

d'autres industries canadiennes. Personne ne saurait manquer de reconnaître que si les chemins de fer canadiens étaient laissés libres de percevoir sur les envois de grain les taxes qui ont cours dans ce domaine aux États-Unis, ils n'auraient pas à réclamer certaines subventions du genre de celles qu'on leur a accordées récemment. Ce n'est pas sans éprouver un certain sentiment d'irritation que les gens de la Colombie-Britannique se voient forcés de verser au Trésor central leur part des charges qu'entraîne le régime de taxes spéciales en vigueur dans les Maritimes et aux chemins de fer des taxes élevées, en compensation des bas tarifs que "la concurrence maritime et routière" permet de maintenir dans le Québec et l'Ontario ainsi que des taxes dites du Nid-de-Corbeau. À cette population, on fait croire depuis cinquante ans qu'elle doit payer une surtaxe spéciale sous la forme du tarif différentiel des montages et contribuer au financement des concessions et de la subvention en espèces accordées aux chemins de fer en considération de leurs tarifs de faveur, dits du Nid-de-Corbeau, et dont la Colombie-Britannique ne pouvait en rien bénéficier.

5. Dans le cadre d'une saine politique nationale, chaque région du Canada devrait être traitée équitablement en matière de taxes spécifiques et de taux réguliers de catégorie.

6. La Colombie-Britannique étant une province maritime devrait avoir droit au même régime que toute autre province maritime.

7. Les bas tarifs transcontinentaux applicables au transport vers la côte du Pacifique doivent être considérés comme des tarifs de faveur accordés aux manufacturiers de l'Est en vue de les aider à soutenir la concurrence des producteurs de la Colombie-Britannique. Nous reconnaissons que l'inverse est également vrai. La Colombie-Britannique ne s'oppose pas à l'établissement de taxes transcontinentales modérées à l'égard des envois vers l'Est ou l'Ouest, mais elle s'élève contre toute proposition visant à permettre aux manufacturiers de l'Est d'expédier des marchandises à 1,500 ou 1,600 milles au prix que verserait un expéditeur de la Colombie-Britannique pour la livraison de denrées à une distance de 1,000 à 1,200 milles.

8. La subvention de \$7,000,000 que la Commission royale recommande de verser aux chemins de fer en considération du "lien" ou "pont" ferroviaire que constituent les voies traversant le nord de l'Ontario devrait être considérée comme une mesure destinée à alléger le fardeau des dépenses générales d'exploitation, et il serait naturel que ces fonds tirés du Trésor fédéral servent à l'avantage de toute la population canadienne. On ne voit vraiment pas pour quelle raison la Commission royale a désigné comme "pont" ce secteur assez productif de la ligne transcontinentale. L'opinion de la Commission voulant que "cette assistance soit particulièrement efficace comme allègement des frais du trafic franchissant ce pont en direction ouest" et que "le régime des tarifs du Nid-de-Corbeau réponde dans une grande mesure, mais pas intégralement, aux exigences du trafic en direction est", cette opinion, disons-nous, peut sûrement donner à penser qu'aux yeux des commissaires la population de la Colombie-Britannique ne mérite même pas qu'on tienne compte de ses intérêts. Le caractère ironique de cette attitude ne saurait manquer de frapper vivement les gens de cette province. Depuis cinquante ans, en effet, le gouvernement et les chemins de fer ne cessent de leur répéter qu'ils doivent accepter de lourdes charges en raison des difficultés "allégées" quant à l'exploitation du service dans les Rocheuses. Mais aux résidents de l'Est on tient un autre langage: sous prétexte que la ligne passant au nord des Grands lacs n'est pas rentable, ce secteur sera considéré comme un "pont" et une subvention sera versée aux chemins de fer pour leur permettre d'aider de façon plus efficace les producteurs de cette région censée improductive. D'un côté, un impôt; de l'autre, une subvention, à laquelle la population de la Colombie-Britannique sera appelée à contribuer, sans doute par le truchement de l'impôt sur le revenu. Nous croyons comprendre que la moyenne du parcours par tonne de denrées