

s frais d'explo-

is de l'Interco-
les locomotives

vis, passant sur
colonial, se
ni concerne les
ptes des tran-
demandés par
seront fournis
re qui pourront

, échangé avec
exploité par cette
locomotives du
a Pointe-Lévis,

er une somme
de de trois ans,
rafic de la ligne

nt moyennant
tre la Jonction
son personnel,
es au terminus,
ployés de cette

Grand-Tronc et
compagnie est
nsport sur son
eurs, que celui
autres routes à
de la Nouvelle-

des convois de
ard à la Jone-
ntre les deux

SON,
nt général.

ril 1879.

, dans laquelle
de fer Grand-
onc offre au

chemin de fer Intercolonial des facilités de trafic entre la Jonction de la Chaudière et Québec, n'ayant été renvoyée, j'ai l'honneur de faire rapport que, dans mon opinion, le prix fixé par la compagnie pour l'embranchement de la Rivière-du-Loup, c'est-à-dire \$2,433,335, est beaucoup trop élevé pour la valeur de la propriété qu'il s'agit d'acheter.

Le 4 février dernier, j'évaluais à \$1,534,000 le prix de la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer (avec rails d'acier) entre la Rivière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière, et je donnais en même temps une évaluation des réparations dont l'embranchement de la Rivière-du-Loup a besoin (évaluation basée sur l'inspection que j'ai faite du chemin en 1876) seulement à \$302,200 si ce principe est adopté. Quant à la valeur de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, on peut la porter à \$1,238,800; mais si d'un autre côté on base cette valeur sur le revenu annuel que produit l'embranchement, celui-ci ne vaut rien.

Pour offrir au chemin de fer Intercolonial des facilités de trafic entre la Jonction de la Chaudière et Québec, M. Hickson présente deux propositions qui, dit-il, donneraient satisfaction à la compagnie du Grand-Tronc.

La première, qu'un intérêt de six pour cent soit prélevé sur tout le chemin (et ses accessoires) de la compagnie du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et Québec, excepté les locomotives et les voitures; sur les frais annuels de l'exploitation du trafic et de l'entretien de la voie et des ateliers, ainsi que sur tout ce qui pourrait être fait à la Pointe-Lévis, à Québec ou à tout autre endroit de la ligne pour faciliter le service (frais qui, dit-il, seraient à la charge du gouvernement); que ces six pour cent soient divisés entre le chemin de fer Intercolonial et la compagnie du Grand-Tronc dans la proportion du nombre de locomotives et de convois mis en circulation entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis par chaque chemin de fer.

Pour ce loyer il propose que le chemin de fer Intercolonial établisse son propre tarif pour le trafic qui passera sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup, mette ses locomotives et ses voitures en circulation sur le chemin du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, ait l'usage du passeur et des hangars aux locomotives du Grand-Tronc; mais que, l'espace disponible pour l'exploitation du trafic au terminus de la Pointe-Lévis et de Québec étant restreint, la compagnie du Grand-Tronc ait le contrôle des convois et du trafic.

Comme ensemble, cette offre ne me paraît pas avantageuse, mais je pense que la base de la proposition n'est point déraisonnable, c'est-à-dire que chaque voie fournira une part du loyer sur le plan suggéré par M. Hickson, d'après le nombre des convois mis en circulation par la ligne entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis. Mais il est impérieusement nécessaire que l'Intercolonial ait la liberté de gérer ses affaires; de fait, les facilités devraient être données aux deux chemins de fer dans la proportion des opérations de chacun d'eux sur cette section, quant à l'usage de la voie et des autres propriétés, y compris le passeur qui devrait être employé dans l'intérêt du trafic des deux lignes, faisant le service, quand cela serait nécessaire, entre la Pointe-Lévis et tout autre chemin de fer ou bateau avec lequel l'une ou l'autre des deux compagnies se propose de faire des opérations. Si ces détails sont arrangés et s'il est décidé de faire circuler les trains jusqu'à la Pointe-Lévis, nul doute qu'il sera facile de faire une convention qui donnera satisfaction aux deux parties.

La seconde proposition comporte que la compagnie du Grand-Tronc exploite le trafic du chemin de fer Intercolonial entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis moyennant un prix fixe par tonne pour le fret et par voyageur ou convoi de voyageurs, les locomotives de l'Intercolonial n'allant pas plus loin que la Jonction, ou bien, si on le préfère, un prix fixe pourrait être fait; les locomotives et convois du chemin de fer Intercolonial allant directement jusqu'à la Pointe-Lévis sous la direction et le contrôle des employés du Grand-Tronc.

La praticabilité de ce plan dépend beaucoup des facilités et de la promptitude données aux opérations de chemin de fer Intercolonial par la compagnie du Grand-Tronc, et des conditions que celle-ci met à ce service.

Avant de décider sur l'une ou l'autre des propositions de M. Hickson, je recommanderais au gouvernement de faire faire l'exploration d'une ligne entre l'embran-