

Canadien les wagons qui appartiennent à ce dernier, et pour le National-Canadien de retourner au Pacifique-Canadien ses wagons. C'est ce nombre de milles qui disparaîtrait du coup et pour toujours.

L'hon. M. Moraud:

D. Je ne comprends pas bien pourquoi il vous faut l'unification pour en agir ainsi. Ne pourriez-vous pas vous entendre à cet effet entre les deux compagnies?—R. Les chemins de fer de l'Amérique du Nord ont cherché depuis 1902 à en venir à une entente satisfaisante. Ils ont d'abord adopté le système du nombre de milles où il fallait déboursier à chaque mouvement des wagons. Le résultat en fut que les wagons demeurèrent pendant un temps infini sur les voies de celui qui les détenait alors.

D. De la compagnie de chemin de fer?—R. Oui. Aux époques de transport des grains, les wagons utilisés à cette occasion à destination de New-York, Boston et Baltimore étaient retenus des mois à ces endroits. Il en était ainsi dans toute l'Amérique du Nord. On évitait par là le mouvement à vide, il est vrai, mais les inconvénients étaient si grands que les chemins de fer, par l'entremise de leur association, changèrent ce régime pour ce que l'on appelle le système "par jour" d'après lequel la compagnie payait pour chaque jour passé par le wagon sur ses voies.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Elle se montrait alors plus empressée de les retourner à leur propriétaire?—R. L'intention était de la forcer à retourner les wagons à leur propriétaire, à la compagnie.

M. Biggar:

D. Vous parlez toujours du chemin de fer comme unité?—R. Oui, monsieur; mais vu que je rencontre ces compagnies au sein de leur association à Chicago, je donne le nom d'homme à la compagnie de chemin de fer.

D. C'est parfait, dès l'instant que nous comprenons le sens de l'expression.

L'hon. M. Horsey:

D. Et quel est ce déboursé?—R. Un dollar par jour. Ce déboursé par jour forçait aussi le retour des wagons à leur propriétaire, à la compagnie propriétaire, mais par ailleurs il occasionnait quantité de milles de parcours à vide, comme je l'ai dit, de la part du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. Je ne vous ai pas bien compris.—R. Quand on force la compagnie à déboursier \$1 pour chaque jour de retenue des wagons sur ses voies, et si la compagnie peut les diriger sur un point d'aiguillage à raison de \$5 ou \$6, et qu'elle va avoir à déboursier \$10 pour une retenue de dix jours à cet endroit, elle préférera les retourner à vide à qui de droit.

L'hon. M. Buchanan:

D. Quand ce nouveau régime fut-il inauguré?—R. Le régime de "tant par jour" fut, je crois, inauguré vers 1902.

L'hon. M. Calder:

C. Cependant chaque compagnie agissant de même vers cette époque, les déboursés s'équilibraient ou à peu près.—R. Excepté pour la compagnie dont le trafic en provenance de ses voies était considérable. Ainsi les compagnies canadiennes transportaient beaucoup de grains d'exportation à New-York, Baltimore et Boston, et nous avons un pressant besoin de nos wagons sur nos pro-