

inct en soi; mais aux têtes de ligne, cette question se rattache évidemment à celle des transports et c'est peut-être là un des facteurs qui influenceront notablement sur la solution du problème.

M. OLIVER: A moins que le député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) ne nous fasse bénéficier de son aide pour la rédaction d'un amendement qui traduise bien les idées qu'il a exprimées devant le comité, je ne voudrais pas, pour mon propre compte, retarder l'adoption de l'article, vu que je me sens impuissant à rédiger pareil texte. Si j'en juge d'après les observations du ministre, cette question du magasinage, à ses yeux, se rattache au problème des transports et de l'entrepôt; mais je lui ferai observer que cela ne se rattache nullement aux transports et à l'entrepôt, sauf dans la mesure où la question aboutit à la vente et à la consommation, et en outre, pour que la vente ait lieu, en conformité des négociations intervenues, il faut que l'expédition des marchandises s'effectue, conformément aux stipulations. Il est donc de la plus haute importance pour la gestion du commerce que, lorsqu'un négociant fait une vente pour livraison dans un certain délai, cette livraison s'effectue dans le délai voulu — l'acheteur comptant toujours sur la livraison dans un certain délai; en d'autres termes, quand on fait la commande d'un wagon, il est essentiel à l'exercice du commerce, en supposant que la commande de la voiture se soit faite avec sincérité, que le wagon soit fourni, afin que le grain puisse s'acheminer et le marché se clore.

Si l'on tient compte des difficultés auxquelles se heurtent parfois les compagnies de chemins de fer et de l'impossibilité où parfois elles se trouvent de fournir des wagons, l'avis ouvert par le député de Portage-la-Prairie me semble absolument juste. Il dit: "Par cela même que nous voulons que les voitures s'acheminent, il ne s'ensuit pas, fatalement, que la compagnie du chemin de fer doive perdre le magasinage; seulement la compagnie devra exposer les raisons qui l'empêchent d'acheminer les voitures. A mon avis, c'est là une prétension qu'il est bien difficile de réfuter, parce que, comme mon collègue le dit, l'expéditeur n'est pas en mesure de présenter à la commission des chemins de fer de preuve en sa faveur. Je voudrais que mon collègue rédigeât un amendement traduisant bien sa pensée, et cela nous permettrait d'étudier et de discuter ce texte. Le principe est important; mais la pratique en vogue a bien aussi son importance. On saisit difficilement le sens de l'amendement et les modifications apportées à ce texte aujourd'hui le rendent encore moins intelligible. Un nouvel ordre d'idées est entré dans l'étude de la question, et la masse des députés pourrait difficilement se familiariser avec la situation, à moins

M. FOSTER (Toronto-nord).

qu'on ne lui explique clairement la nouvelle théorie.

M. FOSTER (Toronto-nord): Au dire de l'honorable député, il y a quelque chose de plus important que les frais de magasinage et de transport, quelque chose qui leur est antérieur; c'est la vente d'abord, puis la livraison. C'est parfaitement vrai, et le vendeur, s'il s'engage catégoriquement à faire la livraison à l'acheteur dans un certain délai et à certaines conditions, a le devoir de le faire; seulement entre l'acheteur d'une part et le consignataire du grain, il se rencontre bien certaines incertitudes et éventualités.

J'ignore quelle espèce de marché le vendeur passe avec l'acheteur, lorsqu'il achète du blé et que ce blé est expédié sur son wagon, en route pour le marché définitif. Disons que c'est le marché de la Grande-Bretagne. Donne-t-il à l'acheteur la garantie que la livraison de ce grain se fera dans un certain délai?

M. MEIGHEN: A ou avant certaine date.

M. FOSTER (Toronto-nord): A ou avant certaine date. Il lui faut donc, pour ainsi dire, se protéger, en tenant compte de toutes les difficultés et éventualités qui peuvent se présenter en route, entre le point d'expédition et le point définitif; or, une de ces difficultés, on le sait, c'est la situation de l'entrepôt et des transports à Fort-William.

M. OLIVER: Il ne s'agit pas, à mes yeux, de l'intérêt de l'expéditeur, mais de la situation de l'acheteur définitif qui achète ce grain, dans l'espoir de le recevoir à certaine date. S'il ne le reçoit pas à l'heure dite, et que pareil accident soit de fréquente occurrence, il s'adresse à un autre marché pour y vendre son grain, et en définitive cela tourne au détriment de la production sur tout le parcours du réseau.

M. FOSTER (Toronto-nord): Votre argument est fort plausible, en tant qu'il s'agit de moyens de communication aussi directs et aussi peu sujets aux accidents que possible; or, dans nos conditions, entre le vendeur de là-bas et l'acheteur définitif il ne saurait intervenir de marché inflexible; nul homme sensé ne voudrait passer pareil marché.

Je suppose qu'il pourra le faire parvenir à une certaine date. Il pourrait passer un marché pour le rendre à une certaine date avec indemnité à payer s'il ne le fait pas; mais je crois qu'aucun acheteur ne fait une transaction sans admettre les éventualités qui peuvent se produire avant la livraison définitive du grain. A propos de ce qu'a dit mon honorable ami (M. Meighen), je pense que la considération suivante doit entrer en ligne de compte: En examinant la transaction au point de vue légal, elle impose un grand fardeau au propriétaire du reçu d'entrepôt à Fort-William en le chargeant de recueillir les témoignages et