

Comme la ligne de connection pourrait être faite en passant par Beauharnois et Valleyfield sans aucun désavantage et en rencontrant ainsi le désir antérieurement exprimé des citoyens de ces villes, une entrevue eut lieu avec leurs maires et eut pour résultat la demande d'une Charte au nom de la Compagnie de chemin de fer le "South Western," la requête en étant présentée durant la dernière session du Parlement Fédéral.

Il est inutile de référer aux causes qui amenèrent alors le rejet de cette requête, mais l'augmentation des opposants de la mesure, poussée jusqu'à sa conclusion logique, est que le district intéressé ne devrait pas avoir d'autre ligne de chemin de fer allant de l'Est à l'Ouest, parce que cette ligne devrait nécessairement, et dans une certaine limite, entrer en compétition avec celle de la "Montreal and Champlain Junction."

L'exposé des faits dans la requête de la Compagnie Montreal and Champlain Junction est incorrect et trompeur sur plusieurs points :

"L'une des allégations dit que " Vos pétitionnaires obtinrent une charte " pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit " sur le chemin de fer du Grand Tronc à la station de Brosseau, jusqu'à la " frontière, et cette ligne est en opération sous le nom de la Compagnie de " chemin de fer La Montreal and Champlain Junction, depuis le 15 Décembre 1880.

Ceci n'est pas vrai : La charte originale a été obtenue en 1870 ; remise en vigueur et amendée en 1878 et amendée de nouveau en 1879. Vers la fin de cette dernière année la Compagnie Montreal and Champlain Junction commença la construction à l'ouest de la ligne principale du chemin de fer le Grand Tronc, vers L. Prairie, Ste. Martine et Huntingdon. Pendant plusieurs années les progrès de construction furent si peu rapides que les municipalités intéressées durent protester fréquemment.

Ces protestations finirent par amener la construction de la ligne jusqu'à Huntingdon d'abord, et subséquemment, en 1885, pas en 1880, jusqu'à la frontière, à Fort Covington, où un long arrêt eu lieu, et où la ligne était encore il y a un an lorsque la requête pour la charte de la South Western fut présentée. Stimulée par cette demande la construction de la ligne a été poussée durant l'année dernière jusqu'à Massena Springs, mais la nouvelle section n'est pas encore ouverte au trafic.

La pétition continue :—

" A cause de la conformation topographique du pays, le trajet du South " Western devrait nécessairement se faire presque sur le même terrain que " celui de la Montreal and Champlain Junction, et en conséquence se trouve- " rait tout simplement à traverser le même district."

