Un arrangement comme celui que j'ai suggéré serait, je crois, le meilleur dans l'intérêt du trafic du chemin de fer Intercolonial.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat,

A. F. BRAUN, *Secrétaire,*
Secrétaire, ministère des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
OTTAWA, 3 mai 1879.

MONSIEUR.—Ayant reçu instruction de préparer et de transmettre au ministère, sans retard, une évaluation de la valeur de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc (à l'exclu des vieux rails de fer sur la voie principale et les voies conduisant aux sablières), ainsi que de la section du chemin de fer du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et le premier pont à l'est de la gare de Hadlow, j'ai l'honneur de faire rapport que l'évaluation que je vais présenter est préparée sur des notes prises par moi lors d'une inspection minutieuse que j'ai faite de ce chemin dans l'été de 1876, et d'après des informations que j'ai récemment obtenues sur la quantité du ballastage et d'autres améliorations faites depuis cette époque; avec ces données je crois être arrivé à une évaluation assez exacte de sa valeur, y compris tout ce qui appartient au chemin de fer du Grand-Tronc sur cette ligne d'embranchement, à part les vieux rails de fer sur la voie principale et les voies conduisant aux sablières, l'aménagement de la gare, les dépôts, le combustible et les outils des ouvriers. Mon évaluation, que j'ai faite en détails, se trouve plus bas; elle s'élève à \$1,502,976.

La section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow est d'une nature bien différente; les excavations sont faites en grande partie dans le roc solide et sont très dispendieuses; le lot de grève et le terrain de la gare à Hadlow constituent une propriété de prix. Je considère que cette section du chemin, avec le terrain de la gare, vaut environ \$2,000,000. Cela fait une valeur totale de \$1,702,976, et ce prix couvre toute la voie entre la Rivière-du-Loup et Hadlow, environ 125 milles de longueur, y compris la chaussée, les terrains, lots de grèves, bâtiments, service d'eau, machines mobiles, et tout ce qui appartient au chemin de fer du Grand-Tronc entre la Rivière-du-Loup et le premier pont à l'est de la gare de Hadlow, excepté les vieux rails de fer et les chaînes sur la voie principale et les voies conduisant aux sablières de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, l'aménagement de la gare, les dépôts et le combustible, les outils des cantonniers et le matériel roulant.

Il ne faut pas perdre de vue le fait que la compagnie du Grand-Tronc réclamera le droit de circulation sur la section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow pour arriver à son terminus de Lévis, et bien qu'en achetant la gare et le lot de grève de Hadlow le gouvernement aurait l'avantage d'un terminus indépendant sur le Saint-Laurent, vis-à-vis Québec, il est néanmoins très important pour lui d'acquiescer le droit de circulation sur la ligne du Grand-Tronc, à l'est de Hadlow, plus loin que la gare de Lévis, et l'usage de cette dernière, ainsi que de la cour, des bâtiments, du quai, du passer et de la gare de Québec; et je suggère que le droit de circulation soit accordé au chemin de fer Grand-Tronc en échange du même droit que celui-ci lui offre sur sa ligne à l'est de Hadlow, et l'usage gratuit de la gare de Lévis, etc., l'administration des affaires de l'Intercolonial à la gare de Lévis entrant seule en ligne de compte. Naturellement, les convois du Grand-Tronc en passant entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow seraient sujets aux règlements des autorités du gouvernement, de même que les convois du gouvernement à l'est de Hadlow le seraient à ceux des autorités du Grand-Tronc; il devrait aussi entrer dans la convention que le tarif pour le transport du trafic de l'Intercolonial sur