

impossible de donner suite à cette disposition de l'acte sans prendre possession de ce tronçon de la voie à Québec. De plus, le chemin de fer du Grand Tronc n'a pu entretenir cette portion de sa ligne dans le même état que le reste de l'intercolonial au grand détriment de cette dernière voie ferrée. C'est, de plus, je crois, la seule partie du Grand Tronc sur laquelle on n'a pas posé de rails d'acier. En conséquence, il sera nécessaire, vû la condition actuelle de cette compagnie, de prendre des mesures pour la mettre dans un bon état de réparation.

Mais une autre chose qui n'est pas sans importance et qui démontre la nécessité de hâter l'exécution de ce projet, c'est que le Grand Tronc éprouve beaucoup de difficulté à protéger son trafic et à maintenir ses communications avec l'Ouest. Le gouvernement a toute raison de croire qu'il est presque essentiel aujourd'hui, dans les intérêts du Canada, de s'assurer de moyens de transport dont dépendra dans une grande mesure notre trafic avec l'Ouest. Dans ces circonstances il en est venu à la conclusion qu'il serait avantageux d'acquérir la propriété d'un chemin de fer depuis la Rivière-du-Loup non seulement jusqu'à la jonction de la Chaudière, mais aussi jusqu'au port de Québec.

Nous avons pensé que le mode le plus juste de fixer le prix serait de calculer ce qu'il en coûterait au gouvernement pour construire ce chemin, en supposant qu'il n'existerait pas déjà. C'est, en effet, le principe qui a été adopté, et ceux qui examineront les documents verront que nous avons acheté moyennant \$13,000 par mille ou un peu moins le chemin depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à la jonction de la Chaudière ; les vieux rails n'étant pas compris dans cette somme, nous les gardons seulement jusqu'à ce que nous puissions les remplacer avec peu de frais par des rails d'acier.

Monsieur Schreiber fit une inspection de ce chemin en 1876, et reçut instruction de donner au gouvernement un calcul estimatif de ce qu'il en coûterait pour construire une voie semblable. Monsieur Schreiber calcula qu'une ligne qui s'étendrait depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à la jonction de la Chaudière—soit 119 milles—construites sur le même principe que l'intercolonial coûterait \$1,859,256. Il estima la pose de rails d'acier et la va-

leur des réparations nécessaires pour la mettre dans la même condition que ce dernier chemin, à \$356,280, soit en définitive \$1,502,976.

A partir de la jonction de la Chaudière le chemin entraîne de grandes dépenses. Les tranchées profondes et autres difficultés qui se rencontrent sur la voie en rendent l'entretien plus coûteux que les autres parties du chemin.

Il fallait aussi un terminus au port de Québec, et pour cela il fut nécessaire de descendre six milles et un quart de la jonction de la Chaudière à Hadlow, propriété pour laquelle la compagnie du Grand-Tronc, avec ses quais, remise pour les locomotives, ateliers, etc., est cotisée aujourd'hui sur le pied de \$120,000.

Les six milles et un quart avec la propriété Hadlow nous fournissant des moyens d'avoir accès libre au port, furent évalués à \$200,000, chiffre très bas, ce qui forme un montant total, suivant le calcul approximatif de monsieur Schreiber, de \$1,700,000 prix peu élevé auquel nous pouvions espérer acquérir le chemin. Mais au lieu de n'avoir qu'un droit de circulation, nous jugeâmes qu'il valait mieux que le gouvernement en eût la pleine propriété y compris la propriété Hadlow comme terminus, afin d'être tout à fait indépendant de la compagnie du Grand-Tronc à la Pointe-Lévis. Bien que le gouvernement n'eût aucun désir d'acheter la propriété Hadlow, il fit un arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc, par lequel cette compagnie aurait le droit de circuler sur la voie depuis la jonction de la Chaudière jusqu'à Hadlow et lui le droit de circuler librement sur le terrain où se trouvent ses gares en ne payant que les frais réels occasionnés par le transport de notre fret sur la partie appartenant au Grand-Tronc.

Telles sont les propositions qui furent faites, et néanmoins le gouvernement jugea que, bien que son ingénieur fût venu à la conclusion que c'était le plus bas prix auquel il pouvait évaluer la propriété, cependant, vû que cette propriété n'était d'aucun profit au Grand-Tronc, cette compagnie ne pouvait s'attendre à recevoir le plein montant des mains du gouvernement, et en conséquence, nous décidâmes que le plus haut prix que nous donnerions pour cette propriété serait \$1,500,000.