

Commission des tarifs des chemins de fer.

comparant les statistiques de 1893, que les taux par voyageur par mille et par tonne de marchandise par mille, reçus par la Compagnie du Pacifique Canadien, ont été de 1.69 et 0.87 respectivement, tandis que les chemins de fer dans les États bordant la frontière canadienne entre les deux océans, ont reçu 2.19 et 1.02 respectivement; de sorte que ces chemins de fer américains ont été payés 29½ pour 100 de plus pour chaque voyageur et 21¼ pour 100 de plus pour chaque tonne de marchandise, par mille de transport, que ne l'a été le Canadien du Pacifique. Si nous limitons nos comparaisons aux lignes à l'ouest des grands lacs, nous trouvons que les chemins de fer dans les États-Unis comprenant les groupes 6, 7 et 10, c'est-à-dire les chemins de fer du territoire entre le Wisconsin et la côte du Pacifique, ont reçu pour le transport des marchandises en 1892, une moyenne de 1.31 centin, et en 1893 une moyenne de 1.23 centin par tonne par mille, tandis que la moyenne sur la ligne Canadien du Pacifique entre le lac Supérieur et la côte du Pacifique, a été de 1.29 centin par tonne par mille en 1892, et 1.23 centin par tonne par mille en 1893. La moyenne par voyageur par mille a été de 2.32 centins sur les lignes des États-Unis, et 1.88 centin sur le Canadien du Pacifique.

Nonobstant le fait que les chemins de fer des États-Unis que je viens de mentionner ont reçu une moyenne plus élevée par voyageur et par tonne de marchandise par mille, et par conséquent des taux plus avantageux que les lignes du système du Pacifique Canadien sur le territoire correspondant, nous voyons qu'en 1892 environ 63 pour 100 du parcours compris dans les groupes 6, 7 et 10 n'ont donné aucun dividende aux actionnaires et qu'il a manqué 14 pour 100 de l'intérêt sur la dette fondée. Il peut n'être pas hors de propos de mentionner ici que ces trois groupes avec lesquels des comparaisons sont faites, comprennent la plus grande partie des systèmes du Northern-Pacific, du Southern-Pacific, de l'Union-Pacific et d'autres chemins de fer ayant reçu du gouvernement fédéral, des gouvernements des États et des municipalités, des subventions en argent et en terre de près de cent millions de piastres et soixante-quinze millions d'acres de terre.

Une erreur, et probablement une erreur naturelle, qui est faite par ceux qui sont engagés dans cette agitation au sujet des tarifs de transport, des différents points et aux différents points du Nord-Ouest, est qu'ils basent leurs comparaisons sur des tarifs presque entièrement fondés sur la distance, sans prendre en considération la grande différence de condition. La commission du commerce entre États, en prononçant son jugement sur la plainte de Evans vs La Compagnie du chemin de fer et de navigation d'Oregon, dit: " En déterminant ce qui est un tarif juste et raisonnable pour un article en particulier (le blé, par exemple), la commission prendra en considération les revenus et dépenses des tarifs de transport chargés sur ce même article sur les autres chemins autant que possible dans la même situation, les différences de condition entre le chemin de fer en question et les autres chemins, le montant relatif du trafic de plein parcours et local, la proportion de dépense supportée par l'article en question comparée au reste du trafic local, etc."

Vous trouverez que dans presque chaque cas le tarif de plein parcours sur le blé de Winnipeg à l'océan est comparé au tarif de plein parcours sur le même produit de Saint-Paul à l'océan. La comparaison est tout à fait déraisonnable. La Compagnie du chemin de fer Northern-Pacific, dont les lignes s'étendent dans le Manitoba, trouve qu'il lui est impossible de transporter les produits de la ferme de Winnipeg, Portage-la-Prairie, Brandon, etc., aux localités du Canada oriental ou riveraines de l'Atlantique, aux prix qu'elle obtient de Saint-Paul, Minnéapolis et Duluth à ces mêmes endroits de l'est; mais vu le tarif comparativement plus bas chargé par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Fort-William aux localités de l'est, la Compagnie du chemin de fer Northern-Pacific est obligée d'accepter pour les produits de la ferme du Manitoba, un tarif plus bas, de Minnéapolis et Duluth, qu'il ne charge pour le trafic léger de localités situées à une égale distance dans le Dakota-Nord et Minnéapolis et Duluth. C'est un fait bien connu que les chemins de fer de l'ouest, aux États-Unis, qui ont leur terminus à Minnéapolis et Duluth chargent, en réalité, le même tarif pour les marchandises à destination de ces deux villes. En consultant leur tarif, on verra que les taux de l'ouest à Minnéapolis, Saint-Paul, Como, West-Superior et Duluth sont uniformes, et Duluth est à la tête de la naviga-