
En 1861, 35 milles, ou sur toute la distance...	\$305 par mille.
1862, 40 milles, id. id.	348 "
1863, '64 et '65, 223½ milles, en moyenne..	648 "
Moyenne pour 5 ans,	\$519 par mille.

Sur la division de l'est, c'est beaucoup de même. M. Starke (Qu. 213) dit qu'il lui faudra, en 1861, en dehors de la section de la Rivière du Loup, 12 tonneaux ou \$348 par mille. Cela garnirait de lisses 28.8 milles de la division entière, laquelle excluant la section de la Rivière du Loup, est de 240 milles. Si le posage était tout fait sur la ligne entre Montréal et Island Pond, 114 milles, ce qui probablement aura lieu, cela laisserait environ 96 milles de plus et en sus de la distance qui a déjà été revêtue de rails jusqu'au moment actuel. Les rails ont resté sur toute l'étendue de ces 96 milles pendant les sept années en plein, que M. Starke estime être la limite de leur durée, et, dans deux ans au plus, il les faudra renouveler. Vers ce temps-là les rails qui sont sur le reste de la route à Québec auront aussi dépassé leur âge de sept ans. Nous ne saurions, par conséquent, donner un estimé moindre de 40 ou 50 milles qu'il faudra nécessairement, dans cette division, avoir à suppléer annuellement, et à un coût de \$500 à \$600 par mille.

Ces deux districts sont certainement les deux plus mauvais sous ce rapport. Le district de Portland s'est vu renouvelé de rails pour plus que le ¼ déjà, et la section de la Rivière du Loup et du district Occidental ne sont pas si anciens, et dans ce dernier du moins le fer est reconnu comme meilleur. Néanmoins, le prix futur des nouveaux rails est un item très-formidable, et quand on considère que ces estimés, ne comprennent pas le transport au et du laminoir, ou le coût du reposage, qui, selon M. Cooke, est de \$185 par mille, et qu'ils ne tiennent pas compte des chairs et barres de jonction, dont la condition à tous deux sont, au dire des témoins, de la pire espèce, il sera évident que, tandis que revenu supportait en 1858, 1859 et 1860, moins de \$160 par mille, pour rails, barres de jonction et chairs, il n'y avait pas de raison pour imputer aucune portion du résidu à capital.

Comprise sous le titre de "dépenses générales" dans la section de Portland et sous celui de "travaux additionnels et surrogatoires" (*extra*) dans les autres sections du chemin, se trouve une grosse somme, imputée à capital, pour "déficit de combustible et réserves," s'élevant, somme toute, à \$419,304.55. Il paraît que quand on fit l'examen des réserves et du combustible, en mains en 1858, on découvrit qu'il existait un grand déficit, lequel fut, par ordre, oblitéré dans les livres et imputé à capital. Nous ne sommes pas prêts à admettre que ce fut là le moyen le plus juste de faire disparaître le déficit. Personne ne supposera que du combustible et des réserves fussent détruits ou soustraits dans une telle proportion, alors que la perte aurait pu, peut-être, être imputée à capital, bien que difficilement sous les chapitres ci-dessus mentionnés. Il est inévitable, sans doute, qu'il se fasse des pertes dans la distribution des approvisionnements, et de grandes quantités de combustible ont parfois été détruites par le feu; mais pour faire face à ces éventualités, on porte le prix des réserves et du combustible à un excédant sur celui de facture, et cela de-