

Commission des tarifs des chemins de fer.

TÉMOIGNAGE SOUS SERMENT DU VICE-PRÉSIDENT SHAUGHNESSY, DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, RENDU LE 1^{ER} AVRIL 1895.

La question des tarifs de chemins de fer a été une des principales sources de discussion au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, durant un temps considérable, et quelques journaux, chambres de commerce, association agricoles et particuliers qui ont pris part à la discussion, ont adopté une position hostile à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sans bonne raison et à la suite d'un malentendu sur la situation réelle. Je ne doute pas que la plupart des personnes engagées dans cette agitation sont animées de motifs patriotiques et que les dures paroles dont certaines d'entre elles se sont servies en parlant du "monopole gigantesque" sont provoquées par la croyance que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et ses officiers, dans leur désir de retirer le plus de piastres possible du trafic, imposent des fardeaux non nécessaires à la population, repoussent les représentations que leurs auteurs croient être dans le plus grand intérêt de la compagnie et du pays, et méconnaissent en général la grande prospérité future du Manitoba et des Territoires.

Il a été souvent expliqué, et je crois que l'on peut avec à propos répéter ici que la Compagnie du Pacifique Canadien, avec environ trois mille milles de chemin de fer et près de dix-huit millions d'acres de terre dans le territoire en question, a un intérêt beaucoup plus élevé que tout autre individu ou société dans la prospérité future de cette région du pays, et qu'en conséquence les efforts de la compagnie devraient être—comme je puis affirmer en toute vérité qu'ils ont toujours été—de rendre aussi facile que possible pour le producteur de gagner sa vie, et par là de l'induire à venir demeurer dans cette région. Si la compagnie, vu les intérêts auxquels j'ai fait allusion, ignorait ou négligeait quelque chose tendant à ce résultat, elle serait gravement stupide et incompétente.

Depuis que les travaux ont été commencés, la compagnie a placé dans le pays près de deux cent millions de piastres de plus que toutes les subventions et tous les bonis en argent reçus des gouvernements et des municipalités; et une partie considérable de cet argent a été placé dans des prolongements de chemins de fer entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses; de sorte qu'aujourd'hui il y a au Manitoba un mille de chemin de fer par cent sept personnes, et dans les Territoires un mille par soixante-neuf personnes. D'autres sommes considérables ont été placées sur des embranchements et des tronçons nourriciers dans d'autres parties du Canada dans le but d'amener le trafic à la ligne principale et diminuer par là le pour-cent de dépense qui serait encouru en effectuant seulement le trafic tributaire de la ligne principale, si cette ligne ne dépendait que de ce seul trafic. Pour obtenir ces sommes d'argent considérables pour une entreprise de chemin de fer dans un pays nouveau, en face de l'opposition énergique des lignes existantes et dont les intérêts devaient évidemment être sérieusement affectés, il a fallu quelque assurance que ceux qui placeraient ainsi de l'argent recevraient un profit équitable. La compagnie a pu, jusqu'au dernier semestre, payer les charges fixes et redevances de toute nature, payer un dividende sur le capital-actions, sans charger pour le transport du trafic sur sa ligne un tarif plus élevé que celui des chemins de fer dans une situation semblable dans les régions plus densément peuplées des Etats-Unis. Ce fait est dû pour beaucoup à deux causes, et dans chacune de ces causes la population vivant le long de la ligne est intéressée. En premier lieu, les dépenses à compte du capital de la compagnie représentent les dépenses honnêtes pour la construction et pour l'acquisition des propriétés possédées par la compagnie, sans l'intervention de compagnies de construction, d'associations de spéculateurs, ou de parasites de quelque sorte que ce soit; et en second lieu l'économie la plus rigide a été pratiquée dans l'exploitation du chemin et dans l'administration générale de ses affaires.

L'excellent crédit que la compagnie a à l'étranger, à cause des faits ci-dessus, a été et, s'il est maintenu, continuera d'être un facteur essentiel dans la prospérité du Nord-Ouest. Sans cela, le réseau étendu d'embranchements entre Winnipeg et Moose-Jaw fournissant des facilités de chemin de fer à un territoire six fois plus étendu que la région tributaire de la ligne principale seule, aurait été une impossi-