

Commission des tarifs des chemins de fer.

à faire tous les changements raisonnables dans les tarifs qui aideront au développement de cette importante industrie et permettront au cultivateur d'obtenir un marché dans l'une ou l'autre direction, à l'est ou à l'ouest.

Par le tableau ci-dessus, le tarif du Canadien du Pacifique sur le beurre, en lots de moins d'un chargement de wagon, est de 5-29 pour 100 plus élevé que celui du Northern-Pacifique; sur le fromage il est de 14 pour 100 plus bas; sur les volailles de 7-08 pour 100 plus élevé, et sur les œufs de 5-29 pour 100 plus élevé.

Dans l'opinion de vos commissaires, une comparaison entre les tableaux ci-dessus, portant sur la masse du trafic effectué, ne confirme par les accusations que les tarifs au Manitoba et au Nord-Ouest sont exorbitants ou excessifs; au contraire, ces tarifs sont excessivement favorables, comparés à ceux des chemins américains dans le territoire limitrophe; et en réalité vos commissaires croient qu'ils sont bien peu au-dessus—s'ils le sont—de la moyenne des taux prélevés sur le trafic correspondant dans les provinces de l'est, quand on considère que la plus grande partie du transport du grain, des bestiaux et du charbon dans l'ouest exige la manœuvre de 75 pour 100 des wagons vides dans une direction.

Relativement au transport du grain, on doit se rappeler qu'il est en pratique limité à une courte saison de l'année, et pour cette raison il faut un bien plus grand nombre de wagons que si ce trafic était réparti sur une plus longue période.

TARIF POUR LE BOIS DE CHAUFFAGE.

M. Kerr, dans sa déposition, dit que 72 pour 100 du bois transporté ne dépasse pas 60 milles de traction, et que le tarif, par conséquent, en mettant le bois de chauffage à 2,500 livres par corde, est égal à \$1.12½ par corde. Il déclare aussi que 52 pour 100 de la circulation est de 50 milles et moins, et que le coût varie entre 75 centins et \$1 par corde.

Le tarif de Prince-Albert à Régina est de 8 centins par 100 livres ou \$2 par corde, ce qui équivaut à $\frac{64}{100}$ de un centin par tonne par mille. Sur une distance de 50 milles, le tarif équivaut à 1-6 centin par tonne par mille; sur 75 milles, à 1½ centin et sur 100 milles, à 1½ centin.

Le tableau ci-dessous donne les tarifs du Grand-Tronc et de l'Intercolonial comparés à celui du chemin de fer Canadien du Pacifique :

Distance.	C.C.P. par 100 livres.	Par corde de 2,500 livres.	C.G.T. par 100 livres.	Par corde de 3,000 livres.	C.I. par 100 livres.	Par corde de 3,000 livres.
50 milles et au-dessous...	4 c.	\$1 00	3¼ c.	\$0 95	4½ c.	\$1 35
75 do ...	5	1 25	3⅜	1 10	5⅜	1 72½
100 do ...	5½	1 37½	3⅝	1 15	7	2 10

Un tarif moyen équitable semblerait être environ \$1 par corde pour 50 milles de traction sur le Pacifique Canadien. Ce tarif est le même que celui qui est en vigueur sur le Grand-Tronc et l'Intercolonial dans l'est, et ne peut pas être considéré comme déraisonnable. Il est légèrement plus élevé que sur le chemin de fer Northern-Pacifique au Minnesota et au Dakota.

Vos commissaires, cependant, ont été informés par les agents du trafic du chemin de fer Northern-Pacifique que leur tarif n'est pas basé sur des principes de commerce, mais ont été offerts, lors des débuts du chemin de fer, comme un encouragement à la colonisation, vu la rareté du combustible le long de leur ligne.

TARIFS LOCAUX.

Quant aux tarifs locaux, autres que ceux ci-dessus cités, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, on doit admettre qu'ils sont élevés en comparaison de