

Je ne concours pas dans cette évaluation, et je base mon opinion sur la connaissance intime que j'ai de la ligne dans toutes ses parties.

Je considère que les 110 milles valent..... \$1,752,000
Je mets les 6 $\frac{1}{4}$ milles avec la propriété de Hadlow au
bas prix de..... 250,000

Faisant un total de..... \$2,100,000
Contre l'évaluation de M. Schreiber..... 1,702,000

Je suis aussi d'opinion qu'une nouvelle ligne entre les mêmes termini et de même nature ne pourrait être construite et mise dans les conditions de permanence et de stabilité où se trouve aujourd'hui l'embranchement de la Rivière-du-Loup, pour moins que la somme de mon évaluation. Pour construire une nouvelle ligne dans le genre du chemin de fer Intercolonial il n'en coûterait pas moins que la valeur de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, c'est-à-dire \$2,100,000, selon moi.

L'item des rails et attaches n'entre ni dans l'évaluation de M. Schreiber ni dans la mienne, car il est entendu que les vieux rails de fer qui se trouvent aujourd'hui sur la voie ne doivent pas être compris dans l'achat que le gouvernement a l'intention de faire.

Je partage l'opinion de M. Schreiber quant à l'échange des facilités de transport sur les parties du chemin qui appartiendront au gouvernement et à la compagnie du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, y compris le transit entre cette dernière localité et Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. SHANLY.

A. F. BRAUN, écr.,
Secrétaire des travaux publics,
Ottawa.

(Mémoire)

OTTAWA, 5 mai 1879.

Le soussigné représente que le succès de l'Intercolonial dépend dans une large mesure de ses liaisons avec l'ouest.

Que la partie du chemin de fer du Grand Tronc comprise entre la Jonction de la Chaudière et la Rivière-du-Loup, et connue sous le nom d'embranchement de la Rivière-du-Loup, est dans un état de délabrement qui nuit beaucoup au trafic de l'Intercolonial, et que si elle n'est pas bientôt réparée, il sera impossible à l'Intercolonial de soutenir la concurrence avec les autres lignes pour le trafic direct de l'ouest, — faisant ainsi perdre le but qu'avait le gouvernement en faisant des déboursés considérables pour prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à dans la cité d'Halifax et donner plus de facilités à la navigation en établissant le terminus à Richmond.

Qu'il est aussi très important pour le trafic de l'Intercolonial d'avoir un terminus sur le fleuve Saint-Laurent.

Que la compagnie du Grand-Tronc a fait, le 2 du mois dernier, la proposition de vendre cette partie de sa ligne comprise entre la Rivière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière pour la somme de £500,000 ou \$2,433,335, et a soumis en outre deux propositions pour faciliter le trafic du chemin de fer Intercolonial sur cette partie de sa ligne et le passeur, de la Jonction de la Chaudière à la Pointe-Lévis et Québec.

Que dans la prévision de l'achat de la ligne allant de la Rivière-du-Loup jusqu'au fleuve à Hadlow, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement a préparé un rapport dans lequel il dit : ayant reçu instruction de préparer et de transmettre au ministre, sans retard, une évaluation de la valeur de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, (à l'exclusion des vieux rails de fer sur la voie principale, et les voies conduisant aux sablières,) ainsi que de la section du chemin de fer Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et le premier pont à l'est de la gare de Hadlow.