

Le premier projet praticable d'unir les cités de Montréal et Ottawa par une ligne de chemin de fer sur le côté nord de l'Outaouais, date des années 1852 et 1853, en vertu d'une charte accordée à la "Compagnie de chemin de fer Montréal et Bytown." La ligne explorée, adoptée et partiellement construite, partait du Hâvre près du pied du Carré Jacques-Cartier, et au moyen d'un tunnel touchait la rue Craig, de là elle se rendait à l'est de la rue St. Denis à la hauteur de terre connue sous le nom de Côte à Baron, et par le nord à la Rivière des Prairies la traversant à environ 500 pieds à l'est du Pont Vinet, puis prenait la direction de St. Martin et St. Eustache.

Depuis la dernière place, la ligne passait par Belle Rivière et St. André, atteignant la rivière Outaouais à Carillon, et suivait sa rive nord jusqu'à Grenville, dans une voie très directe jusqu'à Hull, traversant dans sa course les Rivières Rouge, Nation, aux Lièvres, Gatineau et divers petits cours d'eau près de leur embouchure dans l'Outaouais.

Depuis la Gatineau, la ligne passait au nord de l'anse le long de la vallée de Mill Creek sur la rivière principale, près du Pont suspendu, dans la cité d'Ottawa et avait son terminus près du présent dépôt du chemin de fer du Canada Central.

En outre du contrat pour cette ligne, il y en avait un pour la construction de deux chemins d'embranchement, ou chemins en bois avec des lisses plates, semblables à la ligne de Rawdon et de l'Industrie, l'un de dix milles pour aller à St. Jérôme, et l'autre de treize milles pour aller à Lachute, ou vingt trois milles en tout, d'une construction plus économique que celle de la ligne principale. En vertu du contrat, les entrepreneurs devaient recevoir pour cent dix milles de ligne principale et vingt trois milles de chemins à lisses de bois, la somme de £770,000 stg. ou environ \$3,850,000 ; et dans le cas où les travaux auraient excédé deux et demi par cent, de longueur estimée, alors les contracteurs devaient re-