

vellement de ponts, principalement entre Montréal et Portland, \$702,726, et pour lestage \$124,527, en outre de \$120,000 pour clôturage, drainage et autres diverses réparations et améliorations de la voie—tout ensemble pour les trois premiers items environ \$1,250,000. Si, d'un autre côté, nous regardons aux comptes de revenu pour le même espace de temps, nous trouvons ces chapitres affectés comme suit :—rails, etc., \$353,137, ponts, \$238,794, lestage, \$82,161,—ensemble \$674,092. Nous ne pouvons nous persuader que ceci soit la proportion propre, dans laquelle telles réparations devaient être divisées entre capital et revenu, ou que \$179,630, dont nous avons refusé d'accepter le transfert, représentent en aucune manière le montant tout entier qui a été irrégulièrement imputé à capital. Si nous prenons les montants qu'a coûtés jusqu'à présent l'entretien de la voie, et que nous les comparions avec les dépenses probables pour l'avenir, l'inconvenance de considérer une partie de renouvellement, comme devant être portée au compte de capital, saute encore d'avantage aux yeux. Et pour ne prendre que l'item rails seul, suivant Mr. Trembicki, la durée moyenne d'un rail peut être considérée comme de 8 ans à peu-près ; selon Mr. Stark, comme de 7 ans (Qu. 108 et 214.) D'après ces estimés le coût du simple laminage à nouveau, de la quantité nécessaire de rails serait de \$350 et \$400 par mille par année, respectivement ; mais le coût entier des rails, chairs et barres de jonction depuis Janvier, 1858, à Juin 1860, incluant ce qui est porté à compte de capital, aussi bien que pour l'entretien annuel, n'équivaut pas en moyenne à la plus petite de ces sommes par année, dont pas une moitié n'a été jusqu'ici imputée à revenu. Les sommes ci-dessus données ne s'éloignent probablement pas beaucoup de la future moyenne annuelle du coût de renouvellement de rails par mille ; mais il nous paraît évident que, bien loin qu'aucun des premiers renouvellements soient légitimement imputables à capital, pour des années à venir, la dépense de posage des lisses sur la voie dépassera de beaucoup tout ce que la compagnie a, jusqu'à présent, été obligée de subir. En considérant les perspectives d'avenir de la Compagnie, nous devons nous occuper ci-après de la présente condition de la voie, mais c'est un sujet d'une telle importance que force nous est de ne pas hésiter à la considérer ici plus en détail.

La longueur de la division centrale de Montréal à Toronto est de 333 milles de long. Mr. Trembicki dit (Qu. 89) que le posage de lisses s'est fait sur une espace d'environ 34½ milles jusqu'à Décembre, 1860. Il estime de plus (Qu. 108) qu'il en faudra pour 35 milles en 1861, (Mr. Cooke, l'ingénieur de la division, dit (Qu. 204) qu'il a fait demande pour 40 milles, ce qui suffira à peine aux exigences)—qu'en 1862 il n'y aura pas moins de 40 milles en réquisition, et que tout le reste (233½ milles) devra avoir à être renouvelé par 1865. Que ceci n'est pas d'une estimation exagérée, apparaîtra dans le témoignage de Mr. de Grassi, l'inspecteur officiel des chemins de fer, lequel constate (Qu. 181) que sur toute la ligne (la division centrale est la pire portion) un ¼ ou ½ des vieux rails ne vaut rien. En prenant l'estimé de Mr. Trembicki, il paraîtrait qu'il y aura besoin dans la division centrale de rails laminés à nouveau.