

Nouvelles constructions et améliorations aux installations déjà existantes

	Ch. de fer du gouver- nement canadien		Ch. de fer Nord- Canadien		Totaux
	Lignes de l'Est	Lignes de l'Ouest	Lignes de l'Est	Lignes de l'Ouest	
Gares de voyageurs—Nouvelles.....	6	2	22	17	47
Agrandissements..	6	.....	3	14	23
Gares des marchandises—Nouvelles....	3	.....	3	4	10
Agrandissements..	7	.....	1	7	15
Dortoirs des cantonniers.....	38	5	37	69	149
Autres bâtiments—Nouveaux.....	13	2	11	111	137
Agrandissements....	2	.....	1	14	17
Services du charbon.....	8	.....	1	7	16
Services d'eau.....	14	.....	9	8	31
Voies d'évitement.....	102	8	57	86	253
Ponceaux neufs.....	137	.....	30	12	179
Ponts neufs.....	10	1	29	18	58
Ponts et viaducs en bois remployés.....	2	16	54	23	95

Il y a eu en outre beaucoup d'autres travaux entrepris et terminés, tels que la construction de quais, de cendrier, de fosses, de passages à niveau, publics et privés de fossés, de puits pour la fourniture de l'eau aux gares, de chaussées, etc., et l'installation de plaques tournantes, de bascules, de machines dans les ateliers et les rotondes, d'appareils de chauffage et d'éclairage dans les gares, etc.

Suit un exposé des principaux travaux exécutés au cours de l'année.

Chemins de fer du Gouvernement canadien

L'installation de tête de ligne de Halifax, ou on a achevé le bâtiment d'entrée en gare et les quais. On a complété 80 p. 100 du nivellement à Fairview.

Pavage des rues dans le voisinage des gares et des installations de tête à quatre stations. Réaménagement des cours à Mulgrave, Stellarton, Sydney, Royalty-Junction, Drummondville, McGivney, et Amos, ainsi que de plusieurs cours moins importantes. La plus grande partie de ces travaux est terminée.

Le doublement de la voie entre Truro et Belmont, Springhill et Maccan, Chaudière-Junction et Saint-Nicholas, Bagot et Rosalie-Junction a été terminé et la double voie est maintenant en exploitation. La voie directe entre la subdivision de Saint-Jean et le Transcontinental national à l'extrémité ouest de la cour de Moncton a été terminée à l'exception d'une petite partie de l'empiérement.

Le nivellement de l'emplacement de tête des locomotives, à Moncton, a été terminé et est maintenant prêt pour l'érection des bâtiments de tête et des voies de garage. Le nouveau dispositif permettra la manutention de tout le trafic dans une seule cour, facilitera grandement la manutention des trains et des locomotives et réduira de beaucoup les frais.

A la cour d'Island, à Saint-Jean, neuf nouvelles voies de garage d'une capacité de 590 wagons, pour le trafic d'exportation, ont été terminées et mises en service.

On a terminé, dans une proportion de 42 p. 100, au cours de l'année, le renouvellement de l'infrastructure d'un pont à double voie sur la Tantramar, près de Sackville.

Au cap Tormentine on a trouvé nécessaire de draguer le chenal d'entrée et le bassin de virement, afin de donner une plus grande profondeur, pour éviter le danger que courait le bateau-passeur de l'île du Prince-Edouard, de toucher fond à marée basse et dans les tempêtes. Ces travaux sont terminés dans une proportion de trente pour cent.

Entre McGivney-Junction et Fredericton, subdivision de Fredericton, on a entrepris la révision du nivellement et de l'alignement à Durban et à Taymouth. Ce travail est à 50 p. 100 terminé.

A Chaudière-Junction, on a commencé à améliorer les installations pour le service des locomotives, qui étaient insuffisantes et défectueuses. Quand seront terminés ces travaux on pourra abandonner les installations du service des locomotives à Lévis et celles du port, du côté nord du Saint-Laurent, le service pouvant tout se faire à la Chaudière. Le raccordement de Charny au pont de Québec, pour faciliter les opérations du chemin de fer est au quart terminé.

Aux ateliers de Saint-Malo, ont été installés de nouveaux outils et machines, et de nouvelles voies ont été établies.

Chemins de fer nationaux canadiens (Lignes de l'Ouest)

Un nouvel élévateur à Port-Arthur a été mis en exploitation.

Réaménagement de la cour à Atikokan; de nouvelles voies ont été posées et les anciennes voies ont été disposées autrement pour faciliter le service.

Fort-Francis.—On a établi une rotonde, un hangar à chaudière et une plaque tournante.

On a ajouté des machines aux ateliers de Fort-Rouge, à Winnipeg, pour faciliter les réparations du matériel roulant, etc.

On a commencé la construction d'un atelier, et l'installation nécessaire pour le service des locomotives et de la cour à Nutana.

A Eaton, subdivision d'Elrose, on est à construire des bâtiments de tête de division et à poser des voies de garage, etc.

On a amélioré la cour à Prince-Albert.