

de les présenter à la commission pour établir sa cause. Il en serait ainsi, si la cause était portée devant un tribunal et si des témoignages couvrant une longue période étaient exigés et s'ils se rapportaient à un grand nombre de circonstances. Mais nous devons nous rappeler que la commission des grains est précisément là. Elle a toute la situation sous ses ordres, pour ainsi dire, et bien que je ne sache pas comment elle présidera, il me semble que ce n'est pas difficile pour le futur expéditeur, de porter sa cause devant cette commission qui prendra facilement une décision. Cela diminue un peu l'objection que le fardeau de la preuve devrait incomber à la compagnie plutôt qu'au futur expéditeur. La commission du grain a tout cela sous sa direction, ce qui rend facile la possibilité d'obtenir un jugement dans chaque cas à mesure qu'il se présente. Je ne pense pas qu'il se produise beaucoup de cas—il pourra en survenir—pour lesquels il sera nécessaire d'aller devant la commission du chemin de fer en vue d'un jugement final. Si vous admettez que la compagnie veut faire tout ce qui est possible et que la commission des chemins de fer est là pour voir à ce qu'une distribution raisonnable soit faite, vous aurez un état de choses qui produira le minimum de contestation et le maximum de transport.

M. OLIVER: Quelle sera la conséquence dans la pratique de ce que quelques-uns des élévateurs ne sont pas la propriété des compagnies de chemins de fer, tandis que d'autres leur appartiennent? Y aura-t-il possibilité que la compagnie favorise ses propres élévateurs pour la fourniture des wagons, en supposant qu'une compagnie de chemin de fer est une institution humaine sujette à la fragilité de l'humaine nature? Qu'en résulterait-il entre les entrepôts étrangers et l'élévateur de la compagnie en supposant que se produisent ces avantages par suite de la fragilité humaine? Est-ce que cela ne donne pas une force aux paroles de mon honorable ami que le fardeau de la preuve devrait incomber au chemin de fer? Est-ce que cela n'ajoute pas de l'importance à ce qu'il a dit relativement à la difficulté éprouvée par le propriétaire de l'entrepôt de présenter ce témoignage devant la compagnie de chemins de fer?

M. FOSTER (Toronto-nord): Nous avons prévu quelque chose pour cela si mon honorable ami veut regarder au dernier paragraphe de l'amendement:

La commission établira quand cela paraîtra nécessaire des règlements pour la demande et la fourniture des wagons.

La commission étant sur les lieux peut faire des règlements pour régler cette question.

M. OLIVER: Mais c'est quand les règlements n'ont pas été suivis ou quand le propriétaire de l'entrepôt croit qu'ils n'ont pas été suivis et qu'il faut faire entendre des témoins devant la commission des chemins de fer. Alors la compagnie de chemin de fer possède toute la preuve et le propriétaire de l'entrepôt qui n'est pas en contact avec la compagnie n'en a aucun.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je crois que dans ce cas la commission des grains aurait toute la preuve pour la demande et la distribution des wagons, puisqu'elle fait le règlement qui régira la demande.

M. OLIVER: Mais pas en ce qui concerne la possibilité pour la compagnie de fournir les wagons, ce qui, après tout, est l'argument final.

M. FOSTER (Toronto-nord): Oui, c'est vrai, mais j'imagine que c'est compris par les hommes qui sont familiers avec les questions de chemin de fer, quand ils se rendent compte de l'état de la voie et des demandes raisonnables qui peuvent être faites; ils saisissent cela comme tous ceux qui connaissent bien une situation. Cela nous paraît difficile. Nous avons mille et une chose à faire et nous travaillons une question pendant une heure pour passer ensuite à une autre, de sorte qu'il nous est difficile de procéder ainsi. Mais l'occupation constante sur une même chose donne la facilité de prononcer un jugement et de prendre des décisions qui, comme le sait bien mon honorable ami, sont quelquefois merveilleuses. Nous ne devons pas juger des difficultés que rencontrera la commission des chemins de fer en nous plaçant au point de vue de nos connaissances et de notre expérience limitée dans ces sortes de questions.

M. OLIVER: Pourrais-je placer un mot qui n'a pas grand rapport avec cet article. Je tiens à faire remarquer que lors de la dernière discussion du bill, quand nous étudions la question de la distribution des wagons, il s'est agi de l'autorité des commissaires des grains, de donner des ordres aux compagnies de chemins de fer de fournir des wagons. J'ai prétendu qu'ils n'avaient pas cette autorité. Je constate d'après le texte de cet amendement qu'en réalité les commissaires n'ont pas ce pouvoir qui appartient à la commission des chemins de fer.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je ne pense pas que nous puissions confondre avec avantage notre autorité exécutive, en vertu de la loi des grains, avec l'autorité exécutive qui est déléguée aux commissaires des chemins de fer experts en la matière et la distribution générale des wagons doit relever, je crois, de la commission des che-