

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU SOUTH WESTERN.

MEMORANDUM sur la Requête de la Compagnie de Chemin de Fer The Montreal and Champlain Junction, contre le bill du South Western, à présent devant le Parlement.

Les opposants du Bill appuient fortement sur le fait qu'en août 1886 la compagnie de chemin de fer Canadian Pacific déclina la requête des représentants locaux du District, de considérer la question de la construction d'une ligne jusqu'à Beauharnois et à Valleyfield, et ils reproduisent une lettre datée du 18 août 1886.

Ils allèguent que sur ce refus ils ont été induits à obtenir une charte de la Législature de Québec pour le chemin de fer de Beauharnois Junction, et ont de suite commencé la construction de la ligne.

La lettre mentionnée disait que "la compagnie n'était pas à présent pré-parée à prendre en considération la question de pousser la construction de la ligne jusqu'à Valleyfield, ou jusqu'à Beauharnois."

Cette réponse avait été faite en vue du caractère strictement local de la ligne proposée, la conduite adoptée par la Compagnie de chemin de fer Canadian Pacific étant de ce restreindre, autant que possible, aux annexions absolument nécessaires à son système général. Mais vers la fin de l'année la compagnie de chemin de fer "Rome, Watertown et Ogdensburg" manifesta le désir de se relier avec les lignes sous le contrôle du Canadian Pacific, au Nord et à l'Est du pont St. Laurent, et surtout avec la Ligne Courte ["Short Line"] jusqu'au Maine et au Provinces Maritimes.

La compagnie du Rome, Watertown et Ogdensburg se prolonge depuis Massena Springs, New York, à quelques milles de la frontière, jusqu'à la rivière Niagara. Elle embrasse avec ses lignes de raccordement 656 milles de chemin de fer, et atteint, directement ou par ses connexions, les villes principales du Nord, du Centre et de l'Ouest de l'Etat de New York. Ses relations d'affaires avec le Canadian Pacific, à Brockville et à Prescott, sont très intimes, et le simple examen de la carte ci-jointe démontre toute l'importance de la connexion proposée. A part du trafic considérable à l'Est et à l'Ouest qui sera développé et changé par le moyen de la connexion projetée on ne doit pas oublier que depuis un certain nombre d'années une forte proportion du trafic du fret de New York à Montréal a été amenée par le Rome, Watertown et Ogdensburg à Morristown, de là, traversé à Brockville, et ensuite transporté par le Canadian Pacific jusqu'à Montréal via Ottawa ou Smith's Falls. La nouvelle connexion amènera ce trafic par une route beaucoup plus courte en passant sur le nouveau pont du Canadian Pacific, jusqu'à Montréal, évitant particulièrement les délais sérieux causés chaque hiver par le bateau traversier de Brockville.