

et l'on faisait des arrangements pour l'exploitation du chemin et le trafic qui devaient satisfaire chaque compagnie réciproquement. J'étais alors fortement en faveur du projet de faire construire la ligne principale de votre chemin *viâ* St. Jérôme et Lachute.

Bien que cet arrangement nécessitât une ligne directe plus longue de plusieurs milles, que si elle eut passé de Ste. Thérèse à Grenville, *viâ* St. André ou Lachute, cependant son coût premier de construction eut été moindre et l'exploitation de la ligne d'embranchement de Ste. Thérèse à St. Jérôme eut pu se faire indépendamment. Comme dans le premier cas, les mêmes convois auraient servi à tout le pays.

La compagnie de chemin de fer du Canada Central n'ayant pas réussi à obtenir du gouvernement d'Ontario le renouvellement de son octroi de terre de 12,000 acres par mille pour les soixante milles entre la cité d'Ottawa et Hawkesbury, sans lequel elle ne pouvait mettre à exécution son entreprise, conformément à l'arrangement convenu avec le Chemin de Colonisation du Nord, pour une jonction à Grenville, fut forcée à regret d'abandonner ce projet.

La politique plus éclairée de la province sœur de Québec, en accordant 15,000 acres par mille de Grenville à Ottawa, dans le cas où la ligne aurait suivi la rive nord, favorisait encore le projet d'unir les capitales commerciale et politique de la Puissance. Si cela pouvait se faire, les deux compagnies de chemin de fer se trouveraient une fois de plus en accord parfait, en ce qui regarde la jonction des deux lignes à Ottawa ; la cité de Montréal aurait au moyen du Canada Central, une communication directe par chemin de fer avec le haut de l'Ontario, et dans le cas où on prolongerait cette voie, elle pourrait atteindre le Lac Huron, et faire connexion avec la ligne du Pacifique Nord Américain au Sault Ste. Marie.

Beaucoup d'entre vous se rappelleront que, lorsque le pro-