

Commission des tarifs des chemins de fer.

On remarquera que le parcours sur le chemin de fer Canadien du Pacifique est considérablement plus grand que sur le Great-Northern ou le Northern-Pacific. Très peu de grain est cultivé sur les lignes américaines aux endroits situés à plus des 500 milles de Duluth, et en conséquence les comparaisons n'ont pas été poussées plus loin.

Quant aux tarifs de plein parcours cités, les comparaisons sont en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais, comme il a été démontré que les expéditions directes entièrement par voie ferrée forment une portion insignifiante du trafic (moins de deux pour cent), peu d'importance a été attachée à ces comparaisons. Lorsque le grain atteint les ports du lac Duluth, et Fort-William, il est soumis à la plus sévère concurrence possible, dans laquelle les chemins de fer n'ont aucun intérêt quelconque. Vu l'énorme tonnage sur le lac offert à Duluth, comparé à Fort-William, les taux de fret sur le lac est, dit-on, de un huitième à un quart de centin par cent livres en faveur du premier de ces ports. Comme le volume du trafic canadien augmente, cette faible différence disparaîtra probablement. Le prix payé au cultivateur, dans l'ouest, pour son blé est toujours basé sur le taux de transport par voie des lacs et par chemin de fer aux ports d'expédition tels que Montréal, Boston et New-York, et n'est aucunement affecté par les taux cotés pour le transport entièrement par voie ferrée.

Comme il n'y a à peu près pas de blé cultivé pour l'expédition à l'est de Winnipeg, il ne peut pas être fait de justes comparaisons des tarifs du chemin de fer Canadien du Pacifique pour des distances de moins de 450 milles à l'ouest du lac Supérieur, avec les tarifs des lignes américaines sur le territoire correspondant. Fargo, comme centre de production du blé, située sur la frontière du Minnesota et du Dakota-Nord, a un avantage d'environ 270 milles en distance de Duluth, comparée à Portage-la-Prairie comme centre de production du blé au Manitoba.

On soutient au Manitoba que le tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique de Brandon à Fort-William devrait être aussi bas que celui du Northern-Pacific de Fargo à Duluth. Il ne semble pas à vos commissaires que ce soit là une comparaison raisonnable, car, si on la maintient, elle signifie que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique devrait transporter le grain à raison de $\frac{28}{100}$ de centin par tonne par mille, taux qui ne couvrirait pas tout à fait le coût du transport.

Le tarif de Fargo à Duluth, une distance de 213 milles, par le Northern-Pacific, est de $15\frac{1}{2}$ centins par 100 livres, comparé à un tarif de 18 centins par 100 livres de Portage-la-Prairie à Duluth, une distance de 482 milles. Ceci donne au cultivateur de Fargo, du côté américain, à cause de sa position géographique, un avantage de $2\frac{1}{2}$ centins par 100 livres, ou $1\frac{1}{2}$ centin par boisseau, sur son voisin canadien. On verra, cependant, en prenant le parcours comme base de comparaison, que le tarif du Pacifique Canadien est de $\frac{75}{100}$ centin par tonne par mille contre $1\frac{45}{100}$ centin par tonne par mille sur la ligne américaine.

Comme ayant une portée sur la question discutée, il peut être intéressant de référer au cas de Steenerson, de Crookston, Minnesota, contre la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, tel que publié dans le rapport annuel des commissaires du chemin de fer du Dakota-Nord pour l'année 1894. Dans l'automne de 1894, les commissaires des chemins de fer du Minnesota, après avoir eu le sujet sous leur considération durant environ un an, ont fixé la classification des tarifs comme suit. Cette décision a été combattue par les compagnies de chemins de fer et est encore devant les tribunaux.

Classification fixée par les commissaires des chemins de fer du Dakota :—

Milles.	Tarif par 100 liv.
	Cts.
50 et plus de 45.....	7.4
100 " 95.....	9.4
150 " 145.....	11.4
200 " 195.....	12.7
250 " 245.....	13.7
300 " 295.....	14.7
350 " 345.....	15.7
400 " 395.....	16.7