

ped de \$3,347 par mille, une diminution de \$547 par mille en comparaison avec 1890, et de \$913 par mille avec 1889.

Ligne
courte du
Pacifique
Canadien.

856. Le 3 juin 1889, le Pacifique canadien ouvrit la ligne courte de Montréal à Saint-Jean, N.-B., *via* Mattawamkeag, passant par l'Etat du Maine et réduisant la distance entre ce port et Montréal à 480 milles. Comme on l'avait prévu, ce chemin prend une partie des affaires des provinces maritimes avec l'ouest, surtout des passagers, ce qui a réduit considérablement le trafic sur l'Intercolonial.

Embran-
chement
Windsor.

857. L'embranchement de Windsor appartient au gouvernement et est entretenu par lui, mais est exploité par le chemin de fer Windsor et Annapolis qui paie un tiers des recettes brutes au gouvernement. La part du gouvernement est généralement suffisante pour payer les dépenses d'entretien. En 1891, les profits s'élevèrent à \$1,303. La ligne va de Windsor à la jonction Windsor, distance de 32 milles.

Chemin de
fer de l'Île
du Prince-
Edouard.

858. 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 211½ milles. Il y a eu une augmentation dans les recettes provenant des passagers transportés en 1891 s'élevant à \$2,893, et dans les recettes provenant du transport du fret de \$7,998, le nombre des passagers ayant augmenté de 7,409 et la quantité de fret de 7,907 tonnes. 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.

Embran-
chement
Oxford.

859. Une ligne de chemin de fer de 72½ milles entre la station Oxford, sur l'intercolonial, et Brown's Point, sur l'embranchement de Pictou, avec un embranchement de la jonction de Pugwash, au havre de Pugwash, fut mise en opération le 15 juillet 1890. Le gouvernement a aussi construit une ligne de chemin de fer de 98½ milles de longueur sur l'Île du Cap-Breton, à partir de la pointe Tupper, détroit de Canso, jusqu'à Sydney. Cette ligne forme partie de ce qui est connu sous le nom de Ligne Courte, c'est-à-dire un projet de relier Montréal avec les ports de l'Atlantique par la ligne la plus courte. Cette ligne est reliée aux mines de houille de Sydney et de North-Sydney qui sont ainsi en communication directe avec l'Intercolonial. Elle est aussi reliée au chemin de fer Prolongement-Est, au moyen d'un bateau-passeur entre la pointe Tupper et le port Mulgrave. Le gouvernement a aussi entrepris de construire une ligne de 20½ milles de longueur entre Digby et Annapolis. Pour fins d'exploitation, cette voie fut mise entre les mains du Western Counties Railway le 27 juillet 1891. Tous les chemins susdits forment partie de la ligne de l'Intercolonial.

Chemin de
fer Cap-
Breton.

Chemin de
fer Digby
et Anna-
polis.

Chemin de
fer Chig-
nectou,

860. Le chemin de fer Chignectou Marine Transport a 17 milles de longueur, traverse l'isthme de Chignecto qui sépare le détroit