

Ca.

Montant retenu pour terminer le ballastage, Gananoque à Kingston.....	£3,000	0	0
Montant retenu pour la proportion de la station de Toronto.....	6,000	0	0
Montant encore à certifier sur le prolongement à Toronto.....	6,932	17	7
		15,932	17 7
Montant des comptes certifiés jusqu'à cette date.....	£3,275,487	1	4

Ces résultats montrent un excédant d'environ 9½ pour cent sur l'estimation du coût de 333 milles de chemin de fer, expliqué d'une manière satisfaisante en huit items de dépenses; et lorsque l'on considère qu'ils embrassent un établissement à Montréal adapté aux besoins d'environ 900 milles de chemin de fer, pourvu de tous les outils nécessaires pour poursuivre les réparations et la construction de nouveau matériel roulant de toute sorte,—une quantité additionnelle de gares d'évitement, équivalente à 8 pour cent au-delà de la quantité limitée prescrite par le contrat,—un quai de débarquement à Montréal de grandes dimensions, pour faciliter le transport des marchandises en bloc d'un côté à l'autre de la rivière jusqu'à ce que le pont soit terminé,—ainsi que treize stations intermédiaires, comprenant quatre remises de locomotives additionnelles, où il n'avait pas été pris de mesures pour en établir,—je crois que ces avantages obtenus sont parfaitement à la hauteur du coût et de l'efficacité de la ligne, et indispensables même à cette première époque de son exploitation.

J'ai déjà parlé de la possibilité ultérieure d'un déboursé nécessaire pour des gares d'évitement qui seront indispensables pour répondre à l'accroissement du trafic que nous avons toute raison d'attendre, et que l'on ne doit pas perdre de vue, ainsi que d'une augmentation du matériel roulant, dont l'expérience de tous les jours démontre la nécessité. Cela est de la dernière importance. Les difficultés que l'on éprouve déjà à transporter les marchandises qui s'offrent à Toronto, à moins qu'on n'y remédie promptement, militeront contre la réputation et l'efficacité de la ligne d'une manière qui nuira pour toujours à sa prospérité.

Le surintendant des locomotives devrait être immédiatement autorisé à pourvoir la ligne de machines locomotives additionnelles. Il a d'amples moyens de le faire et d'en activer la construction à l'établissement de la Pointe St. Charles. Par de prompts arrangements, avec ces objets en vue, il pourra répondre aux exigences croissantes de la ligne. Il faut maintenant construire une quantité limitée de matériel additionnel en chars couverts, en vertu d'instructions du comité des finances.

Il est un point d'une grande importance pour l'économie nécessaire de l'exploitation future, dans la réparation du matériel actuel ainsi que dans la construction de nouveau matériel, et c'est relativement aux roues.

Dans le nouvel édifice de la Pointe St. Charles, il a été fait des dispositions pour y établir une fonderie de 68 par 40 pieds. Ce département devrait être immédiatement pourvu de l'outillage nécessaire pour poursuivre cette importante branche d'affaires. Sur les roues seules il en résulterait une économie de plusieurs mille louis par année, et l'on obvierrait immédiatement aux difficultés éprouvées jusqu'ici à se procurer les articles convenables de l'espèce voulue.

C'est un point dont on devrait s'occuper immédiatement; et, sous la direction du surintendant des locomotives, on adopterait une uniformité de dessin ou de patron, et l'on ferait une grande économie annuelle.

Le métal brisé serait refondu dans les usines de la compagnie; l'on éviterait par là les frais et le trouble du transport, et l'on épargnerait tout sacrifice de vente à d'autres fabricants.