

est que l'Intercolonial et les chemins de fer de l'Île du Prince-Edouard ont été construits pour un motif national et pour l'avancement des commodités publiques. L'Intercolonial traverse des districts à peine établis et il devra nécessairement s'écouler quelque temps avant que le trafic soit considérable. Il s'écoulera également plusieurs années avant que le trafic sur les chemins de fer de l'Île du Prince-Edouard soit suffisant pour couvrir les dépenses. L'autre cause est que, tandis qu'on s'efforce de faire des économies et des profits, les intérêts publics sont d'abord considérés et plusieurs choses sont faites qui, tout en étant avantageuses pour le public, ne sont pas rémunératives pour le gouvernement; par exemple, le charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse est transporté par l'Intercolonial à un prix si réduit qu'il y a presque perte, et cela dans le but de développer cette industrie. Il y a aussi les dépenses encourues pour le déblaiement de la voie sur l'Intercolonial que les autres lignes n'ont pas dans le même degré.

599. La ligne mère de l'Intercolonial va de la Pointe-Lévis, Chemin de fer Intercolonial. Québec, à Halifax, sur une distance de 688 milles et forme partie de la ligne directe entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. Les embranchements ont une longueur de 206 milles, faisant en tout 894 milles.

600. Les chiffres suivants donnent le trafic sur cette voie depuis 13 ans :— Trafic sur l'Intercolonial, 1878-1990.