

Ces tarifs ont donné des profits comme les surplus l'indiquent. Le fait que le New-York, Chicago et Saint-Louis est entre les mains d'un receveur n'est pas un argument contre l'abaissement des tarifs; il ne fait qu'établir la nécessité de ne pas élever le coût de construction d'un chemin, celui-ci est responsable de \$70,000,000 ou de \$132,000 du mille.

Dans son rapport le chemin de fer Pennsylvania établit comme suit que son tarif est rémunérateur.

	Recettes.	Dépenses.	Profits.
Ligne principale.....	0-740	0-441	0-299
Philadelphia et Erie...	0-576	0-365	0-211
Ligne à l'est de Pittsburg	0-804	0-518	0-286
New Jersey.....	1-365	1-081	0-284

On ne permettra d'insister sur un point qui peut paraître purement technique, parce que le transport à bon marché par chemin de fer est le grand problème de notre époque. Il s'impose à l'économie politique comme à l'économie pratique. Il n'y a pas de salut pour les chemins de fer en dehors de l'exploitation à bon marché. Une autorité en ces matières, M. O. Chanute, ingénieur consultant du New-York, Lake Erie et Western, a fait une étude spéciale de ce point, et après des recherches laborieuses et l'analyse de différents trains sur le New York Central, il en est venu à la conclusion que le prix coûtant du transport du fret par chemins de fer est ce qui suit :

Nature du fret.	No. de wagons.	Distance par parcours en milles.	No. de wagons par convoi.	Dépenses d'exploit. par mille.	Coût par tonne par mille.
				\$	Cts.
Animaux.....	10	440	30	16 13	0-344
Grain	12	298	35	8 77	0-245
Farine	11	448	35	13 18	0-268
Articles en boîtes....	10	298	35	8 77	0-294
Lard.....	10	440	35	12 95	0-292
Laine.....	5	440	35	12 95	0-588
Tabac.....	11	440	35	12 95	0-027
Huile.....	10	440	35	12 95	0-292
Cuir.....	8	142	35	4 18	0-003
Papier.....	10	114	26	4 15	0-004
Foin.....	10	73	26	2 66	0-364
Beurre.....	10	42	26	1 53	0-364
Fromage.....	10	26	26	0 95	0-369
Fer.....	12	440	35	12 95	0-245
Bonnetterie.....	5	440	35	16 15	0-734
Chaussures.....	8½	440	35	18 13	0-464
Etouffes, tapis.....	9	440	35	17 99	0-432
Sucre et liqueurs.....	10	440	35	16 95	0-383
Café.....	10	440	35	19 05	0-433
Poterie.....	10	440	35	19 35	0-439
Jouets.....	6	440	35	16 85	0-636

Il faut ajouter à ceci les frais de chargement et de déchargement qui ensemble peuvent coûter 50 sous par tonne et ne forment sur une distance de 3,000 milles qu'une charge si faible qu'il est inutile d'en tenir compte.

Mais, dans ces calculs, il ne faut pas oublier que la proportion des frais s'applique sur tout le trafic du chemin de fer, c'est-à-dire sur le trafic local comme sur celui du transit. Tous les économistes comme les hommes pratiques en matières de chemins de fer s'accordent à dire que le trafic local doit être basé sur une autre échelle que le trafic du transit.

En effet les localités traversées par un chemin de fer bénéficient directement de son succès en raison de la valeur qu'elles y ont gagnée. Le trafic de transit doit être dégrevé de toutes les dépenses d'administration et de maintien de la voie, de manière que le prix coûtant de ce trafic ne doit pas être plus du tiers du prix coûtant du trafic local. Au lieu donc qu'un train de fret coûte \$1 du mille, il ne devrait coûter, pour le trafic d'entier parcours, que 50 ou 60 sous. C'est la proportion exacte, et cela permettra au Pacific canadien de transporter avec profit le trafic de l'Orient à raison de ½ ou ¾ sou la tonne par mille. En fixant le tarif possible du fret par chemin de fer à un ½ sou la tonne par mille, je suis certain de trouver des approbateurs dans cette Chambre. L'honorable chef de l'opposition :

M. CHAPLEAU

déjà eu l'occasion de se prononcer sur ce point le 15 décembre 1880, il affirmait ici comme moi qu'un chemin de fer peut faire des affaires avantageuses à raison de ½ sou par tonne par mille. A propos du chemin Saint-Paul et Manitoba, il disait :

Le tarif à un prix raisonnable devrait être de 1½ sou par minot, par 100 milles ou 1¾ sou pour la distance 1,300 milles. De fait, je crois que le tarif de Saint Paul, en descendant, est beaucoup plus bas que 1½ sou par minot, et qu'en conséquence une proportion beaucoup plus considérable que ce que produirait ce tarif est prélevée par le chemin de fer Saint Paul et Manitoba.

Etant donné 60 lbs par minot, et 37½ minots dans une grosse tonne, nous avons 49¾ sous la tonne à 1½ sou par minot; ce qui fait à une légère fraction près, pour cent milles, 50 sous exactement ou ½ sou par tonne par mille. Je crois, comme je l'ai déjà dit, que le trafic d'entier parcours peut être profitable à ½ sou par tonne par mille, ce trafic ne devrait pas être chargé des frais d'administration, de bureau ou de gares qui doivent être supportés par le trafic local; et même en tenant compte de la détérioration du matériel roulant, des frais de combustible et de transbordement ½ de sou par tonne par mille laisse encore une marge de profits, puisque les frais réels de transport n'excèdent pas ½ de sou par tonne par mille.

Il se produit actuellement une révolution complète dans les lois qui régissent le commerce. La tendance à tout sacrifier à la célérité s'accroît de plus en plus. La compétition nécessite la rapidité. Les steamers si coûteux ont chassé les voiliers. Le désir d'avoir au moins un article nouveau avant ses voisins se fait sentir partout dans la classe mercantile. En disant que le transbordement du fret était défavorable au Pacific canadien pour le trafic des ports de l'Orient, j'aurais dû ajouter que les frais par la route de Suez sont augmentés par les droits de péages du canal qui sont comme suit :

	Frs.	Centimes.	Dol.	Cent.
Droits de péages.....Par tonne.....	9	50	1	90
Amorage.....	0	2	0	00½
Remorquage.....	2	0	0	00

Il faut aussi mettre en ligne de compte le désavantage qu'il y a à ne pouvoir employer à ce trafic que des steamers d'une dimension comparativement peu considérable. Il a été constaté qu'un steamer tirant 23 pieds a touché 50 fois durant le trajet. Enfin les dangers du canal Suez et de ses approches sont tels que l'augmentation de l'assurance est de 2 pour 100. En somme la question se réduit à ceci. La différence entre les deux routes, de Liverpool à Yokohama, est la différence qui existe entre 2,911 milles de transport par voie ferrée de Coal-Harbor à Montréal et 4,305 milles de transport par eau, y compris le passage du canal Suez.

	Milles.
Distance par steamer, de Liverpool à Yokohama	11,275
Distance par steamer, de Yokohama à Coal-Harbor, et de Montréal à Liverpool,	6,970

Il reste donc..... 4,305

à mettre en regard des 2,911 milles de transport par chemin de fer qui restent à faire pour compléter le trajet par la route du Pacific canadien. Le coût additionnel du transbordement sur la route canadienne, se trouve compensé par les droits de péage, etc., et par l'augmentation des taux d'assurances sur la route de Suez, en sorte que nous n'avons à considérer que la différence du coût entre 2,911 milles de transport par chemin de fer et 4,305 milles par eau. Je n'hésite aucunement à conclure que le temps gagné et la réduction graduelle des tarifs de chemins de fer fera inévitablement pencher la balance en faveur de la route canadienne. Si l'on vient me dire qu'une différence de treize jours dans le trajet n'a aucune importance pour le marchand, ce que je n'admets pas, je répondrai que l'emploi de navires à voiles de Yokohama à Coal-Harbor ne prolongerait la durée du voyage, si on le compare à la route de Suez, et