

ceux qui sont prélevés dans les provinces de l'est. En tant que vos commissaires ont pu le constater, ils ne sont pas plus élevés que ceux qui sont chargés par le Great-Northern et le Northern-Pacific sur le territoire limitrophe.

Le trafic local, cependant, forme une partie si insignifiante du trafic total, que ces tarifs, tout élevés qu'ils sont, ne peuvent pas ajouter beaucoup aux "fardeaux des cultivateurs". Les administrateurs de beaucoup des lignes de l'ouest prétendent que les taux locaux tombent principalement sur les résidents des villes et des villages, et que, s'ils étaient abaissés, il serait nécessaire d'élever le coût du transport des produits de la ferme, ce qui pèserait surtout sur le cultivateur.

La question des tarifs locaux pour le transport des voyageurs est complètement discutée dans la déposition de M. Kerr, annexe B.

TARIF SUR LES EMBRANCHEMENTS.

Parmi les plaintes les plus fortes au sujet des tarifs sont celles qui ont été faites à Edmonton et Prince-Albert. La première de ces villes est située au terminus septentrional de l'embranchement Edmonton et Calgary qui se raccorde à la ligne principale à Calgary; la seconde est au terminus septentrional de l'embranchement Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, se raccordant à la ligne principale à Regina.

L'embranchement d'Edmonton a 297 milles de longueur et celui de Prince-Albert a 249 milles. Tous deux sont exploités par le chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu d'un bail à court terme et d'une garantie des propriétaires contre les pertes.

Les recettes durant la dernière année de calendrier sont données par le vice président Shaughnessey, comme suit:—

	Recettes brutes.	Profits.
Calgary et Edmonton	\$93,988.73	\$33,450.94
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.. ...	52,207.96	782.12

On voit par les chiffres ci-dessus que les recettes brutes sont de \$319 par mille pour l'embranchement de Calgary et d'Edmonton, et de \$210 par mille pour celui de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.

En tant que vos commissaires ont pu en juger, il n'a pas été pratiqué d'extravagance inutile par la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'exploitation et le maintien de ces embranchements. Dans les circonstances actuelles et en face des chiffres ci-dessus, il est difficile d'imaginer sur quoi l'on peut fonder l'espoir d'une réduction des tarifs.

A mesure que la population de cette région augmentera, ces tarifs baisseront sans doute dans une proportion matérielle. Dans le rapport du chemin de fer Chicago, Milwaukee et Saint-Paul pour 1894, on lit la déclaration suivante.

"Les taux moyens par tonne par mille reçus pour les marchandises durant les années ci-dessous mentionnées sont comme suit:—

	Centins.
1865.....	4.11
1870.. ..	2.82
1875.....	2.10
1880.....	1.76
1885.....	1.28
1890.....	0.95

BESTIAUX DE REPRODUCTION.

Il n'y a pas de doute que l'expédition de bestiaux, un par un, d'un endroit à un autre, pour la reproduction, au Manitoba et au Nord-Ouest, est grandement grevée (et, dans beaucoup de cas, empêchée) par les tarifs locaux de transport.