

bilité d'obtenir des charges (*loads*) dans l'une ou l'autre direction, dans le sens des inclinaisons de la voie ou en sens contraire.

Nous conformant à ces principes et ayant déterminé, d'après les nombreux renseignements que nous avons pu nous procurer, la valeur du prix de transport pour chaque catégorie de marchandises et le coût réel du transport par tonne et par mille, nous pouvons indiquer un tarif qui pourra s'appliquer au roulement ordinaire de toutes les lignes. Les chiffres indiqués ne demanderont modification que dans les cas où un trafic considérable se faisant à quelque localité spéciale emploiera, pendant de longues périodes, un certain matériel roulant. Ce fait pourra se produire, par exemple, dans le commerce du charbon entre les mines et le débarcadère de Pictou, et plus tard, il pourra devenir opportun d'encourager un trafic du même genre jusqu'à Halifax, lorsqu'on aura le matériel nécessaire à cet effet.

La classification des marchandises qui accompagne le tarif actuel est assez bien en rapport avec l'état actuel des choses, mais il est désirable qu'une classification uniforme soit établie sur toutes les lignes exploitées par le département. Nous recommandons, en conséquence, que la classification en usage au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse soit révisée dans ce sens.

Nous ne prétendons pas faire plus que d'indiquer les principes généraux qui doivent régler l'établissement du tarif. Nous laissons les détails aux personnes chargées de l'administration de la ligne, mais nous répétons que le tarif actuel n'est pas conforme aux principes que nous venons de formuler et nous demandons qu'il soit révisé en vue de le rendre conforme à ces principes.

Sans avoir l'intention d'entrer dans les détails du tarif, nous croyons que les instructions verbales que vous nous avez données nous obligent à parler plus longuement du tarif du charbon, votre intention étant,—si nous vous avons bien compris,—de favoriser ce commerce autant que possible.

Les propriétaires des mines de l'Acadie nous informent qu'ils peuvent expédier de 800 à 1,000 tonnes de charbon par jour ; ce charbon serait expédié par le chemin de fer depuis la Jonction à la Station des Mines de charbon jusqu'au débarcadère de Pictou, parcours de 11 milles, pourvu que le département facilitât ce transport. D'après le tarif actuel, ce transport représenterait un revenu de \$60,000 à \$70,000, item qui demande considération. Toutes concessions compatibles avec les intérêts de l'exploitation doivent donc être faites pour établir ce trafic ; mais il doit y avoir de justes limites aux concessions.

Pour faire le transport ci-dessus indiqué, il faudra employer un matériel spécial évalué à \$75,000 ou \$80,000,—tout autre matériel n'étant point propre à cette fin. On n'a encore qu'une petite partie de ce matériel. A moins donc qu'il ne soit démontré que ce commerce soit destiné à continuer et ne puisse pas être détourné de la ligne avec avantage pour les propriétaires des mines, il serait peu judicieux de faire l'achat du matériel en question ou de réduire le tarif pour l'avantage des propriétaires des mines. On doit nécessairement se soumettre à certains risques en ce qui concerne la durée de ce commerce de charbon, et il faut se rappeler que la "compagnie des mines de l'Acadie" n'en a pas le monopole et peut utiliser une autre ligne ferrée établie par une compagnie indépendante. Les deux compagnies peuvent donc toujours faire des arrangements qui rendraient inutile le matériel qu'achèterait le gouvernement. Il est vrai que les places de chargement de la compagnie de l'Acadie sont plus avantageuses, qu'un capital considérable a été dépensé pour leur construction, et qu'elles ne sont accessibles que par le chemin de fer du gouvernement. Voilà, certes, d'importantes considérations, mais elles sont un peu contrebalancées par celle-ci, que la continuation de ce commerce dépend du succès d'une seule compagnie.

Autant que nous pouvons en juger par le capital d'exploitation de ces mines et de la bonne organisation qui préside aux travaux, nous croyons que le succès de l'entreprise est assuré. Toutefois, l'achat du matériel sus-mentionné ne sera jamais sans aucun risque, puisque le chemin de fer du gouvernement n'est pas la seule ligne qui puisse servir de débouché au commerce du charbon.