

Le remplacement des rails endommagés ou brisés est un item de dépenses se rattachant à l'entretien du chemin qui augmentera annuellement, et qui, sur 940 milles de chemin, dans le cours de quelques années, s'élèvera à une somme considérable.

A présent, il n'y a sur les sections récemment ouvertes que peu à faire sous ce rapport, à part de ce que produit la sévérité du froid; ceci a lieu dans la proportion d'environ un rail par mille de chemin durant la saison d'hiver, ou de 1 sur 500, ce qui ne s'élève à rien de grave.

Les parties de la section est qui ont été en exploitation depuis six ou sept ans présentent un résultat différent, et le renouvellement sur la ligne de Portland s'élève déjà à 500 tonneaux par année, dans la proportion de 1 sur 30, en sorte que sur 150 milles compris dans cette section, 5 milles de rails devront être remplacés annuellement. Jusqu'à un certain point cela peut être attribué à la qualité inférieure du fer, mais la cause principale de cette détérioration prématurée est due à l'insuffisance de la perfection du chemin à son commencement, ayant été ouvert pendant quelques années alors qu'il n'était encore que partiellement ballasté. Les rails furent nécessairement très endommagés, tordus et brisés. Des causes semblables ont produit de semblables résultats sur la ligne du St. Laurent et de l'Atlantique (Longueuil à Island Pond), quoiqu'en moindre proportion. Cependant le renouvellement sur cette section a été considérable, s'élevant à la proportion d'environ 1 sur 50. Les renouvellements requis sur la section de Portland ont, durant les deux dernières années, été opérés économiquement; un arrangement a été fait avec un fabricant à Boston pour laminier de nouveau nos vieux rails à raison de £5 par tonneau, fournissant un tonneau de rails neufs pour chaque tonneau de vieux envoyé à l'usine.

Le coût du transport de Portland et retour, y compris tous les frais, est de 10s. stg. par tonneau; en sorte que pour £5 10s. s'g. par ton. nos rails sont renouvelés.

Je ne pense pas que pour le moment nous puissions améliorer cet arrangement pour ce qui regarde la partie de la ligne des Etats-Unis. C'est donc de la partie canadienne de la ligne (environ 750 milles) dont nous devons nous occuper et pour laquelle il faut prendre les dispositions nécessaires pour les exigences de cette importante partie des dépenses. Il n'y a à présent aucun établissement existant en Canada où cet ouvrage pourrait être fait, et en vue des besoins croissants du chemin de fer sous ce rapport, lorsque, pour le renouvellement ordinaire de l'usage de 750 milles de chemin de fer, il faudra un laminage de 60 tonneaux par semaine, égal à 3000 tonneaux par année: (en estimant à 25 ans la durée d'un rail) il est nécessaire d'établir ce qu'il faut pour suivre cette branche du service.

Une usine de laminage d'une étendue médiocre, qui pourrait livrer cent tonneaux par semaine s'il était nécessaire, effectuerait, entre les mains de la compagnie, une économie de £15,000 par année.

La localité la plus convenable pour cette fin, sous tous les rapports, est la Pointe St. Charles, et cette usine devrait être établie aussitôt que possible; le coût n'en excéderait pas le montant de l'économie d'une année, d'après l'estimation ci-dessus.

Il est un autre item de dépenses dont j'ai encore à parler. Quoique d'une moindre conséquence que tous ceux déjà mentionnés, il est cependant d'une importance suffisante pour justifier la compagnie de faire elle-même son gaz pour l'établissement de la Pointe St. Charles, où il faudra bientôt de cinq à sept cents lumières durant la saison d'hiver.

Le prix de cet article à Montréal est exorbitant, 12s. stg. par mille pieds. Je suis certain qu'il peut être produit, en allouant une rémunération suffisante pour les déboursés nécessaires, à 40 pour cent au-dessous de ce prix, en y comprenant tous les frais de production, qu'un déboursé de £4000 couvrirait amplement.

Il a été pris des arrangements pour les réparations de la voie permanente—item important des dépenses courantes—sur toutes les lignes en exploitation de Portland à Stratford, et aussi de St. Thomas à Richmond, à des conditions que