

par les fortes dépenses encourues pour l'entretien de la voie en hiver, et au bas prix auquel on transporte le charbon de la Nouvelle-Ecosse aux provinces d'Ontario et de Québec. La quantité de charbon transporté a rapidement augmenté depuis 1880, alors qu'elle était de 570 tonnes, et en 1887 175,512 tonnes furent transportées ; mais le prix de transport est si bas qu'il n'est pas rémunérateur.

453. La longueur totale parcourue par les trains a été de 4,512,599, soit une augmentation de 472,722 milles, et les dépenses par mille de chemin de fer ont été de \$3,266, et une augmentation de \$375 par mille. Dépenses
par mille.

454. Le Eastern Extension a 80 milles de longueur et s'étend de New Glasgow à Port Mulgrave, sur le détroit de Canso et communique avec le Cap-Breton au moyen d'un bateau-passeur. Il est exploité par les officiers de l'Intercolonial. Il y a eu une diminution dans la quantité de fret et le nombre de voyageurs, et les dépenses occasionnées par les renouvellements des ponts, etc., ont été très fortes. On peut s'attendre à ce que les dépenses soient très élevées pendant quelques années encore. Eastern
Extension

455. Le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard traverse l'île dans toute sa longueur sur une distance de 154½ milles. Sa longueur totale y compris les embranchements est de 212 milles. Il y a eu une augmentation dans le nombre de passagers en 1887, mais une diminution dans la quantité de fret transporté à laquelle on ne s'attendait pas et qui ne peut être expliquée. Le trafic sur cette ligne est très faible en proportion du coût, et il s'écoulera probablement plusieurs années avant que les recettes couvrent les dépenses. Chemin
de fer de
l'île du
Prince-
Edouard.

456. Le gouvernement construit actuellement une ligne de chemin de fer de 98 milles de longueur sur l'île du Cap- Chemin
de fer du