

- Embranchement Oxford. 608. Une ligne de chemin 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 Pugwash au havre de Pugwash est maintenant en opération.
- Chemin de fer du Cap-Breton. 609. 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 Directe, c'est-à-dire du projet de relier Montréal aux 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.
- Chemin de fer Digby et Annapolis. 610. Le gouvernement a aussi entrepris de construire une ligne de 20½ milles de longueur entre Digby et Annapolis. On s'attend que la voie sera complétée vers le milieu de l'année 1891.
- Embranchement Harvey et Salisbury. 611. Le gouvernement fait explorer 115 milles d'une ligne qu'on se propose de construire de Harvey à Salisbury sur l'Intercolonial, ce qui donnera une ligne courte aux ports de mer de l'Atlantique canadien, on croit que cette route aura 32 milles de moins que celle *viâ* Saint-Jean.
- Chemin de fer Chignectou. 612. Le Chignectou Marine Transport a 17 milles de longueur, traverse l'isthme de Chignectou qui sépare le détroit de Northumberland de la baie de Fundy et se construit rapidement. On s'attend qu'il traversera les vaisseaux en 2 heures et sauvera une distance de 500 milles. Il a été subventionné par le gouvernement comme l'a aussi été le St. Clair Frontier Tunnel qui a 6,000 pieds de longueur et est construit sous la rivière Sainte-Claire, entre Sarnia et Port-Huron, et qui doit