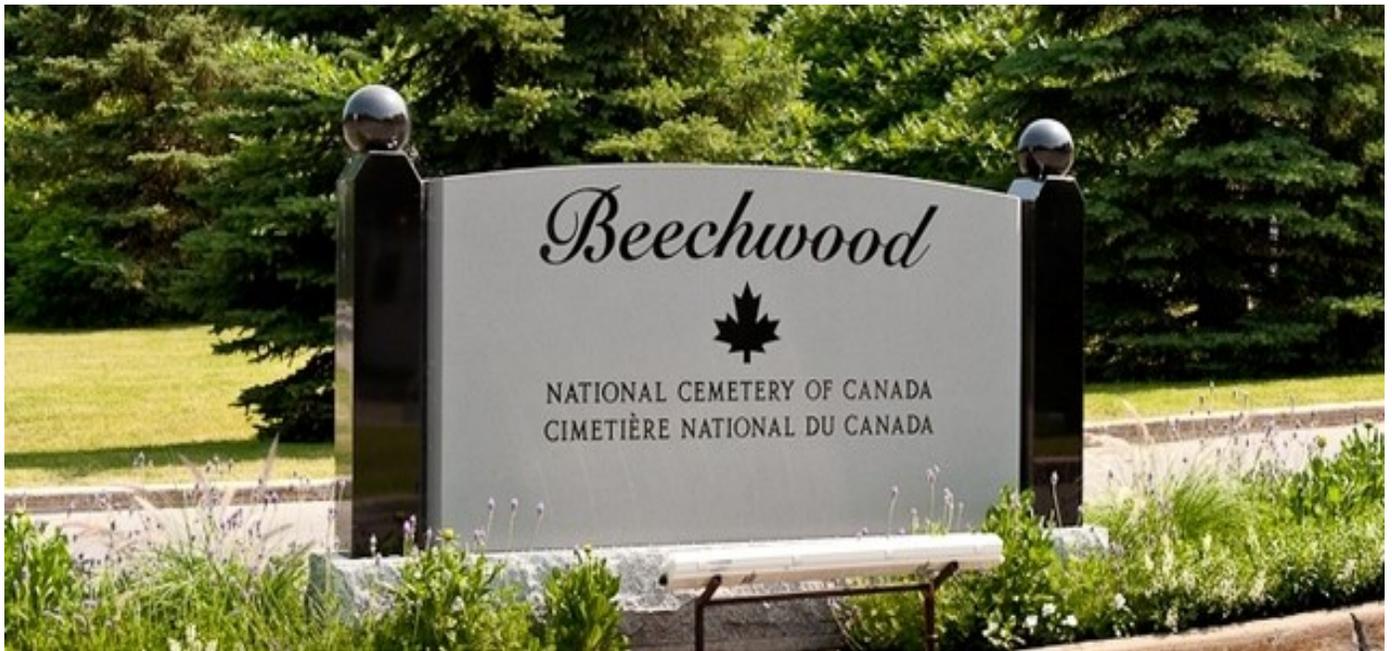


LA SIXIÈME VISITE HISTORIQUE ANNUELLE

Allées Importantes
Commémorer ces personnes qui ont une rue
nommée en leur honneur



Fondation du Cimetière

Beechwood
Cemetery Foundation

AVENUE AHEARN AVENUE

L'avenue Ahearn porte le nom de Thomas Ahearn. Né à LeBreton Flats en juin 1855, Thomas Ahearn était le fils d'un forgeron membre de l'équipe d'entretien du Canal Rideau. A l'âge de 14 ou 15 ans (le documents disponibles ne permettent pas de le confirmer), M. Ahearn a décroché son premier emploi dans le bureau télégraphique niché dans les moulins situés près de sa maison. Il était premier payé en nature: il transmettait des messages et recevait, en échange, des leçons de frappe. Il fut promu télégraphiste et travailla dans le bureau télégraphique de la Chambre des communes d'où il envoyait des décisions parlementaires aux victimes concernées.

Après une brève période chez Western Union à New York, M. Ahearn revint à LeBreton Flats et, à l'âge de 25 ans, devint gérant d'une compagnie de téléphone locale. Deux ans plus tard, avec Warren Y. Soper, directeur d'une compagnie de téléphone rivale, et un autre ancien exploitant, il créa une entreprise de matériel électrique. Ensemble, M. Ahearn et Soper obtinrent un contrat pour installer de l'équipement télégraphique d'un océan à l'autre pour le Canadian Pacific Railway. M. Ahearn: ensuite commencé à s'intéresser à l'invention, particulièrement dans le domaine de l'électricité. En 1887, il réunit des bailleurs de fonds et fonda une compagnie électrique qui installa les premières ampoules électriques et lampadaires à Ottawa.

Ensuite, M. Ahearn se lança dans le transport. C'est ainsi qu'en 1891, il inaugura le premier service de tramways électriques d'Ottawa. Pour composer avec les rigueurs de l'hiver, il munit grosses brosses rotatives qui chauffent les wagons dégagent la neige et, pour l'intérieur des voitures, il utilisa l'électricité provenant de la source suspendue au lieu suite pour Ahearn d'avoir recours à des poêles à bois. Sa compagnie produisit aussi des tramways pour d'autres villes.

En s'adonnant à ces activités variées, M. Ahearn devint le premier millionnaire d'Ottawa à accumuler sa fortune dans un domaine autre que celui du bois d'oeuvre. C'était un géant des services publics : en plus de ses entreprises dans l'électricité et le transport, il se porta acquéreur de la compagnie de gaz d'Ottawa et créa la Ottawa, Light, Heat and Power Company. C'était également un innovateur, et on lui attribue l'invention du poêle à cuisson électrique qui était installé dans l'hôtel Windsor. En 1899, il conduisit la première automobile à Ottawa-un modèle électrique, bien sûr.

Ayant accumulé une richesse appréciable en 1900, M. Ahearn devint membre du conseil d'administration de la Banque du Canada et d'autres institutions prestigieuses; il appuya également de nombreuses causes méritoires dans la région. En tant que président de la Commission d'amélioration d'Ottawa (qui devint plus tard la Commission de la capitale nationale) de 1926 à 1932, il établit le système de voies promenes de la ville et, en 1928, il finança de ses propres poches la construction du pont Champlain au dessus de la rivière des Outaouais. La même année, il fut nommé au Conseil Privé.

Au fil des ans, M. Ahearn continua de participer au développement et à la dissémination des nouvelles inventions. Il plaça le premier appel téléphonique entre le Canada et l'Angleterre en 1926 et, un an plus tard, il effectua la première diffusion radiophonique nationale, établissant un réseau continental de mâts d'antenne. Il mourut le 28 juin 1938.



AVENUE BILLINGS AVENUE

L'avenue Billings porte soit le nom de Braddish Billings, pionnier de la région du pont Billings, soit celui de son fils Charles, dont la maison se dressait aujourd'hui le campus Riverside de l'hôpital d'Ottawa. Opportuniste, entreprenant, astucieux: tous ces traits de caractère s'appliquent à Braddish Billings, l'un des premiers colons Avenue là où se trouve d'Ottawa. Mais la route vers la réussite fut longue, pavée de difficultés et de dangers.

En 1810, alors qu'il avait 27 ans, il était pauvre, seul et criblé de dettes. Il lui fallut beaucoup de persévérance, d'acharnement et de décisions judicieuses pour améliorer ses conditions de vie. Sa réussite repose avant tout sur l'achat de terres et leur exploitation (il posséda jusqu'à 1 500 acres). Ces terres ouvrirent à Billings, et à d'autres hommes de son calibre, d'innombrables débouchés économiques.

Braddish Billings fut agriculteur, bûcheron, prospecteur immobilier, prêteur d'argent, employeur, dispensateur de services de première nécessité, greffier, évaluateur, percepteur, préfet, garde-fourrière, maître-guide, secrétaire-archiviste et juge de paix; il acquit ainsi beaucoup d'influence et de puissance. Sa ferme de Junction Gore attira prospérité et respect à cinq générations de Billings. Il fit construire, dans la collectivité de environnante (qui prit bientôt le nom Billings Bridge) des routes, un pont, une scierie et, vers la fin de sa vie, une voie ferrée. Bref, Billings s'extirpa de la pauvreté pour devenir la plus grande force économique de sa région.

RUE BOOTH STREET

La rue Booth doit son nom à John Rudolphus Booth, l'un des plus éminents entrepreneurs forestiers du Canada. Né à Waterloo (Québec) le 5 avril 1827, Booth vint chercher fortune à Ottawa dans les années 1850 avec à peine neuf dollars en poche. Son petit moulin à planches sur les chutes Chaudière fit des progrès constants, mais il se heurta à maints obstacles jusqu'en 1859. Cette année-là, Booth décrocha le contrat de bois débité destiné à la construction des nouveaux immeubles du Parlement du Canada. Le profit que Booth retira de ce contrat lui permit de brasser d'autres affaires. En 1867, il obtint l'exploitation forestière de la Madawaska qu'avait détenue feu John Egan. Son investissement de 45 000 \$ li généra d'énormes profits. Des années plus tard, il refusa de la vendre pour 1,5 million de dollars. Ses moulins finirent par produire plus de bois que toute autre exploitation au monde.

Bien que le bassin hydrographique de la rivière des Outaouais constitue une route naturelle de transport des trains de bois, ses affluents ne s'étendaient pas jusqu'aux limites de l'exploitation de Booth. Celui-ci s'embarqua donc dans une nouvelle entreprise, la construction d'une voie ferrée, pour compléter ses autres opérations. Il possédait déjà le Canada Atlantic Railway, qu'il utilisait pour transporter le bois scié à ses moulins des chutes Chaudière jusqu'à son usine de rabotage et à ses cours de triage situées à Burlington (Vermont), ainsi qu'à ses bureaux de vente de Boston. Le but principal du nouveau chemin de fer Ottawa, Arnprior and Parry Sound Railways fut de transporter le bois coupé dans des régions inaccessibles par voie d'eau.

Comme la production de bois de pin ne défrayait pas toute l'exploitation du chemin de fer, Booth diversifia en y ajoutant des de e passagers et de fret. Il bâtit aussi wagons des silos à céréales dans la région des Grands Lacs et créa une société de transporteurs de vrac afin que les planteurs puissent utiliser sa voie ferrée pour expédier leur grain de l'Ouest. Et ils l'utilisèrent en effet, car le chemin de fer de Booth raccourcissait la route de Chicago à Montréal de 1 300 km. En 1904, Booth vendit son chemin de fer à Grand Trunk Railway pour 14 millions de dollars.

Booth fut l'un des philanthropes les plus généreux d'Ottawa. Il fit des dons considérables à des oeuvres de bienfaisance et à des organismes qui prenaient soin des malades et des démunis. Booth fut l'un des trois fondateurs de St. Luke's Hospital, prédécesseur de l'hôpital Civic, et donna 10 000 \$ pour sa construction.

Il étendit ses activités à la production de pâtes, de papier et de carton, et demeura actif jusqu'à quelques mois avant sa mort, à l'âge de 98 ans. Il ne se remit jamais d'un rhume contracté pendant un voyage qu'il faisait tous les ans à son exploitation de bols sur la Madawaska. Cet homme, qui fut l'un des plus riches au Canada, s'éteignit le 8 décembre 1925, laissant un patrimoine d'environ 33 millions de dollars.

AVENUE BRONSON AVENUE

L'avenue Bronson doit son nom à Erskine Henry Bronson. Né à Bolton (New York) le 12 septembre 1844, Bronson s'établit à Ottawa en 1852 et devint bientôt l'un des plus éminents hommes d'affaires de la ville. Vers 1852, après avoir acheté d'importantes étendues d'eau à Chaudière Falls, son père, Henry Franklin Bronson, de concert avec un partenaire, le capitaine J.J. Harris, fonda la firme Bronson & Harris. Erskine s'associa à la firme en 1867, peu après que le capitaine Harris eut pris sa retraite. Un nouvel associé, Abijah Weston, se joignit aux Bronson père et fils pour créer la nouvelle firme Bronson & Weston.

Erskine veilla ensuite à la diversification des intérêts de la firme en étendant ses opérations de bois d'oeuvre jusqu'en Californie, où il dirigea la Little River Redwood Company. Il fonda également la Ottawa Electric Company en réponse à la demande croissante. Il remplit enfin des mandats de président, vice-président et directeur de plusieurs entreprises d'électricité et d'énergie.

Pendant 18 ans, il fut un membre actif du Board of Public School Trustees et siégea au conseil municipal de 1871 à 1877. Élu pour la première fois à l'assemblée législative provinciale en 1886, il fut réélu en 1890, où il fut assermenté au Parlement provincial à titre de ministre sans portefeuille. Erskine Henry Bronson mourut le 19 octobre 1920 à l'âge de 76 ans.

AVENUE CRERAR AVENUE

Né à Hamilton (Ontario) le 28 avril 1888, Henry Duncan Graham Crerar fit ses études au Collège militaire royal de Kingston et accepta ensuite un poste à la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario, à Toronto.

Lorsque la Première Guerre mondiale éclata, il se joignit à la première division canadienne à titre d'officier d'artillerie; à la fin de la guerre, il était lieutenant colonel. Après avoir occupé divers postes entre les deux grandes guerres, il devint commandant du Collège militaire royal, avec le rang de colonel. Lorsqu'éclata la Deuxième Guerre mondiale, Crerar fut promu brigadier, puis chef d'état-major général en 1940 et lieutenant général en 1944. Il fut le premier Canadien à se voir décerner le titre de général alors qu'il était en service actif au front.

Les victoires des forces canadiennes et alliées en Europe sous les ordres du général Crerar furent considérables. Elles eurent une grande incidence sur les gains des forces alliées en France, en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne. Le général H.D.G. Crerar, C.H., C.B., D.S.O., s'éteignit le 11 avril 1965.

AVENUE FLEMING AVENUE

L'avenue Fleming doit son nom à Sir Sandford Fleming. Ingénieur, écrivain, diplomate, explorateur et chancelier universitaire, Fleming appartenait à la génération des « grands Victoriens » qui ont érigé et régi l'Empire britannique.

Né à Kirkcaldy (Écosse) le 7 janvier 1827, Fleming fit des études d'arpentage et de génie en Écosse, puis s'établit au Canada en 1845 pour travailler dans l'industrie ferroviaire. En 1857, il fut nommé ingénieur en chef de la Northern Railway. Il fut également ingénieur en chef dans le cadre de la construction de la International Railway et, en 1871, il reçut le titre d'ingénieur et d'arpenteur en chef pour la construction du chemin de fer transcanadien.

Fleming passa la majeure partie de sa vie entre Peterborough, Halifax et Ottawa. Auteur de plusieurs articles à caractère scientifique et autres, il fut l'un des fondateurs du Canadian Institute for the Advancement of Scientific Knowledge. Il publia la première carte d'arpentage à longue échelle du Canada, conçut première chartre exploitable du port de Toronto et promut le câble télégraphique sous-marin transpacifique. Outre ces mandats, il fut ingénieur en chef à la société Canadian Pacific Railway et chancelier à l'Université Queen's. En 1851, il dessina le premier timbre poste, un timbre de trois cents représentant un castor.

À la fin du 19e siècle, l'heure du jour était l'un des plus grands problèmes des voyageurs. En effet, comment pouvaient-ils être certains que leur montre affichait la points du trajet? bonne heure à tous Surtout, comment les connexions ferroviaires pouvaient-elles être coordonnées en un système cohérent et permanent? Traditionnellement, il était midi à chaque endroit où le soleil était directement au-dessus. Ainsi, s'il était midi à Toronto, il était 12 h 25 à Montréal. Plus les voyages étaient longs, plus ce système était compliqué. Par exemple, sur le trajet Halifax-Toronto, les passagers devaient régler leur montre à St. John, à Québec, à Montréal, à Kingston, à Belleville et à Toronto.

En 1878, Sandford Fleming décida de trouver une solution à cette situation. Dans une série d'articles écrits pour l'Institut canadien, il suggéra que l'on divise la planète en 24 fuseaux horaires, chacun couvrant 15 degrés de longitude, à partir d'un méridien donné. Dans chaque fuseau, l'heure serait la même, peu importe la position du soleil. Les gens de l'époque ne peu à l'idée venant d'un résistèrent que très homme aussi célèbre et énergique. E 1883, tous les chemins de fer d'Amérique du Nord utilisaient ce système. En 1884, la première conférence internationale sur les méridiens avait lieu à Washington D.C., et l'idée de Fleming fut officiellement adoptée. Les seules objections vinrent des groupes religieux, qui accusaient Fleming d'être communiste et de proposer un système contraire à la volonté de Dieu.

Sir Sandford Fleming mourut âgé de 88 ans, le 22 juillet 1915.

RUE GILMOUR STREET

La rue Gilmour fut nommée à la mémoire d'Allan Gilmour (1816- 1895), l'un des bûcherons pionniers de Bytown. Il apprit le métier en travaillant pour son oncle (qui portait le même nom que lui), un associé de la scierie Pollock, Gilmour & Company de Glasgow (Écosse). Ils avaient des filiales à Québec, Montréal et Miramichi. La filiale de Montréal, William Ritchie & Company, était exploitée par William Ritchie, un autre neveu de l'aîné Allan Gilmour.

Le jeune Allan arriva à Montréal en 1832 accompagné de son cousin James Gilmour. Ils travaillèrent pour la William Ritchie & Company jusqu'en 1840, lorsque Ritchie prit sa retraite. Les jeunes cousins prirent la direction de la filiale et ouvrirent un bureau à Bytown, où Allan se rendait régulièrement pour superviser l'exploitation. James se retira de l'entreprise en 1853. Allan décida alors de s'installer en permanence à Bytown.

D'année en année, Gilmour supervisa le sciage et l'expédition de millions de pieds de bois par trains de bois qui descendaient le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Outaouais jusqu'aux anses à bois de Gilmour du Québec. En dépit de la baisse périodique des cours, il persévéra et, en 1873, il prit sa retraite à l'âge de 57 ans.

Lors des raids des Fénians (1866 à 1867), il fut nommé commandant de la milice locale, puis colonel. Passionné de la poésie et de l'histoire, Gilmour était aussi un homme cultivé; il était membre permanent de la Ottawa Literary and Scientific Society ainsi qu'à d'autres instituts locaux. Il mourut en 1895.

RUE GRANT STREET

La rue Grant porte nom de Sir James Alexander Grant. Né En Écosse en 1831, Grant vint au Canada et fonda son propre cabinet de médecine à Bytown en 1854. Médecin de les gouverneurs généraux de 1867 à 1905, il soignait toutes les maladies de la famille vice-royale. Par exemple, il traita la princesse Louise, fille de la reine Victoria et épouse du Marquis de Lorne, quand elle tous fut gravement blessée dans un accident de traîneau sur la rue Sussex (maintenant la promenade Sussex) près de Rideau Hall en 1880.

Grant fut député du premier Parlement du Canada au sein du gouvernement de Sir John A. Macdonald. Il occupa également les postes de président de l'Association médicale canadienne et de la Société royale du Canada, et la reine Victoria le fit chevalier.

Il habita la belle résidence construite par Braddish Billings fils en 1875 à l'angle des rues Elgin et Gloucester, un établissement nom de Friday's maintenant connu sous le Roast Beef House. Les boiseries intérieures caractérisent plusieurs résidences d'Ottawa de l'époque avec leurs moulures massives accentuées par un épais bois rond.

Il s'éteignit le 6 février 1920. Selon la légende, Grant (qui était asthmatique) hante encore les corridors du restaurant des sons de sa toux chronique et de sa présence inquiétante.

AVENUE HINTON AVENUE

L'avenue Hinton doit son nom à Robert Hinton, pionnier. Quelques temps avant 1821, son père Joseph arriva dans le secteur de Richmond. En 1849, on adopta la Loi sur les municipalités en Ontario, ce qui ouvrit la porte à la première assemblée de la Corporation municipale du village de Richmond le 21 janvier 1850. Joseph Hinton reçut le titre de vérificateur et surintendant de la voirie. Il devint plus tard préfet de Richmond et préfet du comté. On reconnaît aussi que Joseph fit avancer son village en l'aidant à obtenir le premier lycée du comté, un bâtiment à pans de bois érigé quelques temps avant 1864 au coût de 600 \$.

Son fils Robert s'installa à Ottawa. Il fonda la nouvelle banlieue de Hintonburg. En décembre 1893, le comté Carleton adopta un règlement qui fait de la communauté une municipalité distincte. Plusieurs résidents de la nouvelle ville travaillaient au chemin de fer, mais il s'agissait surtout d'une communauté de fermiers. Ses jours à titre de ville distincte étaient comptés; la Ville d'Ottawa annexa Hintonburg à sa superficie en 1907.

AVENUE HOLLAND AVENUE

L'avenue Holland porte le nom de la famille Holland, qui était propriétaire d'une entreprise de promotion-construction et se joignit à Thomas Ahearn pour créer l'Ottawa Land Association. Les Holland étaient également actifs dans le domaine de la publication de journaux. L'un des membres les plus éminents de la famille était Andrew Holland, un journaliste du parlement et en droit, né à Ottawa le 11 août 1844. Il devint journaliste officiel du Sénat du Canada en 1876. Il fit des reportages sur la Dominion Board of Trade, sur la mise en place des contrats de construction du chemin de fer Intercolonial et du canal Welland, et sur la commission d'enquête parlementaire instituée en 1880 sur la conception, la construction et l'itinéraire du chemin de fer Canadian Pacific. Il aida à obtenir un contrat et une subvention du Canada pour mettre sur pied la ligne transpacifique canado-australienne entre Sydney et Vancouver. De plus, il lança une campagne visant à faire de la Ville d'Ottawa et d'une partie de la région avoisinante un district fédéral semblable au district de Columbia. Ses intérêts n'étaient cependant pas tous sérieux et sobres; il fonda avec son frère George un des premiers cinémas d'Ottawa. Andrew Holland mourut à Ottawa le 29 mars 1923.

AVENUE HOPEWELL AVENUE

Né à South March, Ouest-Canada en 1864 et entrepreneur par métier, M. Hopewell a été conseiller municipal d'Ottawa de 1900 à 1907, comme contrôleur en 1908 et finalement en tant que maire de 1909 à 1912. En 1912, un hôpital érigé sur l'Île Porter pour les victimes de la variole est nommé Hopewell Isolation Hospital en l'honneur du maire à la retraite.

M. Hopewell est aussi président de l'Union canadienne des municipalités en 1910, et est nommé juge de paix en 1922. M. Hopewell décède le 15 mai 1931.

CHEMIN HURDMAN ROAD

Le chemin Hurdman porte le nom des frères Hurdman. Une des dynasties durables d'Ottawa, les frères Hurdman furent des pionniers du développement industriel et de l'agriculture le long de la rivière Rideau.

Le patriarche du clan, Charles Hurdman, fut l'un des premiers Européens à arriver dans la vallée de l'Outaouais. Originellement d'Irlande, il s'est joint à la colonie de Philemon Wright à Hull. Après six ans, quitta son emploi chez Wright pour cultiver sur sa propriété du chemin Aylmer. Son aîné, William H., naquit à Hull en 1818.

Sous le nom de Hurdman Brothers, William fonda l'entreprise forestière familiale en 1841 avec ses frères Charles et Robert. Celle-ci devint l'une des plus importantes exploitations forestières du Québec.

Au début des années 1870, William et Robert s'établirent dans la région de Junction Gore au canton Gloucester, bifurquant vers à grande échelle. Éventuellement, les deux frères cultivèrent de 200 à 300 acres chacun en utilisant les méthodes les plus progressives de l'époque. William devint directeur de deux sociétés d'agriculture de district. Ils gagnèrent des prix internationaux pour leur élevage de chevaux à l'exposition du centenaire de Philadelphie en 1876. William organisa également le Dominion Exhibition de 1879. l'agriculture

Les frères continuèrent aussi à œuvrer dans l'industrie forestière. Ils construisirent leur propre pont sur la rivière Rideau pour se rendre à leurs cours à bois et à remiser. Ils permirent aux voyageurs et à la municipalité de s'en servir. Ce fut le troisième pont sur la rivière Rideau.

Cependant, quand le Grand feu de 1900 rasa les moulins à bois de la famille à la Chaudière, ils ne reconstruisirent pas; ils décidèrent de concentrer leurs efforts sur l'agriculture. William et Robert fondèrent la première et la plus grande porcherie du canton Gloucester. Le secteur avoisinant leurs fermes est connu sous le nom de pont Hurdman, une région peuplée de fermiers et d'employés de chemin de fer qui compte plusieurs immigrants allemands.

La firme Hurdman Brothers actuelle (T. Fraser et Walter) fut engagée pour retirer la voie ferrée du centre-ville d'Ottawa à la fin des années 1950. De nos jours, l'entreprise se spécialise dans le déménagement de machinerie et d'équipement lourds.

RUE KEEFER STREET

La rue Keefer doit son nom à Thomas Coltrin Keefer. Il naquit à Thorold (Ontario) en 1821, fils d'un Loyaliste de l'Empire-Uni et petit-fils d'un huguenot alsacien.

Keefer, le quatrième enfant du second mariage de son père, épousa la fille de Thomas MacKay, Elisabeth, en 1848. Il devint un ingénieur civil et consultant en ingénierie qui se distingua au Canada et États-Unis. Il construisit des réseaux d'aqueducs à Montréal, Toronto, Hamilton et Ottawa; sous sa direction, l'eau coula pour la première fois dans les robinets et bornes-fontaines d'Ottawa le 18 octobre 1874. Keefer devint spécialiste de la conception de voies ferrées, de ports et de ponts. Il fut l'un des premiers à défendre l'idée d'un chemin de fer continu jusqu'au Pacifique.

Il travailla aux canaux Érié et Welland jusqu'en 1845, année où il vint à Ottawa améliorer les installations de transport pour le bois sur la rivière des Outaouais. Il fit aussi de l'arpentage pour la Grand Trunk Railway, dessina les plans du pont Victoria à Montréal et conseilla le gouvernement dans plusieurs secteurs du génie civil. Il fut président des sociétés canadiennes et américaines des ingénieurs civils.

Après un contrat d'ingénierie au Mexique, Keefer s'en revint à Rockcliffe Park où il nomma plusieurs rues dont Buena Vista, Mariposa et Acacia. Il mourut dans sa résidence de Rockcliffe le 7 janvier 1915 à l'âge de 94 ans.

RUE LAMPMAN CRESCENT

La rue Lampman porte le nom d'Archibald Lampman. Né en 1862, Lampman fit ses débuts à titre de rédacteur à la revue de Trinity College Rouge et Noir. Il publia son premier recueil de poèmes, *Among the Millet* (dans le millet), en 1888. À titre de poète, on le reconnaît à ses observations travaillées avec soin et sa contemplation de la nature. Il fut l'un des meilleurs poètes canadiens au cours de « l'Âge d'or » de la poésie canadienne.

Entre 1893 et 1896, Lampman vécut à la grandiose terrasse Philomène sur l'avenue Daly. Son bon ami le poète Duncan Campbell Scott fit l'observation que la maison était de mauvaise qualité et humide. Lampman était tout de même enthousiaste face à celle-ci puisque c'était la première fois qu'il jouissait d'une pièce à lui seul pour écrire. Il gagna également sa vie en tant que commis au secrétariat du Bureau de poste.

On compara Lampman à Keats. L'Office national du film réalisa un film enchanteur, *Morning on the Lièvre* (matin sur la lièvre), à partir d'un poème de Lampman. Ses images et ses vers se combinent l'un à l'autre pour évoquer la campagne du Bouclier canadien près de la capitale. Lampman partait souvent en canot dans la s'évader de l'étouffement des nature pour sociétés littéraires locales.

Il s'éteignit le 10 février 1899 à l'âge de 37 ans.

STREET LETT STREET

La rue Lett porte le nom de William Pittman Lett, un journaliste, poète et auteur. Né le 12 août 1819 à Duncannon, en Irlande, il vint au Canada avec ses parents à l'âge d'environ six mois.

Son père, le capitaine Andrew Lett du 66^e Régiment camerounien, fut l'un des premiers pionniers de Richmond (Ontario). La famille arriva à Richmond en 1820, bénéficiant de l'octroi de terre du capitaine Lett pour son service militaire. La famille déménagea à Ottawa en 1849. C'est ici que William Pittman Lett légua les vers historiques de son fameux *Recollections of Bytown and its Old Inhabitants* (souvenirs de Bytown et de ses anciens habitants).

A titre de rédacteur en chef du journal *Ottawa Advocate*, le plus jeune Lett montra ses capacités de poète et d'écrivain de prose. Au cours de l'hiver de 1850, il organisa un club de théâtre qui joua au premier Hôtel de ville, sur la rue Elgin, pendant plusieurs saisons d'hiver.

Cinq ans plus tard, il fut élu au poste greffier municipal. Il y demeura jusqu'à sa retraite, 36 ans plus tard. Lett s'éteignit à l'âge de 73 ans le 16 août 1892.

RUE LEWIS STREET

Né en France, John Bower Lewis arriva au Canada avec ses parents en 1820. Il étudia le droit à reçu au barreau en 1839. Alors qu'il pratiquait sa profession à Bytown, il fut brièvement procureur du Toronto et fut comté de Carleton. Au moment de la Confédération, il était reconnu comme l'un des avocats les plus compétents du pays.

Il fut élu conseiller lors de la première élection de Bytown en 1847 et mérita le poste de maire en 1848. En 1855, il fut le premier maire élu d'Ottawa, poste qu'il occupa jusqu'en 1857. En 1863, il fut nommé commissaire de la police d'Ottawa.

C'est lors de son séjour à ce poste que La Reine Victoria arrêta son choix sur Ottawa à titre de capitale nationale. John Bower Lewis signa le monument commémoratif d'une grande éloquence que la ville d'Ottawa fit parvenir à la Reine le 18 mai 1857. Lewis mourut le 20 novembre 1874.

RUE MACKAY STREET

La rue Mackay porte le nom de Thomas MacKay, qu'on retrouve dans certains documents sous l'épellation « Mackay » ou « McKay ». Né à Perth (Écosse) en 1792, il épousa Anne Crichton en 1813 avant de déménager au Canada en 1817 pour y gagner sa vie à titre de maçon et entrepreneur en construction. Il habita à Montréal, où il travailla à diverses fortifications et au canal Lachine.

Un contrat pour la construction du premier pont aux chutes Chaudière et pour des plans du canal Rideau amena MacKay à Ottawa. Avec son partenaire John Redpath, il fut l'entrepreneur en chef des huit écluses principales à l'entrée du canal et aussi d'autres écluses de la partie Ottawa. Pendant des moments d'arrêt des travaux de construction du canal, il construisit aussi les églises St. Bartholomew et St. Andrew.

Grâce à sa vitesse et sa compétence au travail, ainsi qu'à sa perspicacité en affaires, MacKay fit apparemment un profit considérable lors de l'exécution de ses contrats pour le canal. Une anecdote veut que lorsque le colonel By lui accorda le contrat, il présumait que la pierre pour la maçonnerie de l'écluse devait provenir de Hull, de l'autre côté de la rivière. Cependant, MacKay creusa au parc Major's Hill près des écluses et découvrit de la pierre qu'il qualifia d'aussi bonne que celle de Hull. On dit qu'après une certaine hésitation, le colonel By accepta d'utiliser la pierre du parc Major's Hill. Les profits de MacKay provenant de l'élimination d'une grande partie de ses frais de transport durent être considérables.

En 1832, le système d'écluses étant complété, MacKay et Redpath se sont retrouvés relativement riches. Redpath bifurqua vers le raffinage du sucre, alors que MacKay décida de s'installer dans le district et d'exploiter la puissance des chutes Rideau. Entre 1837 et 1855, il construisit un moulin à broyer le grain, une filature de laine cardée, une brasserie et une nouvelle scierie aux chutes. Pour loger ses travailleurs, il fonda New Edinburgh du côté Est de la rivière Rideau.

Tout ce qu'il touchait semblait réussir. En 1838, il se construisit une magnifique maison, Rideau Hall. Le gouvernement canadien l'acheta en 1868 pour en faire la résidence officielle du gouverneur général. MacKay acheta aussi mille acres de terrain autour de Rideau Hall. Connu alors sous le nom de MacKay's Bush (boisé de MacKay), ce terrain devint Rockcliffe Park.

En 1834, MacKay devint député Conservateur de l'Assemblée législative du Haut-Canada, et à partir de 1842, il fut député de l'Assemblée législative du Canada. Il mena également la milice du comté et voyagea partout. MacKay fut l'un des premiers défenseurs du projet de voie ferrée à Ottawa; le chemin de fer (qui passait d'une manière bien commode sur son terrain) fut complété peu avant sa mort en 1855.

STREET MCLEOD STREET

Né à Bytown le 6 février 1847, McLeod Stewart fit ses études au Collège universitaire de Toronto, d'où il obtint le titre de M.D. en 1870. La même année, il fut reçu au barreau de l'Ontario et devint l'un des plus éminents avocats du pays. Il fut élu maire en 1887 et en 1888 et prôna avec acharnement l'achat de Rockcliffe et son affectation en tant que parc public. Il était membre à vie de la Protestant Orphans' Home et fut l'un des membres fondateurs de la Protestant Home for the Aged. Il fut également le premier président de la Société agricole, membre originaire du Rideau Club, président de la St. Andrew's Society et chef de la Caledonian Society. Sur le plan des affaires, il fut président de la Stewart Ranch Company, président de la Canadian Anthracite Coal Company et président de Canada Atlantic Railway. M. Stewart fut également l'un des premiers officiers à faire partie des Governor General's Foot Guards. La rue McLeod fut nommée en sa mémoire. Il mourut le 9 octobre 1926.

ALLÉE MORRISON DRIVE

La promenade Morrison porte le nom de G. Cecil Morrison. Il naquit à Low, au Québec, le 22 septembre 1890, dans une maison construite par son grand-père Caleb Brooks. Ce dernier était le neveu de Philemon Wright, fondateur de Hull. M. Morrison ouvrit sa première boulangerie à Ottawa en 1911 et cofonda la boulangerie Morrison Lamothe en 1933. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il était administrateur du pain au sein de la Commission des prix et du commerce en temps de rent Housing, maintenant City Living, dont il a été le président pendant 20 ans. guerre. Il fonda le Ottawa Low- En 1928, son épouse Margaret et lui ont restauré ce qui est maintenant une des plus vieilles maisons d'Ottawa, Bayne House. G. Cecil Morrison mourut à Ottawa le 26 février 1979.

ALLÉE PERLEY DRIVE

Perley porte le nom de William Goodhue Perley, né à Lebanon, au New Hampshire, le 4 juin 1820. Alors qu'il était encore adolescent, M. Perley acquit sa première expérience dans le domaine du bois d'oeuvre comme commis; il était responsable d'acheter des terres dans le nord de l'État de New York. Dans les années 1850, il déménagea à Bytown avec son associé en affaires, Gordon Pattee. Ils achetèrent des lots d'eau à la Chaudière et devinrent propriétaires de la très prospère entreprise Perley & Pattee. Il acheta aussi des terrains à LeBreton Flats et devint le premier homme riche de la région. Son manoir en pierre était l'une de seulement 25 résidences à figurer dans le répertoire de 1853 de la ville. En 1865, ses moulins produisaient 16 millions pieds-planches de bois par an.

Perley augmenta sa fortune en fournissant une route de commerce adéquate vers les États-Unis. Il commença d'abord à l'échelle locale où, en 1866, il créa un système de transport urbain provisoire: des tramways tirés par des chevaux et se déplaçant sur des rails.

Il ensuite à la scène régionale, fondant la Upper Ottawa Steamboat Company en 1868. Enfin, grâce à l'aide financière de plusieurs géants du bois d'oeuvre, il créa et devint président de la Canadian Atlantic Railway (1879-1888) qui garantissait à Ottawa l'accès aux marchés américains. Il fut également député fédéral pour Ottawa de 1887 jusqu'à sa mort survenue le 1er avril 1890.

Perley a fait don de terrains et d'argent pour la fondation du foyer Perley pour malades incurables. En 1896, son domaine a offert de faire don d'une maison où serait abritée la première bibliothèque publique d'Ottawa, mais les contribuables rejetèrent le projet, le jugeant trop dispendieux.

RUE ROCHESTER STREET

Né à Rouse's Point (New York) le 22 mai 1822, Rochester arriva à Bytown en 1833. Il fonda avec son frère James la première brasserie de la ville en 1856. Il consacra ensuite toutes ses énergies au commerce du bois de sciage, fit construire deux immenses moulins à vapeur sur la rivière Chaudière et y travailla jusqu'à sa retraite en 1885. Rochester fut élu maire d'Ottawa en 1870 et en 1871 et joua un rôle de premier plan dans la mise au point et en œuvre de l'Ottawa Ladies College. Il fut député au Parlement pour le comté de Carleton de 1872 à 1884. John Rochester rendit l'âme le 19 septembre 1894.

RUE SLATER STREET

La rue Slater porte le nom de James Dyson Slater. Slater naquit à Manchester (Angleterre) le 10 septembre 1813. Il vint au Canada avec ses parents en 1830 ou 1831. Ils s'installèrent à quelques miles de Niagara Falls. Il étudia le génie et fut ingénieur-adjoint responsable de la localisation et de la construction du canal Welland de Port Dalhousie à Thorold (1841 à 1845). Il déménagea ensuite à Bytown en 1845, après sa nomination au poste d'ingénieur-adjoint des travaux d'amélioration de la rivière des Outaouais, qui incluait des projets de construction comme des barrages, des glissades pour le bois, des ponts et des routes. Au printemps de 1849, Slater fut nommé arpenteur provincial. Il exerça cette profession jusqu'en 1858, année où il reçut le titre de surintendant du canal Rideau, un poste qu'il occupa jusqu'en 1872.

En 1847, Slater épousa Esther Sparks, la fille benjamine de Nicholas et Sarah Sparks. Bien que cette relation puisse expliquer pourquoi une rue si importante porte son nom, ses réalisations à titre de président de la commission scolaire publique de 1863 à 1870 montrent bien qu'il était un citoyen à l'esprit civique méritant une telle reconnaissance.

PLACE SOPER PLACE

Soper doit son nom à Warren Y. Soper. On ne connaît pas bien le début de sa vie. On sait qu'il fonda une entreprise d'équipement électrique avec Thomas Ahearn, le gestionnaire d'une firme de téléphone rivale. À titre d'anciens télégraphistes, ils connaissaient l'importance de la communication. En guise de divertissement, ils montèrent un tour de société où ils semblaient lire leurs pensées mutuellement en clignant de l'œil au rythme du code Morse.

L'un des premiers contrats qu'on leur accorda fut la construction d'un système télégraphique d'un océan à l'autre pour la Canadian Pacific Railway. Ils étendirent la sphère de leurs activités à d'autres façons novatrices d'utiliser l'électricité.

À titre de gestionnaire de la Dominion Telegraph Company, Soper ouvrit la première centrale téléphonique d'Ottawa en 1880. La Compagnie de Téléphone Bell du Canada acquit plus tard la centrale et nomma Soper gestionnaire d'Ottawa. Avec son partenaire Ahearn, Soper amena l'électricité à Ottawa en 1885. Il fonda de même la Ottawa Electric Street Railway Company en 1891.

Avec sa fortune, il acheta une belle propriété de Rockcliffe nommée Les Berkenfels au cours des années 1890, En 1908, Soper construisit un chalet d'été sur la propriété qu'il baptisa Lornado. Après sa mort le 13 mai 1924 et celle de son épouse en 1931, on divisa la succession Soper; Lornado devint la résidence officielle de l'ambassadeur des États-Unis au Canada.

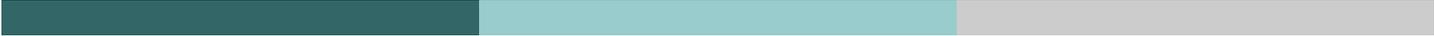
AVENUE SWEETLAND AVENUE

John Sweetland a vu le jour à Kingston, en Ontario, le 15 août 1835. Diplômé de l'Université Queen's en 1858, il a pratiqué la médecine à Pakenham, comté de Lanark. En 1865, il a déménagé son cabinet à Ottawa où il a assumé de nombreuses fonctions publiques. Ancien président du cimetière Beechwood, on lui a offert le poste de shérif du comté de Carleton en 1879. Lui et P..D. Ross ont été les premiers administrateurs de la Coupe Stanley nommés par le gouverneur général, Lord Stanley of Preston, avant son départ du Canada en 1893. La tâche de M. Sweetland et de M. Ross était de décider qui pourraient se disputer le trophée, et où et quand les matchs auraient lieu. Le shérif John Sweetland a passé l'arme à gauche le 5 mai 1907, à l'âge de 72 ans.

RUE THOMPSON STREET

Né en 1817 à Newcastle-on-Tyne (Angleterre), Thompson et sa famille émigrèrent à Champlain (New York). Il arriva à Bytown en 1838 pour y faire le commerce de la farine. Il construisit les moulins à scie et à farine connus sous le nom de Thompson Mills, moulins qu'il opéra jusqu'en 1860 pour les vendre aux magnats Bronson, MacKay et Booth de la région.

Respecté au sein de la collectivité, Thompson était directeur local de la Chambre de commerce et exploita d'importantes concessions forestières sur les rives de la rivière Gatineau. Philip Thompson, citoyen fondateur d'Ottawa, est décédé en 1887.



Fondation du Cimetière

Beechwood

Cemetery Foundation

280, av. Beechwood Ave.,
Ottawa (ON) K1L 8E2

◆ HISTORY TOLD, LIVES CELEBRATED ◆
◆ L'HISTOIRE RACONTÉE, DES VIES CÉLÉBRÉES ◆

