainsi que les pentes de ski à l'entrée est de la ville sur la côte Allan, initialement disponible sans frais grâce à la générosité du propriétaire de la côte, le défunt Douglas Allan ; cette côte a subséquentement été acquise par la ville.

La « loi » est réapparue à Baie-D'Urfé en 1959 en la personne du chef Tom Gray, et la ville a ainsi eu son premier véhicule de police depuis la bicyclette de l'agent O'Hara. Sous la direction du chef Gray, une brigade de pompiers volontaires a été mise sur pied pour s'occuper du premier camion de pompier de la ville, à laquelle s'est joint plus tard un camion-citerne, car les bornes-fontaines n'existaient pas.

Jusqu'à maintenant, Baie-D'Urfé se fiait à la force provinciale pour les ressources policières, et sur le camion de pompier du collègue Macdonald pour la protection contre les incendies.

La ville est devenue l'une des plus petites communautés au pays à adopter le principe du « directeur des services municipaux » lorsqu'au mois de septembre 1960, R. J. McKenna a été nommé « surintendant de la ville ». À l'automne 1962, on lui a donné le titre officiel de « Directeur des services municipaux », le premier titre officiel de la ville.

Les premières morts violentes à être survenue à Baie-D'Urfé probablement depuis le temps des Iroquois, se sont produites vers la fin des années 50 lorsqu'un gros camion — pour des raisons inconnues — a foncé contre un arbre sur le boulevard Morgan, tuant 2 hommes.

Jusqu'à l'essor de la ville, les enfants protestants de Baie-D'Urfé fréquentaient le collège Macdonald, où ils passaient de la première année jusqu'au niveau universitaire. Les jeunes catholiques fréquentaient l'école Saint-Joseph, à Beaurepaire. La croissance de la population signifiait le besoin de nouvelles écoles et, en 1956 et 1957, les écoles primaires Dorset, et ensuite Oakridge ont été construites. En 1964-65, Corpus Christi, une école primaire catholique romaine, a été construite. La première église de Baie-D'Urfé depuis la chapelle d'Urfé, était St-Giles, une église presbytérienne construite en 1956.

William (Will) Spriggs vit au 32 rue Oxford à Baie-D'Urfé depuis 1921, à l'exception de son temps passé au collège, etc. Ses connaissances de la ville sont vastes.

« Je suis arrivé à Baie-D'Urfé lorsque mes parents sont venus de la Nouvelle-Écosse et ont aménagé au 20790 Chemin Lakeshore » se souvient-il, « et je suis demeuré avec eux jusqu'en 1923 lorsque j'ai obtenu mon diplôme de McGill. (20 790 fait partie de *College Green*). »

« À cette époque, il n'y avait pas de pont à Sainte-Anne-de-Bellevue, et la seule sortie pour la pointe ouest de l'île de Montréal (sauf pour les deux ponts ferroviaires) se faisait par bateau ou par traîneau sur la glace l'hiver, la route de glace était balisée à l'aide de petits sapins.

L'électricité était fournie par Sainte-Anne-de-Bellevue. Les compteurs d'eau n'étaient pas utilisés et le taux variait à chaque maison selon le nombre d'appareils et le nombre de prises que comptait la maison. Les réfrigérateurs électriques étaient presque inconnus et chacun avait une glacière pour laquelle un livreur livrait régulièrement de la glace. Le ski, un sport relativement moderne était très peu connu, et nous passions pas mal de temps à faire de la raquette l'hiver. Le bâtiment qui est situé au 20790 était au départ une maison de ferme ; il a été détruit par les flammes il y a environ 150 ans, mais a été reconstruit sur les fondations d'origine. »

« Je me suis marié en 1926. Mon épouse et moi avons acheté une maison en 1929 (construite en 1912) située au 63 rue St. Andrew's dans *College Green*, où nous avons vécu jusqu'en 1938. *College Green* était au départ deux fermes qui ont été achetées et divisées par mon oncle, J. W. Hayward, vers les années 1910 ou 1911. Mon oncle était en avance sur son époque, et le déclenchement de la guerre en 1914 a pratiquement mis fin à l'achat de terrains et à la construction de maisons. Mon oncle est décédé en 1932 et, puisque ma tante était incapable de payer les taxes, toutes les propriétés qui restaient ont été vendues par la ville. »

« Il n'y avait que quelques maisons sur *College Green* dans les années 20 ; il semblait, pour la plupart des gens, que ce secteur soit trop loin de la ville pour s'y rendre chaque jour. La Grande Dépression des années 30, suivi de la Seconde Guerre mondiale, a découragé les constructeurs et ce n'était qu'à la fin des années 40 et au cours des années 50 que *College Green* a vraiment connu son essor pour devenir ce que l'on connaît aujourd'hui. »

« Au cours des 9 années où j'ai habité sur la rue St. Andrew's, il n'y avait pas de prolongement de chemin jusqu'aux routes pavées. La rue Oxford allait jusqu'au cimetière, la rue St. Andrew's seulement jusqu'à chez moi (numéro 63), et la rue Cambridge n'existait seulement que sur papier. Il y avait seulement une maison sur la rue St. Andrew's — le numéro 47. »

« À l'époque, l'eau provenait de Rigaud, par gravité, à partir de la rivière Rigaud (autrefois appelée rivière à la Graisse). L'eau était de très bonne qualité, mais l'approvisionnement présentait de sérieux inconvénients. L'un de ceux-ci était occasionné par le bris fréquent des conduites principales, car celles-ci étaient faites de douves en bois (comme un tonneau) maintenus ensemble par du fil de fer qui rouillait. Un autre problème était la pression basse de l'eau causée par la longueur du chemin parcouru. Lorsque les installations ont été construites à Baie-D'Urfé, le collège Macdonald ne permettait pas le passage sur son terrain à partir de Senneville et, conséquemment, la conduite principale devait monter jusqu'au chemin Sainte-Marie pour descendre ensuite à Baie-D'Urfé, passer la station et suivre son parcours le long du boulevard Morgan jusqu'au Chemin Lakeshore.

Lors des journées estivales où l'eau était utilisée en plus grande quantité à Senneville, il n'y avait pas assez de pression pour amener l'eau vers les terrains plus élevés à certains moments au cours de la journée et nous n'avions pas d'eau. J'ai construit un grand réservoir doublé de cuivre pour l'installer dans le sous-sol ; il se remplissait pendant la nuit et, avec une pompe automatique, j'ai réussi à remédier au problème. »

« Il y avait très peu de voitures dans les environs à l'époque. Nous n'en avions pas. La livraison par les différents magasins (pour l'épicerie, le lait, le pain, les médicaments, la glace, etc.) se faisait par des voitures tirées par des chevaux pendant l'été et par traîneaux l'hiver. La rue St. Andrew's n'était pas déblayée l'hiver, la neige était compactée à l'aide d'un rouleau tiré par des chevaux. Les taxis utilisaient des voitures l'été et des traîneaux l'hiver. »

« Il n'y avait pas de livraison du courrier, évidemment, et chacun devait aller chercher son courrier à l'une des boîtes postales au bureau de poste de Sainte-Anne-de-Bellevue. »

« Le chauffage à l'huile n'était pas connu dans la région, tout le monde utilisait le charbon. J. B. D'Aoust faisait des affaires d'or avec cette matière à l'époque. À l'automne, chacun faisait des provisions d'anthracite Welsh pour l'hiver — beaucoup de chaleur, mais surtout beaucoup de travail ; nous devions remplir le réservoir 2 fois par jour et disposer des cendres et des résidus, sans parler du chauffe-eau qui fonctionne au charbon. Peut-être devrions-nous reparler de ceci un jour lorsque l'huile sera de plus en plus rare — et elle le sera ! »

« À l'époque, nous avions le problème des feux d'herbes au printemps à *College Green*. Avec seulement quelques maisons et beaucoup de gazon, c'était un réel danger. J'ai vu un feu se propager rapidement entre ce qui est aujourd'hui la rue Cambridge, sauter par-dessus la rue St. Andrew's et s'arrêter seulement à cause d'un feu qui avait commencé sur la rue Oxford. »

« Les déplacements vers la ville se faisaient toujours en train à bord duquel on avait un excellent service, autant sur le Grand Tronc (appelé ensuite CN) que sur le CP. Dans les années 1930, le train de 5 h 15 partant de la station Bonaventure devait se rendre à Sainte-Anne-de-Bellevue en 28 minutes avec 2 arrêts, et ce, régulièrement, voyageant à 112 km/h entre les stations. À la vapeur, il va sans dire. Les passagers se rendaient à la station et en revenaient à pied évidemment. »

« Au cours de la Grande Dépression des années 30, il y avait très peu de moteurs hors-bord dans les environs et nous allions faire des piqueniques sur la rivière à bord d'embarcations à rames jusqu'à l'île Dowker, et parfois jusqu'au *Rocky Ledge* à L'Île-Perrot. Il était parfois difficile de revenir si le vent s'était élevé ! »

« En 1938, j'ai déménagé au 32 rue Oxford, où j'habite toujours, dans une maison construite en 1912. La maison était, à l'origine, chauffée par 2 poêles "Québec", un en bas et l'autre en haut, mais une fournaise, ainsi qu'un système de chauffage à l'eau chaude ont été installés par la suite, dans les années 20 je crois. »

« Ce n'est que très peu de temps après que nous soyons déménagés que la *Rigaud Water Co.*, incapable d'améliorer son service, a cessé l'alimentation à Baie-D'Urfé, et comme tout le monde, j'avais maintenant besoin d'un puits ; je me souviens que celui-ci m'avait coûté 2,00 \$/100 le pied et qu'il avait 50 pieds de profondeur. L'un des rares puits profonds était celui de la ville avec 200 pieds de profondeur. »

M. Spriggs conserve précieusement un exemplaire du dossier publié par son oncle, J. W. Hayward, il y a plus de 65 ans, « vendant » la proposition du projet *College Green* — une zone résidentielle privée « en bordure du lac et bien boisée, adjacente aux terrains du collège Macdonald, et à moins de 30 minutes de Montréal » :

EMPLACEMENT

« *College Green* est situé dans la paroisse de Sainte-Anne-de-Bellevue, sur la pointe ouest ou résidentielle de l'île de Montréal. Il est borné au nord par le Grand Tronc et le Chemin de fer Canadien Pacifique, à l'ouest par le Collège Macdonald, et au sud par le lac Saint-Louis.

De son point le plus haut, près des chemins de fer, le terrain est en pente vers le sud et l'est, de sorte que l'on a des vues étendues sur la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent, ainsi que des berges boisées de L'Île-Perrot. Au printemps, la zone résidentielle est parsemée de fleurs, et à l'automne, elle est couronnée d'or.

PRIX

Un terrain coûte moins cher dans *College Green* que n'importe où ailleurs le long des berges du lac Saint-Louis au sud des chemins de fer. Les prix varient à partir de 340,00 \$, mais il n'en reste que quelques-uns à ce bas prix, pourquoi ne pas en obtenir un avant qu'ils ne soient tous vendus ?

SUBDIVISION

La subdivision de *College Green* a été soigneusement planifiée afin de maintenir l'aspect privé aux airs de parc de la zone résidentielle, et dans le même objectif, des restrictions de construction raisonnables sont insérées dans tous les actes de vente. La façade standard de tous les terrains est de 15 mètres, et la plupart des acquéreurs achètent 2 terrains, de façon à prévoir un grand espace de jardin. Tous les résidents auront amplement droit d'accès au lac, et un quai sera fourni.

SERVICE DE TRAIN

Dix minutes de marche pour traverser le terrain du collège Macdonald mènent de la zone résidentielle aux stations de train de Sainte-Anne-de-Bellevue, entre laquelle il y a un service jusqu'à Montréal, été comme hiver, de 50 trains par jour, certains d'entre eux parcourent la distance en 28 minutes. Le tarif est de 0,12 \$ (0,06 \$ pour les étudiants). Puisque les trains express provenant d'Ottawa et de Toronto ne vont pas plus loin que Sainte-Anne-de-Bellevue, les résidents évitent les inconvénients et les retards pour se rendre à Montréal, en début et en fin de journée.

EAU ET LUMIÈRE

Le *Vaudreuil Springs Syndicate* est prêt à fournir l'eau aux maisons situées dans *College Green* cet été. Des dispositions sont également prises pour l'approvisionnement en électricité.

ÉDUCATION

Les enfants de la maternelle et en montant reçoivent une éducation gratuite sous la direction des meilleurs enseignants au Canada à l'école modèle conjointement avec le collège Macdonald ; ces jeunes peuvent se rendre à l'école à partir de *College Green* sans traverser de voie publique. » Bien que Baie-D'Urfé soit une ville tranquille et stable, elle a eu ses controverses.

Certaines de celles-ci sont dans les souvenirs de Peter Smith, dont l'association avec Baie-D'Urfé remonte à la Première Guerre mondiale lorsqu'il était enfant et qu'il vivait sur la ferme Scott (*Poplar Place*) ; qui à l'adolescence conduisait une charrette tirée par un cheval pour livrer l'épicerie dans la région pour un épicier de Sainte-Anne-de-Bellevue, et qui a ensuite possédé sa propre maison sur la rue Oxford pendant plus de 30 ans. C'est un ancien membre du conseil municipal ; il était également actif au sein de l'Association des citoyens et pilier de la société d'horticulture, autrefois très populaire dans cette ville.

« Lorsque nous avons emménagé dans notre maison en 1946, » se souvient-il, « il n'y avait que 3 rues dans la ville — Oxford, St. Andrew's et Morgan. Le reste du territoire était des terres agricoles. Il n'a fallu que peu de temps pour la création des rues Lakeview, Sunny Acres et Pointe-Caron. »

« Le premier bouleversement dans la ville est survenu peu de temps après la Deuxième Guerre mondiale, alors que les vétérans tels que Hudson, Parker, Halliday, Vidler, etc. estimaient que la méthode d'opération du gouvernement local devait être changée. Ils jugeaient qu'il devait y avoir des réunions publiques régulières pour conduire les affaires municipales, au lieu de réunions occasionnelles dans le bureau du secrétaire-trésorier de Montréal, John Long, souvent en présence seulement du maire et du secrétaire-trésorier, et laissant les résidents de la ville non informés des résultats. »

« Il y a eu plusieurs réunions, tant publiques que dans les maisons privées, donnant l'impression qu'avec la fin de la guerre et la croissance certaine de la ville avec l'augmentation de la population, les affaires municipales devaient être conduites de façon plus professionnelle et sur une base publique ; ils estimaient également que les dossiers de la ville devaient être gardés à l'hôtel de ville où ils seraient plus facilement accessibles au public, au lieu du bureau de M. Long. En 1947, à la suite de cette agitation, le maire Fred Case tenait régulièrement des réunions publiques auxquelles la participation était élevée »

En 1949, se souvient Smith, lorsque le professeur Hanson, du collège Macdonald a été élu au conseil et que la planification urbaine lui a été confié, il a engagé le professeur John Bland, le doyen de l'architecture de l'Université McGill, un voisin, pour l'élaboration des nouveaux règlements de construction pour la ville. Ceux-ci comprenaient la grandeur des terrains, la distance entre les édifices, les matériaux à utiliser, ainsi que l'usage et l'occupation des terrains, etc. tout cela juste à temps pour l'essor de la ville.

Peu de temps après, se souvient M. Smith, est venu le prochain « bouleversement » - « l'épisode Miller ».

« *Miller Construction* avait acheté *McBride's Farm* (au nord de la rue Gay Cedars aujourd'hui), » se souvient-il. « La propriété s'étendait d'environ 150 mètres au nord du Chemin Lakeshore jusqu'à l'autoroute. Lorsque le conseil a été informé que M. Miller souhaitait bâtir une série de petits bungalows à prix peu élevé à partir de la bordure de *College Green* jusqu'au boulevard Morgan, une grande bataille a eu lieu entre *Miller Construction*, le conseil, l'Association des citoyens et les citoyens. Il y a eu beaucoup de protestations. On a menacé de poursuites, les règlements sur les édifices ont été révisés, etc. Une majorité des membres du conseil sous la gouverne du maire Jean Gélinas estimaient que le projet de Miller de construire des édifices à coût peu élevé limitait l'utilisation des matériaux, le style, les détails, etc., et que ce type de bâtiment n'était tout simplement pas dans l'intérêt fondamental de la ville.

« La ville était sur la corde raide en cherchant à empêcher Miller, car les règlements n'étaient pas entièrement clairs. Cependant, une majorité de membres du conseil croyait qu'il fallait se battre contre le complot de Miller. M. Miller, au lieu de se battre contre la ville, a retiré ses plans, a vendu la terre et est passé à autre chose. Ce n'est pas tous les membres du conseil qui s'opposait au plan de M. Miller, en effet, l'un des conseillers a démissionné en guise de protestation envers l'attitude de la ville. Personnellement, je crois que M. Gélinas a le mérite d'avoir tenu à son point de vue. En raison de cette controverse, nos règlements au sujet des bâtiments ont été améliorés et renforcés afin de prévenir la construction d'habitations à prix modérés dans la ville. ».

L'une des controverses les plus célébrées a eu lieu en 1956 lors du résultat de l'élection de la première mairie en plus de 20 ans. Le maire, Jean Gélinas, le seul maire francophone de l'histoire de la ville a été critiqué en lien avec l'émission d'un permis de construction pour lui-même, autorisant la construction d'un garage. Les allégations dans le journal communautaire *Entre Nous* ont entraîné une poursuite, ainsi que la nomination du Dr Harvey Cruickshank au poste de maire, en opposition à M. Gélinas qui sollicitait son deuxième mandat. M. Gélinas était le candidat de l'Association des citoyens. Il a perdu devant Dr Cruickshank.

Une deuxième controverse concernait la route pour le nouveau boulevard métropolitain ou la route transcanadienne. L'intérêt pour le développement de L'Île-Perrot exerçait une forte pression pour une route qui aurait fait diverger l'autoroute en direction ouest vers le sud à la limite de Beaurepaire-Baie-D'Urfé, passer au travers – ou par-dessus la section résidentielle est de Baie-D'Urfé, par-dessus le lac Saint-Louis jusqu'à l'île Dowker, ensuite L'Île-Perrot, et finalement sur le continent à Les Cascades. La bataille s'est poursuivie pendant des mois, avec presque toutes les autres municipalités — et tous les journaux quotidiens — qui favorisaient cette route à celle que Baie-D'Urfé soutenait être la plus logique, directement à la pointe ouest de l'île. Cette dernière a été adoptée.

La controverse qui impliquait probablement le plus les gens au niveau personnel et émotionnel était celle qui touchait le règlement qui exigeait que tous les chiens dans la ville soient attachés ou tenus en laisse. C'était une bataille pour les amoureux des chiens par rapport aux amoureux des fleurs (ou vice versa) avec ceux qui se battaient pour les deux, et qui balançaient la loi proposée par la fenêtre de la salle du conseil chaque fois que la question était soulevée. Les chiens ont perdu.

Même si les zones à l'est et à l'ouest du boulevard Morgan, juste au sud de la métropolitaine, étaient libres depuis des années pour le développement commercial, ce n'est qu'en 1964 que le « commerce » établit à cet endroit – le garage Cooper (maintenant Beacon Ford), autrefois situé à Sainte-Anne-de-Bellevue, a déménagé dans la zone commerciale est. En 1966-67, les résidents de Baie-D'Urfé, après plusieurs décennies à devoir se déplacer à Sainte-Anne-de-Bellevue, Beaconsfield, ou plus loin, a vu naître son premier centre commercial dans le secteur ouest ; l'ère de Baie-D'Urfé comme communauté strictement résidentielle et unique était terminée.

La prochaine grande étape du développement de la ville, après le centre commercial, a été l'installation d'un nouveau système de distribution d'eau, qui, comme mentionné plus tôt, a été fait en 1967-68. L'ère industrielle a atteint la ville en 1965 lorsqu'une grande partie de Baie-D'Urfé Nord — ce secteur situé au nord du boulevard métropolitain et des chemins de fer — a été établie comme parc industriel. Des services de base dans le secteur, tels que les routes et l'eau, ont été approuvés par le conseil en septembre 1969, et un permis de construction pour le premier établissement industriel a été délivré en décembre 1969. Ce permis a été délivré à *General Steel Wares Limited*, qui a ouvert l'année suivante.

La plus grande célébration de l'histoire de Baie-D'Urfé a eu lieu en 1961 lorsque la ville soulignait le 275^e anniversaire de sa fondation et le 50^e de son incorporation. Francois Collaveri, le préfet du département de Loire, en France, d'où vient la famille d'Urfé, a fait une visite spéciale à Baie-D'Urfé pour dévoiler officiellement un monument dans le secteur de la Coop, commémorant la première chapelle d'Urfé sur la Pointe-Caron. À la demande personnelle du président de Gaulle, qui avait été écrite par le maire T.R. Lee, M. Collaveri avait aussi organisé l'envoi au Canada de pierres de châteaux d'Urfé en France, afin qu'elles fassent partie du monument. Le site de la mission d'Urfé a reçu la désignation officielle de monument provincial historique.

Le symbole remarquable actuel de la ville vient du projet du centenaire. Il s'agit du mât qui se trouve au parc Bertold et qui s'élève à exactement 30 mètres. C'est l'un des plus hauts mâts dans l'est du Canada. Le mât, le transport depuis la Colombie-Britannique, et le traitement contre les intempéries ont été un cadeau commun de la part de MacMillan Bloedel et de Domtar Ltd — un cadeau organisé en grande partie par les efforts d'un ancien conseiller municipal et résident de la ville, Pat Doyle, maintenant cadre chez MacMillan Bloedel. Il y avait aussi, en lien avec ce projet, une amélioration et une réinauguration d'un vaste parc considérablement agrandi au bord de l'eau, ainsi que la planification de planter une centaine d'arbres, tous indigènes au Canada.

Le nom Bertold donné au parc qui porte ce nom vient de feu Bertold Weinsberg, chef de l'entreprise *Lakeview Gardens Corporation*, qui possédait de grandes terres à Baie-D'Urfé, incluant une bonne partie de ce qui est aujourd'hui le parc Bertold. Hydro-Québec envisageait d'établir une station électrique à Baie-D'Urfé, au sud d'où se situe le centre commercial en ce moment.

Ceci aurait gâché la grande subdivision résidentielle que Weinsberg et ses associés de *Lakeview Gardens* avaient planifiée pour la région, gâché en effet la nature résidentielle de ce grand secteur de la ville. Le maire, Jean Gélinas, a persuadé Hydro-Québec de mettre ses installations au nord des chemins de fer et, en reconnaissance, Weinsberg a offert ses terres à la ville, le parc Bertold que nous connaissons aujourd'hui, situées au bord de l'eau. À l'époque, bien sûr, l'endroit était une zone marécageuse, sauvage et intouchée, mais le maire Gélinas voyait des possibilités. La ville, en retour, a nommé le parc Bertold, et au fil des années, a continué de l'agrandir et de l'améliorer.

Le fait que la ville est si riche en espaces verts vient des conditions émises par le conseil municipal au début des années 50 ; à mesure que les promoteurs découvraient la ville, la ville exigeait que 10 pour cent (ensuite 5 %) de la zone d'une subdivision approuvée soit donné à la ville pour la création de parcs et de terrains de jeu. Si le secteur concerné possédait déjà une aire de jeu adéquate ou un parc, une subvention en espèces serait alors acceptable, mais serait quand même destinée au développement de parcs et de terrains de jeu. Plusieurs parcs de la ville ont été acquis de cette façon et la procédure mise en place il y a plusieurs années fait maintenant partie des règlements municipaux au Québec.

Par conséquent, la ville jouit de probablement plus d'espaces verts que toute autre ville comparable en grandeur ou même plus grande dans la province.

L'histoire du « fondateur » de la ville, François d'Urfé, est résumée dans « A Victim of Frontenac » de l'abbé Armand Yon. Il a lui-même dessiné bon nombre d'ouvrages comprenant : « Lake St. Louis, Old and New, » (Girouard), « Histoire de la colonie française au Canada » (Faillon), « History of Montréal » (Dollier de Caggon), « État présent de l'Église et de la colonie française dans la Nouvelle-France, » par l'abbé de Saint-Vallier, évêque de Québec, publié à Paris au mois de juin 1688, et autres documents et correspondances.

L'histoire est celle d'un homme issu d'une vieille famille titrée, près du trône de France, renonçant à son rang et à toutes ses connexions, qui pourrait lui avoir donné l'opportunité de travailler parmi les Indiens au Canada sauvage, primitif et éloigné. Il a échangé les châteaux familiaux pour une simple hutte, une richesse de base pour les plus pauvres, il était gravement malade lors de ses voyages en mer, a échappé à la mort par noyade lors de ses nombreux voyages hasardeux qu'il faisait en canot, s'est presque perdu dans la forêt près de ce l'on appelle aujourd'hui *Port Hope*, a bravé le scorbut en s'occupant des soldats et des habitants touchés par cette maladie à Fort-Chambly, et s'est querellé verbalement avec ce géant de la Nouvelle-France et de l'histoire canadienne, Frontenac, aidant à initier le rappel de ce grand, mais arrogant, gouverneur en France.

Même si la ville continue de perpétuer le nom d'Urfé, c'est à cause de sa confrontation avec Frontenac qu'il est le mieux connu dans l'histoire.

Connue de Louis XIV et de la même famille que Colbert, premier ministre de France, d'Urfé, dans ses lettres au Canada, s'est plaint à M. Colbert à propos du traitement de Frontenac envers le clergé en Nouvelle-France. Conséquemment, Frontenac était mécontent du roi et de Colbert, donc parce que ni son tempérament ni son comportement ne semblait s'améliorer, il a été rappelé.

« Puisque Fénelon (un autre sulpicien), le cousin de d'Urfé, est célèbre dans notre histoire pour avoir tenu tête à Frontenac, » affirme l'abbé Yon, « d'Urfé devrait l'être aussi pour avoir grandement contribué à la chute de ce puissant dirigeant ». Plus important encore, ajoute Yon, lorsque Frontenac est revenu au Canada pour un second mandat, il était un homme différent, amélioré, et supérieur, « et pour avoir contribué, même indirectement, à un tel miracle, comme on dit, l'abbé d'Urfé a "réussi l'impossible" et mérite notre reconnaissance, ainsi qu'une place honorable dans notre histoire nationale. ». Il y a peu de signes indiquant la présence de d'Urfé au Canada.

Il y a cependant un lien personnel, un calice en étain d'environ 10 cm de hauteur par 9,5 cm de diamètre, et portant à la base les armoiries de l'abbé d'Urfé. C'est l'un des trésors du musée de la Basilique Notre-Dame, Place d'Armes, Montréal. Les armoiries sont axées sur celles de d'Urfé, dont la famille est maintenant éteinte ; la couronne signifie le porteur comme marquis, et la couronne d'épines reflète le choix de religion de d'Urfé comme l'œuvre de sa vie. Les sceaux indiquent que la coupe a été faite par Denis Patu, à Paris, en 1684 – l'année avant le troisième et dernier voyage de d'Urfé au Canada.

Les armoiries de d'Urfé ont été officiellement adoptées par la ville ; on les retrouve sur le papier à entête de la ville, sur ses camions de pompiers et camions de travail, sur les insignes d'un bon nombre de clubs récréatifs et associations de la ville, ainsi que sur les véhicules et organisations du temps de d'Urfé qui demeurent inconnues à ce jour.

COMPLEXE RÉCRÉATIF

20625 CHEMIN LAKESHORE

BAIE-D'URFÉ (QUÉBEC)

CANADA

LE 20 JUIN 1977