

Pour l'Intercolonial et entre la Rivière du Loup et Truro \$965,175.77 ont été dépensés dans le cours de l'année. Ces déboursés ont été faits pour achever le ballastage, pour voies d'évitement, bâtiments de stations, ateliers, machines et matériel roulant. A l'exception du compte du matériel roulant, des frais judiciaires résultant de pétitions de droit et du règlement de quelques items non encore inscrits dans les livres, ces dépenses sont presque toutes terminées.

Pour le prolongement de la voie dans Halifax on a dépensé \$214,433.56, et pour le terminus en eau profonde à St. Jean, \$98,819.33.

Pour ce prolongement, la dépense cessera dans le cours de cette année, mais le terminus de St. Jean ne sera pas fini avant la fin de 1879.

L'année dernière, tous les travaux d'amélioration sur les anciennes lignes et jusqu'ici inscrits au compte du capital ont été payés à même le revenu, ce qui a augmenté d'autant les prix d'exploitation. Sauf pour toute augmentation du matériel roulant, on a proposé de continuer ce système.

COMPTE DU REVENU.

Le revenu brut de l'année se monte à \$1,154,445.35, contre \$848,861.46 qu'il atteignit l'an dernier, mais le trafic et les circonstances étaient si différents qu'il est impossible d'en dresser l'état comparatif.

Le tronçon ouvert entre Ste. Flavie et Campbellton traverse, pour ainsi dire, un désert, et ne produit aucun trafic par lui-même.

Sur les parties de la ligne précédemment ouvertes, le trafic a beaucoup diminué. Les industries houillères, de la fabrication du bois de service et de la construction des navires n'annoncent pas devoir être plus prospères, et le trafic en provenant se résume en conséquence à peu de chose.

Pour les mêmes raisons, le commerce général du pays est languissant. Cette prostration dont souffrent le Canada et les États-Unis, contribue nécessairement à diminuer beaucoup le trafic sur l'Intercolonial.

Entre Québec, Montréal, l'Ouest et les provinces inférieures, le trafic de complet parcours sur l'Intercolonial a dépassé toute attente, car il continue à augmenter.

Il est aujourd'hui évident que ce trafic va développer indéfiniment, non-seulement pour les provisions de bouche, mais aussi pour les marchandises jadis en si grandes quantités aux États-Unis. Grâce à cette voie ferrée, ce commerce est maintenant en grande partie dirigé sur nos marchés.

Le transport du poisson a déjà pris un développement considérable et promet d'augmenter davantage chaque année. Des arrangements spéciaux ont été pris pour favoriser le plus possible ce commerce. Celui du saumon est déjà considérable, et sur plusieurs points de la ligne des particuliers ont établis des réfrigérants qui permettent de fournir chaque semaine de l'année du poisson pris à toutes les villes du Canada, et des États-Unis.

Les grandes usines de Londonderry, Nouvelle-Ecosse, sont maintenant en opération, et donnent au chemin de fer une quantité de fret qui augmente chaque jour. Du fer en gueuse et en barre, et des roues de wagons sont maintenant expédiées sur ce chemin de fer à toutes les parties du Canada. Avant l'ouverture de la ligne, Londonderry était située au milieu de la forêt, et à l'exception des termini, cette place est la plus grande station de trafic sur l'Intercolonial. Cet appoint, joint aux autres sources d'affaires,—et si l'industrie houillère, de la fabrication du bois et de la construction des navires redevient prospère,—l'on peut compter que le trafic de la ligne sera nécessairement très considérable.

FRAIS ORDINAIRES D'EXPLOITATION.

Ils sont élevés à \$1,461,673.55, mais, pour les raisons déjà données, il a été impossible d'en faire un état comparatif de quelque exactitude.

J'ai dit ailleurs que les déboursés faits pour les anciennes lignes, et inscrits jusqu'ici au compte du capital, avaient été compris dans les frais d'exploitation de l'année. Ces divers items comprennent le ballastage qu'il a fallu faire pour mettre