

Le service de l'avis à vapeur à Rimouski et des trains spéciaux à la desserte postale est compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer.

L'hiver dernier les malles ont été débarquées à Halifax.

A l'arrivée des steamers à ce port, des trains spéciaux sont immédiatement expédiés avec les malles et ils arrivent à Montréal avant les steamers à Portland. Par cet arrangement, le service postal de l'ouest et des provinces inférieures est fait avec plus de rapidité.

Ces trains de la poste ont été réguliers et rapides pendant tout l'hiver. Le trajet le plus rapide a été fait entre Halifax et la Rivière du Loup, c'est-à-dire en 15½ heures,— la distance étant de 561 milles, la vitesse a donc été de 36 milles à l'heure.

Il y a maintenant sur la ligne suffisamment de remises et clôtures contre la neige et aucun effort ne sera épargné pour rendre efficace le service postal de l'hiver. Malheureusement, la ligne entre la Rivière du Loup et Québec est loin d'être en aussi bonne condition que l'Intercolonial, car rien ne la protège contre la neige pendant les fortes tempêtes.

RENOUVELLEMENTS.

Au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse le renouvellement des vieux rails de fer se poursuit sans relâche. \$200,000 ont été portées au compte de ces travaux dans le cours de l'année expirée le 30 juin 1877. C'est à peu près la moyenne inscrite à ce compte depuis plusieurs années, et il en sera probablement de même jusqu'à ce que ce travail soit fini, c'est-à-dire vers le 30 juin 1879. Entre la Rivière-du-Loup, Halifax et St. Jean, toute la ligne aura alors des rails d'acier. Toute la maçonnerie défectueuse sera aussi reconstruite ainsi que les anciens ponts, mais pour ces derniers il reste encore beaucoup à faire. Le ballastage des anciennes parties de la ligne, et dont le coût est porté au compte des frais d'exploitation, sera aussi terminé et dans une aussi bonne condition que celui de l'Intercolonial même.

L'intention est de faire que cette ligne soit des meilleures et qu'elle puisse être exploitée avec économie.

Ces travaux de reconstruction n'ont pas cessé depuis 1871, tant pour la ligne que pour le matériel roulant. Tous les déboursés ont été et continuent à être inscrits au débit du compte du revenu, et leur total s'élèvera probablement à un million et trois quarts de piastres.

La ligne entière et tout le matériel roulant sont dans une condition assez satisfaisante, et cette condition sera encore meilleure lorsque le ballastage sera terminé.

APPROVISIONNEMENTS.

Le 30 juin 1877, le fonds des approvisionnements était comme suit :

Articles généraux, y compris combustible.....	\$118,370 02
Vieux rails.....	190,704 68
Vieux matériaux, à vendre.....	39,963 08
Total.....	\$349,037 78

Les prix de la généralité de ces articles est aussi bas qu'il peut l'être sur une ligne de 700 milles.

L'item des vieux rails diminuera, sans doute, mais pas rapidement tant que le fer de rebut n'obtiendra pas un meilleur prix sur le marché.

Les vieux matériaux trouvent peu d'acheteurs, mais c'est aussi un item qui devra diminuer.

Pour cette année, la fourniture de la houille a été donnée à l'entreprise aux prix suivants :

A Stellarton.....	\$1.65 la tonne.
A la Jonction de Spring Hill.....	1.90 " "