

rier 1879.

ivière-du-Loup,
6 et sur les prix

00 00
00 00

00 00
00 00
00 00
00 00
00 00
00 00

00 00
00 00

00 00

s et demi, et
n du chemin.

REIBER.

rier 1879.

tre la Rivière-
blables à celles
on 9 ponces au-

x.	Montant.
cts.	\$ cts.
00	20 00
00	875 00
10	704 00
20	2,400 00
000	3,000 00
000	600 00
30	900 00
20	480 00
000	2,880 00
000	600 00
000	20 00
000	521 00
000	13,000 00

REIBER.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,

MONTREAL, 2 avril 1879.

MONSIEUR.—Je regrette de n'avoir pu obtempérer plus tôt à la demande que vous m'avez faite la dernière fois que j'ai eu le plaisir de vous voir à Ottawa. Vous savez probablement que j'ai eu le malheur, il y a quelques jours, d'être victime d'un accident qui m'a forcé de garder ma chambre pendant deux semaines.

Dans des lettres qui sont en la possession du gouvernement, la compagnie du Grand-Tronc a offert de vendre l'embranchement de la Rivière-du-Loup, c'est-à-dire la partie de son chemin qui s'étend de la Jonction de la Chaudière à la Rivière-du-Loup,—y compris, naturellement, les voies d'évitement, bâtiments, terres et voies—pour la somme de cinq cent mille livres sterling (£500,000).

La distance est de 118 $\frac{1}{2}$ milles.

Les directeurs de la compagnie voulaient qu'il fût entendu avec le gouvernement que tout le trafic échangé entre les deux systèmes de chemin de fer passât de l'un à l'autre à la Jonction de la Chaudière. Vous m'avez déclaré que le gouvernement voulait faire une convention d'après laquelle les convois de l'Intercolonial pourraient circuler sur le chemin de fer Grand-Tronc entre la Pointe-Lévis et la Jonction de la Chaudière, et avoir l'usage du terminus à Québec et à la Pointe-Lévis, ainsi que celui du passage du Grand-Tronc.

Je dois maintenant vous faire connaître les conditions auxquelles la compagnie consentirait à donner ces facilités.

Vous savez probablement que la partie en question du chemin de fer fut construite à grands frais, et qu'elle a, ainsi que le terminus, entraîné la compagnie dans des dépenses considérables.

Il y a deux méthodes au moyen desquelles on pourrait arriver à un arrangement, et toutes deux donneraient satisfaction à la compagnie.

L'une est qu'un intérêt de 6 pour cent par année soit prélevé sur la valeur de la ligne et des travaux, y compris toutes les constructions, le quaiage, les accessoires, etc., appartenant à la compagnie du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, ainsi que l'usage du passage et du terminus à Québec.

Que les frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, des ateliers, constructions, signaux, aiguilles, quaiage, ponts, pontons, hangars à locomotives, passeurs, entrepôts, etc., à Québec et à la Pointe-Lévis, soient aussi prélevés.

Que les appointements du personnel employé, ainsi que les frais du chargement et déchargement du trafic de toute espèce, les frais d'assurance, taxes, réclamations, papeterie, munitions, combustible, éclairage et tous les autres frais se rattachant à l'exploitation du chemin de fer, du passage et du terminus à Québec et à la Pointe-Lévis, des hangars à locomotives, etc., soient aussi prélevés.

Que le montant total de tous les frais, tels qu'indiqués dans les clauses précédentes, soit divisé entre les compagnies de l'Intercolonial et du Grand-Tronc dans la proportion du nombre des trains et locomotives en circulation sur la ligne entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis.

Que le capital nécessaire pour faciliter davantage le service, soit à la Pointe-Lévis ou à Québec, ou sur la ligne entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, soit fourni par le gouvernement, et qu'un intérêt de six pour cent sur ce capital soit porté au compte de la dépense totale pour l'exploitation de la ligne, cette dépense ne devant être encourue qu'après accord mutuel quant à sa nécessité.

Que le gouvernement fournisse, à la Jonction de la Chaudière, toutes les facilités de terminus nécessaires.

Que comme l'espace disponible pour le trafic aux terminus de la Pointe-Lévis et de Québec est restreint, le contrôle des trains et du trafic reste à la compagnie du Grand-Tronc; mais que le gouvernement puisse, s'il le juge à propos, nommer un agent ou contrôleur pour veiller à ce que les opérations soient bien conduites, et que