

## TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION.

## DIVISION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

A la faveur d'un crédit voté par le Parlement en 1882, il se construit en ce moment une voie ferrée qui forme un chemin relativement droit entre deux points du réseau Intercolonial, savoir, la station d'Oxford de ce réseau et la Pointe de Brown sur son embranchement de la ville de Pictou, distance de 67·60 milles. En outre, il se construit aussi un embranchement de 4·75 milles de long à partir de la junction de Pugwash jusqu'au havre de Pugwash, ce qui fait un total de 72·35 milles. La ligne passe tout près des villes d'Oxford, Pugwash, Wallace, Tatamagouche et de la rivière John. Le 15 juillet 1890, les travaux se trouvant suffisamment avancés pour permettre l'exploitation, le chemin fut ouvert à la circulation ce jour-là.

## DIVISION DU CAP-BRETON.

En vertu de l'autorisation du parlement donnée par l'Acte 49 Vict., ch. 14 (1886), le gouvernement est à construire, dans l'Île du Cap-Breton, un chemin de fer à partir de la Pointe-Tupper, sur le détroit de Canso (vis-à-vis le terminus du chemin de fer de Prolongement-Est à Port-Mulgrave sur la terre ferme), sur une distance de 78 milles, jusqu'à Leatche's-Creek, d'où partent deux embranchements, l'un de 5 milles qui va à Sydney-Nord, et l'autre de 13·75 milles qui se rend dans la ville de Sydney, avec un raccordement de 1·25 mille qui communique avec le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale au delà de Sydney-Nord et met ainsi cette importante industrie en communication directe avec le réseau Intercolonial. La longueur totale du chemin, y compris le pont sur le Grand-Narrows, est de 98½ milles. Dans un rapport à la date du 9 octobre 1890, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat constate que tout le chemin est terminé, à l'exception de certains travaux qu'il indique.

Environ 50 milles du chemin, c'est-à-dire la section de l'est de Grand-Narrows, a été ouvert à la circulation en novembre 1890, et le reste du chemin était prêt pour l'exploitation à la fin de l'année.

Cette nouvelle voie est en communication avec l'Intercolonial (Prolongement-Est) au moyen d'un passeur entre la Pointe-Tupper et Port-Mulgrave.

## HARVEY-SALISBURY.

Ce bout de chemin de fer qu'il est question de bâtir donnerait une ligne relativement directe, par voie de Frédéricton, à partir de la station de Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, où circulent aujourd'hui les trains du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (Pacifique Canadien), jusqu'à un endroit du chemin de fer International près de Moncton. Cette ligne forme partie d'un projet auquel le parlement a donné son approbation en 1884 et en 1885, et dont l'objet serait de donner une ligne plus courte et plus directe conduisant aux ports canadiens de l'Atlantique. La plus grande partie de la route, c'est-à-dire de Montréal à Harvey, a déjà été construite à l'aide de subventions du parlement et est en cours d'exploitation.

A la date du 1er février 1890, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un rapport constatant que les explorations avaient été terminées, et qu'il était en état de présenter un choix de deux tracés, avec estimations du prix de revient de chaque ligne. L'un de ces tracés part de Harvey-Station, passe par la ville de Frédéricton et se rend jusqu'à Wilson's-Brook au 100e mille; de là va, à 14·75 milles, se