

**POLITIQUE GÉNÉRALE À L'ENDROIT DE LA PROVINCE DE
COLOMBIE-BRITANNIQUE EN MATIÈRE DE TARIFS-
MARCHANDISES EXPOSÉE EN FONCTION DES RECOM-
MANDATIONS DE LA COMMISSION ROYALE DES
TRANSPORTS ET DES MESURES LÉGISLATIVES
QUI LEUR FONT SUITE**

1. Il importe, dans l'élaboration d'une politique nationale de transport, de respecter les dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, qui s'inspiraient de ce principe que toutes les parties du Canada doivent être considérées comme des secteurs d'une seule nation en ce qui touche les questions de caractère fédéral et non comme des régions distinctes, selon le concept qui a prévalu jusqu'à maintenant dans le domaine de la législation sur les transports. La division du Canada en quatre zones instituée aux fins de la tarification et reconnue par le gouvernement fédéral de même que par les commissions de transports depuis plus d'un demi-siècle a sérieusement compromis l'unité de la nation et l'intérêt de ses citoyens.

2. Les chemins de fer doivent être tenus pour des facteurs d'unité nationale, des serviteurs de la nation considérée comme une entité. Il faut reconnaître l'importance qu'il y a pour l'ensemble du Canada de maintenir ses ports de l'Atlantique et d'en assurer l'accès, tout comme il importe de se rappeler que les voies qui traversent les montagnes de la Colombie-Britannique et celles qui sillonnent le nord de l'Ontario s'intègrent dans les réseaux nationaux et desservent en définitive toutes les parties du Canada. Les problèmes de construction et d'entretien, les initiatives d'ordre touristique, l'improductivité de certains territoires, le maintien coûteux d'un certain nombre de terminus ou les avantages afférents au trafic de choix sont autant de données qui se rattachent à l'activité d'une même organisation au service du même peuple. Du point de vue d'un service national de transport, les ports maritimes, les Grands lacs aussi bien que les Rocheuses constituent des parties intégrantes du Canada.

3. Chaque secteur du Canada devrait bénéficier d'une échelle uniforme de taux de catégorie par mille, basée sur le barème le plus avantageux présentement en vigueur au pays. Par exemple, si l'échelle établie pour l'Ontario et le Québec comporte des taxes moindres à l'égard de certaines catégories de denrées et de certains parcours milliaires, c'est d'elle qu'on devrait tenir compte. Si par le passé les sociétés ferroviaires estimaient que le tarif maximum exigible d'un citoyen de Toronto pour le transport, à une distance de 500 milles, de 100 livres d'une denrée de première catégorie, s'établissait à 209, elles auraient dû considérer cette taxe comme la taxe limite exigible de tout Canadien pour le même service. Le fait qu'on leur ait permis déjà de percevoir un prix plus élevé d'un expéditeur installé ailleurs ne justifie pas maintenant l'établissement d'une moyenne entre les prix maximum et minimum.

4. Que le gouvernement central en vienne à décider que l'intérêt national exige l'établissement de taxes spécifiques à l'égard d'une denrée ou d'une région, nous sommes d'avis que le Trésor fédéral devrait alors acquitter les frais d'une pareille mesure. Il ne faudrait pas en faire peser les charges sur les voituriers au point que ceux-ci se voient réduits à relever, en manière de compensation, les taxes qu'ils prélèvent dans d'autres parties du Canada ou sur d'autres produits. Le gouvernement fédéral a reconnu le principe qui a présidé à l'élaboration de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ainsi qu'à l'octroi d'une subvention spéciale à l'égard des expéditions de grains de provende. S'il y va de l'intérêt national que le grain et ses produits soient transportés des provinces des Prairies à des prix spéciaux (convention de 1897 dite de la passe du Nid-de-Corbeau), nous sommes d'opinion que ce régime d'exception doit être financé par le Trésor fédéral et non aux dépens