

" 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 de ballastage et d'autres améliorations faites depuis cette époque; avec ces derniers 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'ameublement de la gare, les dépôts, le combustible et les outils des ouvriers. Mon évaluation, que j'ai faite en détails, se trouve moins élevée: elle est de \$1,502,976.

" La section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow est d'une nature tout 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 terrain, avec celui de la gare, vaut environ \$200,000. 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 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'ameublement 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, aussi que de la cour, des bâtiments, du quai, du passeur et de la gare de Québec; et je suggère que le droit de circulation soit accordé au chemin de fer du Grand Tronc en échange du même droit que celui-ci lui offre sur sa ligne à l'est de Hadlow, et de 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 le chemin de fer Grand-Tronc n'excède pas le taux par tonne par mille ou par voyageur par mille, qui est chargé pour les voyageurs ou le fret de même classe en destination de Portland."

Le soussigné approuve le rapport qui précède en ce qui a trait à l'acquisition qu'il s'agit de faire, et il demande l'autorisation de faire avec la compagnie du Grand-Tronc une convention pour l'achat de la ligne du chemin de fer comprise entre la Rivière-du-Loup et Hadlow, et du droit de circulation jusqu'à la Pointe-Lévis et Québec, aux conditions spécifiées dans le dit rapport, moyennant une somme n'excédant pas \$1,500,000; pourvu que la compagnie donne une garantie suffisante d'entretenir la ligne entre Richmond et la Jonction de la Chaudière dans les mêmes conditions d'efficacité que celles où se trouve sa ligne de Portland, et que l'argent soit payé pour assurer la liaison du chemin de fer Grand-Tronc avec Chicago;— cet achat devant être sujet à la ratification du parlement, et de plus, à la condition recommandée par l'ingénieur en chef que le tarif pour le transport du trafic de l'Intercolonial à l'ouest n'excède pas le taux par tonne, par mille ou par voyageur par mille qui est chargé pour les voyageurs ou le fret de même classe en destination de Portland.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des travaux publics.