

les appointements de cet agent ou contrôleur soient compris dans les frais d'exploitation du trafic.

Naturellement, d'après cette convention, les locomotives et convois de l'Intercolonial circuleront jusqu'à et à partir de la Pointe-Lévis, et les locomotives auraient l'usage des hangars de la compagnie du Grand-Tronc.

Le tarif du trafic jusqu'à et à partir de Québec et de la Pointe-Lévis, passant sur l'Intercolonial, tarif fourni par le surintendant du chemin de fer Intercolonial, se ~~g~~ suivi par les employés de la compagnie du Grand-Tronc pour ce qui concerne les affaires de la ligne intercoloniale; de plus, tous les rapports et comptes des transactions du chemin de fer Intercolonial à Québec et à la Pointe-Lévis, demandés par le surintendant ou l'officier préposé à l'administration de cette ligne, seront fournis par l'agent de la compagnie du Grand-Tronc au temps et en la manière qui pourront être fixés.

La seconde convention est celle-ci :

Que le trafic de l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis ou Québec, échangé avec la compagnie du Grand-Tronc à la Jonction de la Chaudière, soit exploité par cette dernière à un taux fixe par tonneau et par convoi de voyageurs, les locomotives du chemin de fer Intercolonial n'allant pas plus loin que la Jonction et la Pointe-Lévis, par les locomotives et le personnel de la compagnie du Grand-Tronc.

Je dois faire observer que la compagnie n'aurait pas d'objection à fixer une somme pour les affaires du chemin de fer Intercolonial, disons pour une période de trois ans, somme qui serait augmentée à la fin de cette période à mesure que le trafic de la ligne se développerait.

Si vous préférez ce plan, je suis prêt à désigner la somme d'argent moyennant laquelle la compagnie exploiterait le trafic de l'Intercolonial, comme entre la Jonction et le terminus à la Pointe-Lévis, soit avec ses propres locomotives et son personnel, ou avec les locomotives et le personnel de l'Intercolonial, — les ouvrages au terminus, soit à la Pointe-Lévis ou à Québec, étant cependant à la charge des employés de cette compagnie.

Quant au trafic direct, c'est-à-dire le trafic qui passe par le Grand-Tronc et l'Intercolonial, il serait échangé à la Jonction de la Chaudière, et la compagnie est disposée à faire, à ce sujet, un arrangement d'après lequel le prix du transport sur son chemin de fer ne sera pas plus élevé par mille, pour fret ou pour voyageurs, que celui chargé à l'ouest de Richmond, pour fret ou pour voyageurs expédiés par les autres routes à ou de Saint-Jean et Halifax, provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Ces propositions sont faites à la condition que le service direct des convois de fret et de voyageurs soit efficace et que ces convois ne soient pas en retard à la Jonction de la Chaudière, afin de faciliter autant que possible l'échange entre les deux systèmes de chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH HICKSON,
Gérant général.

A l'hon. CHARLES TUPPER, C. B.,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,

OTTAWA, 11 avril 1879.

MONSIEUR, — La lettre de M. Hickson portant la date du 2 du présent, dans laquelle il offre de vendre l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, et expose les conditions auxquelles la compagnie du Grand-Tronc offre au