

a constaté que les tarifs de fret pour le transport du bois manufacturé sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, à partir du Portage-du-Rat, était plus bas que ceux du *Northern Pacific* à partir de Duluth, ou du *Great Northern* à partir de Minnéapolis. Les instruments aratoires expédiés de Toronto par le chemin de fer du Pacifique Canadien avaient à payer en réalité un tarif plus élevé, mais un taux par mille moins élevé que ceux qui étaient expédiés de Chicago par le *Great Northern* ou le *Northern Pacific*. Les tarifs de fret pour les marchandises étaient quelque peu plus élevés pour le transport entier par voie ferrée et un peu moindre pour le transport mixte par la voie des lacs et la voie de terre, par le chemin de fer du Pacifique Canadien, à partir de Montréal, que par le *Great Northern* ou le *Northern Pacific*, à partir de New-York et Boston. Pour ce qui est des produits de la laiterie, les tarifs du chemin de fer du Pacifique Canadien étaient un peu plus élevés sur le beurre, volailles préparées et œufs, et considérablement plus bas pour le fromage, que ceux du *Great Northern* et du *Northern Pacific*. On a fourni à des taux favorables le service de chars-glacières pour transporter les produits de laiterie du Manitoba et du Nord-Ouest à la Colombie Anglaise. Pour ces articles qui composent la principale partie du fret transporté, la commission a conclu que les tarifs du Manitoba et du Nord-Ouest n'étaient ni exorbitants ni excessifs; mais étaient excessivement favorables, comparativement aux tarifs des États-Unis dans le territoire contigu, et excédaient de peu les taux chargés pour le commerce correspondant dans les provinces orientales, si l'on considère que la partie principale du trafic (le grain, le bétail vivant et le charbon) nécessite la traction d'environ 75 pour cent des chars vides pour l'un des trajets.

Les tarifs pour le bois de corde sont un peu plus élevés que ceux du chemin de fer du Grand-Tronc et de celui de l'Intercolonial, mais on ne pouvait les considérer comme déraisonnables. Ils sont un peu plus élevés que ceux du chemin de fer *Northern Pacific* dans le Minnesota et le Dakota, fixés dans les commencements du chemin de fer pour favoriser la colonisation. Les taux locaux pour les passagers et le fret sont élevés, comparativement à ceux des provinces orientales, mais n'excèdent pas ceux qu'imposent le *Great Northern* et *Northern Pacific* dans le territoire contigu. On avait fait des plaintes sur les taux de l'embranchement mis en location à Edmonton et Prince-Albert, mais on a trouvé que les profits nets en étaient très maigres. Le transport de jeune bétail entre points locaux était sujet à un tarif élevé; mais il pouvait arriver que l'on prit tout un char pour un seul animal. Le grain de semence a été transporté à la moitié ou le tiers du tarif et même gratis quand c'était nécessaire.

Les passe-droits dans les tarifs pour certains particuliers n'ont pas été prouvés. Les expéditeurs moins importants peuvent avoir le même tarif de chargement pour les bestiaux que ceux qui en font un gros commerce; ils n'ont pour cela qu'à s'unir entre eux pour former un train chargé, d'une douzaine d'endroits ou plus à un point central. Dans ce cas il n'y a pas de charges pour la distance additionnelle entre ces divers endroits et le point de convergence. Le transport à payer n'est calculé qu'à partir de ce point central. Quant à la supposition de partialité en faveur de MM. Ogilvie et Cie, elle provient de ce que l'on a pas compris l'application des taux concernant le commerce du grain en transit. En