



Lieux de Westmount :
Avenue Hollowell

Description

Les anecdotes derrière le familier : Les premiers résidents de l'avenue Hollowell

Par **Michael Walsh**

10 mars 2022

Bon cheval à vendre. Combinaison. Moitié hackney et moitié pur-sang. 5 ans, sain, plus de 16 mains, bai. Prêt à être monté. Adressez-vous à l'arrière du 99, rue Hollowell, Westmount.

– [Montreal Gazette, 6 octobre 1914](#)

Lorsque j'étais enfant, l'une de mes émissions de télévision préférées était *The Friendly Giant*, diffusée sur la chaîne anglaise CBC. Dans l'introduction de l'émission, la caméra focalisait sur les énormes bottes du géant et le saluait : « Regardez vers le haut, regardez bien en haut ! ». C'est précisément ce qui vient à l'esprit lorsqu'on admire la rangée de grandes demeures aux magnifiques toits en pente et aux balcons en bois qui ornent la partie est de l'**avenue Hollowell**. Beaucoup d'entre elles, construites à l'origine comme des appartements, font aujourd'hui partie de la mosaïque architecturale unique de Westmount.

Avant de nous plonger dans les anecdotes que cachent ces maisons, faisons connaissance avec **William Hollowell** (1771-1838), sur l'ancienne propriété duquel se trouve la rue actuelle. La propriété faisait à l'origine partie du **fief Saint-Augustin** appartenant à l'**Hôtel-Dieu de Montréal** avant qu'Hollowell n'acquière plusieurs milliers d'arpents, dont un chemin qui s'étendait des rues Sainte-Catherine à Saint-Antoine dans la ville de Saint-Henri. La partie dans Saint-Henri a été renommée Rose de Lima après l'annexion à la ville de Montréal en août 1905.

Hollowell était un commerçant de fourrures et un partenaire de [McTavish, Frobisher & Company](#), agents intérimaires de la Compagnie du Nord-Ouest, ayant son siège social à Montréal. Cette société faisait concurrence à la Compagnie de la Baie d'Hudson dans le commerce des fourrures au Canada.

Il est intéressant de noter qu'en 1887, on trouve la mention d'un domaine Hollowell (650 pieds de long et 550

pieds de large) situé sur l'avenue Greene, obtenu plus tard par le Montreal Lacrosse Club.



Dessin d'un chalet sur Sissons Lane – Image :
courtoisie de la Ville de Westmount

La plupart des ouvrages mentionnant l'histoire de la rue décrivent une ferme appartenant à **Strachan Hallowell Bethune** et **William Hallowell** et comprenant une ruelle – Sissons Lane – qui rejoignait Greene Avenue. Il s'agit d'une version plutôt simpliste – l'histoire véritable étant beaucoup plus complexe.

Pour commencer, Strachan Bethune était le petit-fils de Hallowell. En 1827, une partie du terrain (102 pieds sur 590 pieds) appartenait à **Henry McKenzie** et **Norman Bethune**, et avait été saisie par le shérif de Montréal pour non-paiement du loyer foncier.

Hallowell a exercé un privilège sur la propriété saisie appartenant à Norman Bethune. La propriété était constituée de quatre lots dans le fief Saint-Augustin, délimités par la rue Saint-Augustin (dans Saint-Henri), le chemin Saint-Antoine et la rue Hallowell. Chaque lot avait une superficie de 10 404 pieds carrés. En outre, il y avait quatre autres lots de 60 180 pieds carrés chacun.

En février 1833, Hallowell vendit à **Francis Sisson** un terrain de 102 pieds par 532 pieds par 437 pieds, adjacent à la propriété de John Bethune. Cette propriété constituait Sissons Lane, qui fut plus tard incorporée comme une partie de la rue Sainte-Catherine.

Après la mort de William Hallowell en 1839, les parcelles devinrent la propriété de sa femme, **Elizabeth Hallowell**, et de ses fils William, Robert et James. En 1840, ils vendirent une grande parcelle de terre à **Charles Montizambert**. Une description de la propriété montre qu'elle est délimitée par le chemin Saint-Antoine, Francis Sisson (plus tard nommé Sissons Lane), « par une rue prévue appelée Béthune » et, à l'arrière, par **Hugh Brodie**, représentant le couvent de l'Hôtel-Dieu. La superficie totale était de 27 arpents et 43,5 perches (environ 24 acres).

'En janvier 1888, la Montreal Amateur Athletic Association a acquis une partie du domaine Hallowell pour 4 500 \$ et a demandé au conseil de lui accorder une taxe nominale de 100 \$ par année, à condition que le terrain soit utilisé uniquement à des fins sportives.'

La même année, **William Robertson**, un médecin de Montréal, acheta un dixième de la propriété restante pour y construire un asile pour aliénés. Il semble que cette portion de terrain soit passée à **John M. McConnell**, également médecin, et qu'elle ait été saisie, en 1897, par le shérif de Montréal...

« ...délimité en façade par la rue Hallowell... d'un côté... par une ruelle... sur laquelle sont érigés un chalet et

d'autres bâtiments, avec un droit de passage dans ladite ruelle. »
– Gazette officielle du Québec, 6 mars 1897

En janvier 1888, la **Montreal Amateur Athletic Association** acquiert une partie du domaine Hallowell pour 4 500 \$ et demande au conseil de lui accorder une taxe nominale de 100 \$ par année, à condition que le terrain soit utilisé uniquement à des fins athlétiques. Le conseil accepte cette demande en ajoutant qu'il est interdit de vendre de l'alcool sur les lieux.



Terrain d'athlétisme du MAAA adjacent à l'avenue Hallowell (1891) – Image : The Dominion Illustrated

En 1887, la ville a ouvert les terrains d'athlétisme exploités par l'Association d'athlétisme amateur de Montréal afin de fournir des installations sportives extérieures. Au fil des ans, le terrain a accueilli des matchs historiques de crosse, de football, de cricket, de rugby, de soccer, de baseball, de tennis, de bowling, de balle molle et des courses de vélos. En hiver, le terrain était transformé en patinoire et la piste était utilisée pour des courses de raquettes. Il y avait un clubhouse avec des casiers, des douches et un grand restaurant. La tribune extérieure pouvait accueillir 5 000 spectateurs.

En 1959, une grande partie a été vendue par la ville pour 250 000 \$ à la Commission des écoles protestantes. La Commission y a érigé l'école **Westmount Senior High School**, qui avait déménagé du chemin de la Côte-Saint-Antoine après son achat par le collège Selwyn House. Après la vente, le terrain comprenait une piste de course d'un quart de mille, le terrain de football et des sièges pour les spectateurs. Le pavillon original et les installations d'entrée de la rue Sainte-Catherine ont été démolis.

'En 1959, une grande partie a été vendue par la ville pour 250 000 \$ à la Commission des écoles protestantes. La Commission y a érigé l'école Westmount Senior High School.'

En 1888, la rue est devenue un cul-de-sac lorsque sa connexion avec la ville de Saint-Henri a été fermée par l'expropriation de 14 200 pieds de terrain par la compagnie Atlantic and North West Railway. Cette fermeture a suscité des protestations concernant le danger que représentait le passage à niveau de la rue. Les résidents ont demandé la construction d'un pont au-dessus du passage à niveau. Cependant, la compagnie ferroviaire, invoquant la loi sur les chemins de fer, refusa de céder une partie de son terrain pour un pont routier. Par conséquent, par mesure de sécurité, le conseil municipal a posté des gardes au passage à niveau.



Voies ferrées du Canadien Pacifique au sud de Hallowell

La même année, la rue est ouverte et nivelée à partir de la rue Sainte-Catherine jusqu'à la rue Saint-Antoine, les coûts étant répartis entre les villes de la Côte- Saint-Antoine et Saint-Henri. Il est intéressant de noter que la route d'origine avait la forme d'un S et qu'elle avait la même pente que l'intersection du passage à niveau. Un résident, **James Hourley**, saisissant l'occasion, offre de prendre en charge les coûts d'ouverture et de nivellement de la rue, à condition que sa propriété située au sud de la voie ferrée (délimitée à l'est par la propriété de William Kerr et à l'ouest par la propriété de la succession Robertson) conserve son évaluation fiscale actuelle gelée pendant vingt ans. Il n'est pas clair si le Conseil a accepté son offre.

Le problème de sécurité concernant le passage à niveau n'étant toujours pas résolu, les résidents adressèrent une pétition au Conseil pour obtenir une passerelle permettant un passage sécurisé. La compagnie de chemin de fer a ignoré leurs plaintes pendant deux ans, obligeant certains résidents à envisager une action en justice. En guise d'apaisement, la compagnie a installé des gardes-bétail sur ses locomotives pour éviter que les déraillements ne heurtent des bovins errants.

'La même année [1893], la ville a informé le Canadien Pacifique qu'elle renonçait à son droit à un passage à niveau sur l'avenue Hallowell... à condition qu'elle clôture son terrain sur l'avenue Hillside, de la MAAA à l'avenue Abbott.'

En 1893, une autre portion de la rue est obtenue par l'Atlantic and North West Railway avec la vente de 2 500

pieds carrés par la Montreal Amateur Athletic Association.

Les premières maisons furent érigées par M. Marseille en 1893. La même année, la ville a informé le Canadien Pacifique qu'elle renonçait à son droit à un passage à niveau sur l'avenue Hollowell et l'avenue Metcalfe à condition que la compagnie ferroviaire clôture son terrain sur l'avenue Hillside, de la MAAA jusqu'à l'avenue Abbott.

Un an plus tard, la rue est macadamisée et élargie à trente pieds. Ces coûts ont été payés par les propriétaires riverains en quatorze versements annuels.

D'autres acquisitions ferroviaires ont eu lieu en 1907, avec l'achat d'un lot s'étendant de l'avenue Selby à la rue Hollowell de la **J. Cradock Simpson Company** à la **Ontario & Quebec Railway Company** afin d'aménager un embranchement pour la liaison avec la ligne principale du Canadien Pacifique.

En 1925, la rue comptait une usine pharmaceutique appartenant à la société **Charles E. Frosst**, adjacente à la rue Saint-Antoine. (Celle-ci a été convertie plus tard en campus Selby du Collège Dawson).



Parc sur le boulevard Dorchester, à l'endroit où Hollowell rejoignait la rue Sainte-Catherine.

D'autres modifications de la rue ont eu lieu en décembre 1966, notamment sa fermeture entre le boulevard Dorchester et la rue Sainte-Catherine. Cette fermeture a été rendue nécessaire par le prolongement de l'avenue Dorchester pour rejoindre la rue Sainte-Catherine dans le cadre du programme de rénovation urbaine de la ville. Heureusement, la rue a été retirée du programme en 1976 et a conservé son caractère original, bien qu' modifié.

Toutefois, l'année 1976 fut le calme avant la tempête. Trois ans plus tard, 3 976 pieds carrés de la rue furent expropriés par le ministère des Transports du gouvernement du Québec pour la construction de l'autoroute 720 (renommée 136). Le gouvernement a payé 448 636 \$ pour une importante bande de terrain englobant l'avenue Selby et une partie des cours de la Corporation, y compris tous les immeubles.

'... l'année 1976 fut le calme avant la tempête. Trois ans plus tard, 3 976 pieds carrés de la rue furent expropriés par le ministère des Transports du gouvernement du Québec pour la construction de l'autoroute 720.'

Avec le trafic automobile grandissant et les lignes de chemin de fer existantes, les plaintes des résidents concernant le bruit augmentèrent. En 2013, le niveau sonore dépassait les 65 décibels autorisés. La ville a demandé au gouvernement provincial de réaliser une étude de faisabilité et d'ériger un écran acoustique. La ville a accepté de payer 42 000 \$, ce qui représente sa part de 50 % du coût de cette étude. À ce jour, l'atténuation du bruit dans la région est toujours un chantier en cours.

Il faut reconnaître que c'est toute une histoire pour une rue qui, en apparence, semble calme et sereine. En fait, entre les ventes du shérif, les expropriations des chemins de fer et du gouvernement, une proposition dans les années 70 visant à en faire une route réservée aux bicyclettes et les plans de rénovation urbaine, il est remarquable que la rue existe encore aujourd'hui.

Visitons maintenant l'avenue Hollowell par un après-midi d'automne ensoleillé et découvrons les autres anecdotes qui attendent d'être racontées.



11 Hollowell (anciennement 350, rue Selby)
Collège Dawson (1969)

51 Hollowell
Henry Lampard, ingénieur mécanicien (1917)

À sa mort, il lègue sa bibliothèque au Mechanics' Institute of Montreal et sa collection de minéraux à la Société d'histoire naturelle de Montréal (1827-1928). Le reste de sa succession a été légué à Mlle Alice Maude Mitchell, 49, avenue Hollowell.



51 Hollowell

« Attendu qu'en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (CQLR, c. A-19.1), le conseil d'une municipalité peut, par règlement, fixer des normes et prescrire des mesures pour l'occupation et l'entretien des bâtiments, et exiger, si un bâtiment est décrépit ou délabré, des travaux de restauration, de réparation ou d'entretien de celui-ci ; »

« Attendu que, conformément à la loi, la Ville a fait parvenir au propriétaire de l'immeuble situé au 51, avenue Hollowell, un avis écrit indiquant les travaux à effectuer pour rendre l'immeuble conforme aux normes et mesures prescrites par la loi sur les permis et certificats, ainsi que le délai d'exécution de ces travaux ; »

« Attendu que les travaux requis n'ont pas été exécutés et que les rapports demandés n'ont pas été fournis à la Ville dans le délai imparti ; »

« Attendu que le Service de l'urbanisme recommande qu'un avis de détérioration soit inscrit au registre foncier pour ledit immeuble. »

– Délibérations du Conseil municipal, septembre 2019



55 Hollowell

55 Hollowell

Clarence Thomson, F. Thomson & Company, une filiale de The Royal Electric Company (1905)

61 Hollowell

C. B. Powter, professeur d'éducation physique au Montreal High School (1897)

67 Hollowell

W. E. Dyer, Compagnie d'assurance-vie Manufacturers (1899)

Aujourd'hui, exploitée par sa société de portefeuille, la Société Financière Manuvie.

69 Hollowell

Harry Brown, Compagnie de bois de sciage de Montréal (1899)

Henry A. Jackson, père d'Alex Y. Jackson, artiste (1915)

« Le fourneau du sous-sol de la maison de la rue Hollowell a joué un rôle douteux dans l'histoire de l'art canadien, car il a consumé d'innombrables premières œuvres de Jackson, dont certaines auraient pu rapporter une petite fortune aujourd'hui si l'artiste autocritique ne les avait pas détruites. »

– Wayne Larson, Gazette de Montréal, 31 octobre 2015



De gauche à droite : Frederick Varley, A. Y. Jackson, Lawren Harris, Barker Fairley (non membre), Frank Johnston, Arthur Lismer et J. E. H. MacDonald (vers 1920) – Image : [Arthur Goss](#)



67-71 Hallowell (loué comme appartements en 1943)

« En 1933, Jackson fonde le *Canadian Group of Painters*, un groupe des peintres canadiens qui comprend les anciens membres du *Groupe des Sept* : Lawren Harris, A.J. Casson, Arthur Lismer et Franklin Carmichael. Après avoir enseigné à l'*Ontario College of Art* (aujourd'hui l'*Ontario College of Art and Design University*) en 1925, il enseigne de 1943 à 1949 à la *Banff School of Fine Arts*. En 1954, il est chargé par le *Canadien Pacifique* de peindre une murale dans l'un des wagons du nouveau train transcontinental ; Jackson peint le parc provincial *Kokanee Glacier* en Colombie-Britannique. En 1963, il a soumis un dessin dans le cadre du *Grand débat sur le drapeau*. Il a passé ses dernières années comme artiste en résidence à la *galerie McMichael* (aujourd'hui la *Collection McMichael d'art canadien*) à Kleinburg, en Ontario, où il est enterré. »

– Ann Davis, L'Encyclopédie canadienne

71 Hallowell

Edwin Ezard, commis aux assurances (1895)

Cuthbert Featherstonhaugh, comptable (1895)

James Griffin, confiseur (1897)

73 Hallowell

Alexander Jackson (1945)

Son fils, Alexander James Jackson, est mort en service actif dans la R.C.A.F.



73-75 Hallowell

75 Hallowell

Charles Pierce, surintendant de la Sun Life Assurance Company (1899)

La compagnie existe toujours sous le nom de Financière Sun Life.

89 Hallowell

Charles Cooley, The Royal Electric Company (1897)

« À la fin du XIXe siècle, la Royal Electric Company s'inspire du modèle américain d'un système public d'électricité qui comprend les brevets d'invention, la fabrication des équipements et la distribution. Fondée par des entrepreneurs montréalais en 1884, la compagnie se concentre, jusqu'à la fin du siècle, principalement sur la production et la vente de lampes à arc et à incandescence, de globes, de lampadaires et de générateurs basés sur les modèles développés par Edison, Thompson et Houston. En 1886, la société s'occupe également de l'éclairage des rues de Montréal, d'abord avec des lampes à arc, puis, en 1888, avec des lampes à incandescence. »



93-95 Hallowell

« Au cours de cette période, la Royal Electric Company installe 70 stations électriques à travers le Canada, de Victoria à Charlottetown, pour fournir des lampes à arc et 145 autres stations pour l'éclairage à incandescence. Cependant, pour la production et la distribution de matériel électrique, l'entreprise doit faire face à la concurrence de filiales de firmes américaines comme la Canadian General Electric et la Canadian Westinghouse, qui implantent leurs usines respectivement en 1892 et 1897. »

« En 1885, la Royal Electric Company met en place les premiers systèmes d'éclairage public à Charlottetown et à St-John's, à Terre-Neuve. L'année suivante, elle crée une filiale, la Prince Edward Island Electric Company, pour assurer ce service. »

– Musée des sciences et de la technologie du Canada

Wladyslaw Konarski, photographe (2010)

Wladyslaw Konarski a servi dans le deuxième corps polonais sous les ordres du général Anders. Il a été décoré de la Croix de la Vaillance pour sa bravoure lors de la bataille de Monte Cassino.



97-99 Hallowell (converti en deux logements familiaux en 1940)

93 Hallowell

« L'un des rares liens entre l'époque des pionniers du Nord-Ouest canadien et le présent s'est éteint... en la personne de Mme John Clark. Elle est décédée, à l'âge très avancé de 105 ans, à la résidence de ses filles, au 93 de la rue Hallowell. M. John Clark est mort il y a 57 ans. Il a été pendant de nombreuses années le commis en chef de la Compagnie de la Baie d'Hudson et l'actuel Lord Strathcona a travaillé sous ses ordres en tant que commis. En 1825, le capitaine Franklin (Sir John) s'est arrêté à Fort Garry, et Clarke l'accompagna sur une courte distance lors de son expédition d'exploration du Mackenzie en 1804. »

– Montreal Gazette, 19 novembre 1934

99 Hallowell

James Zephcott, Compagnie de lithographie de Montréal (1897)

W. J. Wilson, C. O. Beauchemin, éditeurs (1899)

156 Hallowell (ancien numéro civique)

George Climie, marchand de chevaux (1895)

158 Hallowell (ancien numéro civique)

Robert Roe, gardien de l'église Grace Baptist (1897)

Frank Roe, George Roe, G. H. Harrower, fabricants de chemises, de cols, de manchettes, de salopettes, de vêtements blancs et de sous-vêtements (1899)

160 Hallowell (ancien numéro civique)

John McLeod, peseur municipal (1899)



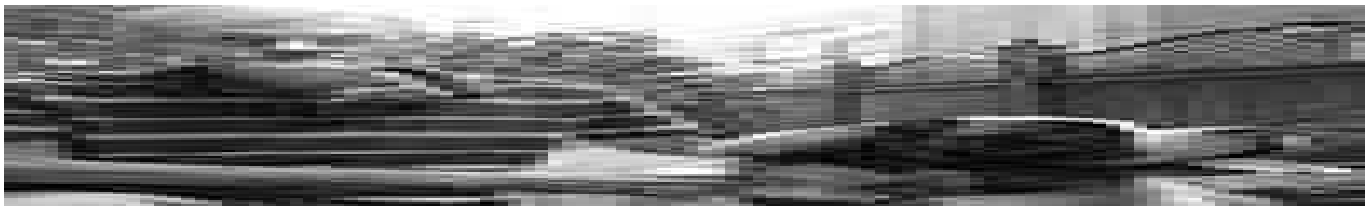
Image d'entête : Andrew Burlone

Autres images: Michael Walsh, sauf indication contraire

Abonnez-vous à notre
infolettre pour être informé
de nos plus récents articles

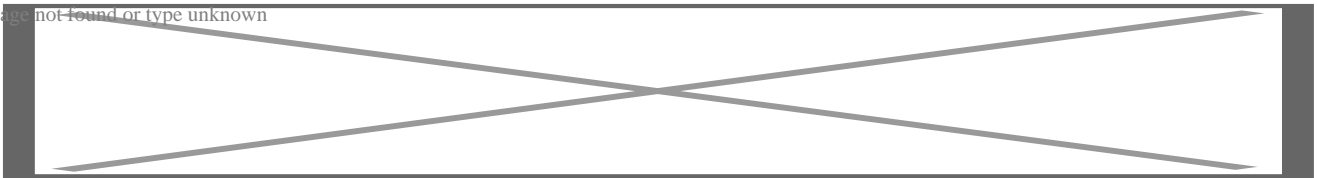
S'inscrire

À lire aussi : [Les lieux de Westmount : un héritage à découvrir](#)



Michael Walsh est un résident de longue date de Westmount. Heureux d'être retraité après avoir passé près de quatre décennies dans le domaine de la technologie de l'enseignement supérieur. Étudiant professionnel par nature, sa formation universitaire et ses publications portent sur la méthodologie statistique, la mycologie et la psychologie animale. Aujourd'hui, il aime se balader avec son chien tout en découvrant le passé de la ville et en partageant les histoires des arbres majestueux qui ornent ses parcs et ses rues. Il peut être contacté à l'adresse michaeld2003@hotmail.com ou sur son blog [Westmount Overlooked](#)

Image not found or type unknown



Categorie

1. Histoire
2. Westmount

Tags

1. avenue Hallowell
2. michael walsh

date créée

mars 2022