

la section Bombay-Rangoon comme ligne internationale, nous avons offert, dans l'intérêt de l'uniformité, d'accepter 75 centimes au lieu d'un franc que nous aurions pu raisonnablement demander. Nos vues sur ce point ont graduellement gagné du terrain dans d'autres pays, et nous voyons par le rapport de nos délégués à la récente conférence de Berlin, que l'uniformité des prix sera à l'avenir la règle suivie en Europe. Il aurait fallu, en tout cas, des raisons bien fortes pour nous faire dévier d'un principe que nous avons constamment soutenu et qui vient enfin d'être généralement reconnu. Dans le cas actuel, il y a en outre des raisons spéciales d'agir d'après ce principe.

6. La route de Rangoon a été adoptée à la demande de la compagnie et pour répondre à son désir. Les interruptions du câble Madras-Penang rendaient nécessaire l'établissement d'une ligne alternative : il eût été naturel de poser un second câble de Madras à Penang, mais au lieu de cela, la compagnie a adopté la route de Rangoon, abrégeant par là son parcours de 600 milles et s'épargnant le coût de cette longueur de câble, tandis que le parcours dans l'Inde a été augmenté de 830 milles à 2,516 milles, de sorte que les proportions qui étaient de 830 milles dans le territoire indien et de 4,000 milles en dehors, ont été changées en celles de 2,516 milles dans le territoire indien et 3,400 en dehors. La ligne alternative qui supplée à la ligne Madras-Penang pendant les interruptions de celle-ci, est absolument indispensable et ne rapporte comme ligne alternative aucun revenu additionnel. Son entretien représente simplement une dépense d'assurance, et si le prix de transit accepté pour la courte ligne primitive était appliqué sur la ligne alternative, le gouvernement de l'Inde ne recevrait rien en compensation du grand accroissement de dépense qui résulte de la proportion nouvelle des services rendus.

7. De plus, la compagnie ayant le contrôle absolu du trafic de l'ouest, peut détourner ce trafic vers la route primitive du sud, et si le prix du transit indien était élevé sur la route alternative, il n'est pas douteux que le trafic de l'ouest serait détourné de la sorte ; le prix augmenté ne se percevrait que pendant les interruptions de l'autre câble, tandis qu'on ne pourrait réduire les frais d'entretien de la route alternative.

8. D'un autre côté, l'élévation du prix de transit sur la route alternative grèverait préjudicialement le trafic de la nouvelle ligne internationale de Siam et des extensions qui se feront dans cette direction. La compagnie cherche naturellement à obtenir la plus large part possible du trafic ; à son point de vue, les prix différentiels sont désirables ; mais nous devons voir les choses de plus haut, et tout en reconnaissant qu'une entreprise comme celle de l'Eastern-Extension mérite d'être traitée généreusement, nous avons le devoir de protéger toutes nos voies de communication et d'empêcher qu'une ligne n'accapare le trafic au détriment d'une autre. Nous n'hésitons pas à dire que nous avons par le passé traité la compagnie avec une extrême libéralité, et nous voulons encore la traiter libéralement à l'avenir.

D'après ce que nous venons de dire, on voit clairement que l'adoption de prix différentiels de transit est hors de question. Nous n'avons pas à considérer seulement les revendications de la compagnie de l'Eastern-Extension ; il y a aussi le trafic de transit des lignes indo-européenne et de Siam dont il faut tenir compte ; nos routes de transit international varient de 300 à 3,000 milles en longueur ; si le principe des tarifs différentiels était une fois admis, nous serions forcés de l'appliquer à toutes, et nous n'aurions pas moins de sept différents prix de transit, d'où résulterait une complication intolérable dans le tarif.

9. Reste maintenant à examiner si le tarif uniforme en vigueur est ou n'est pas équitable. Les gouvernements australiens affirment que le prix du transit indien est excessif (1) en équité, et (2) en politique. Ils appuient cette affirmation sur une comparaison entre le prix du transit indien et le prix exigé dans l'Inde pour les dépêches intérieures.

10. Nous croyons pouvoir démontrer à Votre Seigneurie que le prix du transit indien est modéré en équité (1) relativement au service exécuté ; (2) relativement au prix de l'Eastern-Extension ; (3) relativement aux prix des dépêches intérieures dans l'Inde. Quant au premier point, nous appelons l'attention de Votre Seigneurie