

élevés pour le trafic local. De sorte qu'il y a dans les deux cas des facteurs de grande importance. L'honorable secrétaire d'Etat a dit qu'il était important de voir le compte du capital d'autres chemins de fer pour le faire contraster avec celui du chemin de fer du Pacifique canadien, en prétendant apparemment que le compte du capital influe sur les taux. Le compte du capital ne contrôle aucunement les taux. Partout où il y a de la concurrence, c'est elle qui contrôle les taux, et le chemin qui peut faire et qui fait le transport aux plus basses conditions contrôle les taux pour les autres. C'est une question de savoir si les autres chemins vont prendre le trafic au taux de ce chemin ou non. Règle générale ils le prennent à ces taux, bien qu'ils pensent qu'ils n'y fassent aucun profit. Ils ne chargent rien en plus pour les taux du trafic par suite de l'énormité du compte du capital.

Je reconnais qu'à un certain point de vue, le compte du capital prend une importance vitale. Je reconnais que le compte du capital constitue une affaire d'importance majeure au sujet du trafic de non concurrence. D'après la loi, une forte proportion du trafic du chemin de fer du Pacifique canadien est soustrait à la concurrence, c'est le trafic du monopole. La loi le soustrait à la concurrence, parce qu'on ne permet pas aux habitants du Nord-Ouest de faire la concurrence dans la direction du sud. Le chemin de fer du Pacifique canadien peut fixer ses propres taux; il faut donc que sur ce point il tienne compte de son capital, de façon à ce qu'il puisse exiger des taux fixes et payer des dividendes. Même si on pouvait faire des raccordements en vue de l'entier parcours, ce trafic serait en grande partie monopolisé. Il en est ainsi, plus ou moins, pour tous les chemins de fer; il y a une sorte de trafic local pour lequel il n'y a aucune concurrence, et la compagnie charge des taux plus élevés parce qu'elle est maîtresse de la situation. Dans le cas de toute compagnie maîtresse de la situation, soit à cause de circonstances particulières, soit à cause de la loi du pays, le compte du capital aura pour effet de régler les taux; mais si la compagnie n'est pas maîtresse de la situation, les taux seront réglés par ceux qui en sont maîtres et qui peuvent faire le transport à meilleure condition.

Pour ce qui est du trafic entre la Chine et le Japon et l'Amérique, et entre l'Europe et l'Amérique d'un côté, et pour le trafic transcontinental qui se fait par terre de l'autre côté, il y a naturellement d'autres considérations. Dans notre pays même, pour une portion de ce trafic, notre navigation maritime intérieure offre pour une grande distance des moyens de concurrence effective. Mais, mettant cela d'un côté, bien que ce soit un bon régulateur de taux,—car sans cela les taux différaient quelque fois beaucoup de ce qu'ils sont maintenant—et en ne nous occupant que de la concurrence par terre, il y a une concurrence très active, soit à l'Atlantique soit au Pacifique, pour atteindre ce grand trafic continental. Les facilités ont été grandement augmentées à l'est et à l'ouest, et elles correspondent pleinement, et peut-être elles vont au delà des besoins du trafic, bien que naturellement nous espérons voir augmenter les demandes du trafic. La quantité de trafic sur les lignes-mères ayant 13 termini sur l'Atlantique, en y comprenant Boston et New-York, et trente-trois termini à l'ouest, depuis les quelques dernières années, sans y comprendre le bœuf, a été—et ces chiffres sont très remarquables—comme suit:

EN DESTINATION DE L'EST.

Pour 1880.....	\$7,500,000
" 1881.....	8,250,000
" 1882.....	5,500,000
" 1883.....	5,400,000
" 1884.....	5,300,000

C'est un peu plus que les deux tiers en 1884, de ce qu'elle était en 1880. La diminution a surtout eu lieu dans le grain et les provisions, attendu que ce trafic varie considérablement selon la valeur de la récolte et de la demande à l'étranger.

M. BLAKE.

EN DESTINATION DE L'OUEST.

Pour 1880.....	\$1,920,000
" 1881.....	1,150,000
" 1882.....	2,400,000
" 1883.....	2,120,000
" 1884.....	1,920,000

De sorte qu'en 1884 elle a été ce qu'elle était à peu près en 1880. De sorte que si on examine cette partie du trafic à travers le continent, transporté par les chemins qui ont leurs stations terminales sur l'Atlantique, on trouve que les facilités qui existaient en 1881 et 1882 excédaient de beaucoup celles qui existaient pour le trafic transporté dans les années 1883-84; et l'on trouve à la vérité que la construction dépasse les besoins du producteur et du consommateur. Si on prend les chemins du Pacifique—je ne fatiguerai pas la Chambre avec les chiffres—on voit qu'ils accusent une forte augmentation dans les deux dernières années dans le nombre des chemins. On peut dire, bien que quelques-uns soient des tronçons communs pour le transport du fret, qu'il y a environ 6 chemins du Pacifique, ce qui donne une augmentation très considérable du trafic sur ces chemins. Il était inévitable, à cause de l'augmentation des chemins, qu'il y eut une forte augmentation du trafic local; mais bien qu'il y ait eu une augmentation très considérable du trafic local, et même du trafic d'entier parcours, cependant les moyens de transport ont excédé l'augmentation du trafic. La conséquence est qu'il y a une concurrence très active actuellement pour le trafic transcontinental qui va à l'est et qui va à l'ouest. On ne peut pas avoir les anciens taux de fret pour les mêmes classes de marchandises, et j'ai cité, l'autre jour, un cas dans lequel les marchandises transportées des ports de l'Atlantique à Victoria, C.A., à raison de \$2.10 par 100 livres, même celles de première qualité, ce qui fait voir ce que signifie actuellement le trafic transcontinental. Une autre difficulté que nous éprouvons, nous Canadiens, réside dans le manque d'un port océanique dans lequel il y ait beaucoup de navires en quête d'emploi.

Pour les fins de ce trafic transcontinental, dont le transport doit se faire en partie par eau, il faut toujours considérer comme une seule ligne la voie navigable et la voie ferrée. Il faut tenir compte du transbordement et des taux de fret sur l'océan, aussi bien que les frais de transport par terre; et ceux d'entre nous qui prêtent attention à la chose, ceux qui, comme nous avons à le faire, examinent les difficultés qu'éprouvent en ce moment les armateurs du Saint-Laurent, reconnaîtront tous à l'examen des chiffres, l'importance de ces considérations. S'ils constatent le coût d'obtention des produits d'un point commun de l'ouest jusqu'au port de Montréal et à celui de New-York, et s'ils s'assurent des prix depuis le port de Montréal jusqu'en Europe, et de New York en Europe, ils verront combien est importante la considération des droits de port, des prix de transport, du coût du transbordement du fret. Prenons le cas du port de New-York, où se rendent constamment un grand nombre de navires en quête d'emploi, et qui ont un port océanique. Ces navires s'y rendent parce qu'il arrive que ce port a accumulé une très forte quantité de trafic de l'ouest, et l'on trouve par conséquent que c'est un port où les taux de transport sont bas, grâce à la libre application du principe de la concurrence.

Ce sont là des considérations dont il nous faut tenir compte par suite de l'existence d'un fort trafic local dont j'ai parlé. Tout cela se rapporte à ce qu'a dit l'honorable secrétaire d'Etat dans cette partie de ses observations que j'admets en entier, c'est-à-dire l'importance que cette ligne ait un trafic local considérable. Les chemins du Pacifique qui pendant longtemps ont été portés à ignorer ce fait le reconnaissent aujourd'hui. Tous les chemins l'admettent plus complètement qu'ils ne le faisaient auparavant; il faut que nous l'admettions aussi. C'est une considération dont, je crois, beaucoup de choses dépendront. Prenons maintenant les mille milles de ce chemin à l'est de