

autres compagnies qui n'ont pas de communications avec l'Est. Les compagnies d'élevateurs de tête de ligne qui simplement emmagasinent le grain et qui n'ont point d'autorité sur les chemins de fer sont dans une position quelque peu différente de celle des compagnies de chemins de fer qui, elles-mêmes ont leurs éleveurs. Si donc l'amendement était adopté, quand un expéditeur désirerait faire partir pour l'Est toute partie de son grain et remettre immédiatement ses récépissés d'entrepôt, il donnerait sa lettre de voiture au propriétaire de l'éleveur. Par les amendements proposés, les frais d'emmagasinage ne discontinueraient pas de s'accroître; ils cesseraient alors seulement que les wagons nécessaires à l'exécution des ordres de l'expéditeur seraient réellement fournis, ce qui pourrait être une semaine, même davantage, après que la lettre de voiture aurait été placée entre les mains du propriétaire de l'éleveur de tête de ligne. Si le propriétaire du grain juge que l'on n'a pas raisonnablement satisfait à sa demande, il peut s'adresser à la commission des éleveurs, qui rendra une ordonnance si elle trouve suffisante la preuve produite. Cette ordonnance passe ensuite aux mains de la commission des chemins de fer, à moins que la compagnie ne fasse immédiatement comme il lui a été enjoint.

La situation sera alors celle-ci: un propriétaire de grain qui désire faire sortir sa marchandise d'un éleveur de tête de ligne et qui juge avoir été injustement traité est forcé de se rendre dans les bureaux de la compagnie de chemin de fer pour se procurer les preuves à fournir à la commission des chemins de fer établissant que la compagnie ne s'est pas raisonnablement conformée à sa demande. Il me semble qu'il vaudrait mieux commencer d'autre façon et obliger la compagnie de chemin de fer, propriétaire d'un éleveur, à démontrer elle-même à la commission des chemins de fer qu'elle a dans les circonstances raisonnablement satisfait à la demande qu'on lui a faite de wagons. Jusque-là, la compagnie n'aurait droit à aucun magasinage. Comme l'a dit le ministre, il n'est pas douteux que les intéressés n'objectent que c'est fournir à l'expéditeur une occasion de se montrer exigeant, puisque la compagnie aura toujours à faire voir que, pour éviter de payer le magasinage d'une forte quantité de grains, l'expéditeur a fait à la compagnie une demande exagérée et soudaine de wagons pour le transport de son grain. D'autre part, il sera aisé à la compagnie de chemin de fer de démontrer à la commission que la demande à elle faite de wagons a été exagérée et soudaine et, en attendant, elle ne perdra rien. Ce n'est pas comme si elle perdait un recours et toute chance de recouvrement, puisque les consignataires et les expéditeurs de ce grain entreposé par

M. MEIGHEN.

grandes quantités sont dans tous les cas des gens solvables.

Le grain ne sera pas loin, et les expéditeurs seront sous la main, et l'on pourra s'en faire payer longtemps après qu'ils auront pu s'adresser à la commission et fournir leurs preuves. Ma prétention en deux mots est qu'il vaudrait mieux mettre la preuve à la charge de la compagnie, puisque cette dernière est plutôt que l'expéditeur en mesure de la fournir et, dans le cas où le droit serait de son côté, rien ne lui serait plus facile.

Quand la preuve sera à la charge de la compagnie, vous verrez qu'elle s'emploiera davantage à satisfaire le public. Je sais que mon argument peut ne pas s'appliquer avec autant d'à-propos à celles des compagnies qui n'ont aucune autorité sur les transports par voie ferrée, mais il me semble que l'on pourrait, dans le cas où ces compagnies inscraient dans la lettre de voiture l'injonction qui leur a été faite, obliger tout de même la compagnie de chemin de fer à démontrer, avant de pouvoir se faire payer du magasinage, que, dans les circonstances, elle s'est raisonnablement conformée à la demande qui lui a été faite. M'est avis qu'avant longtemps, le principe que j'énonce devra être appliqué ailleurs qu'aux éleveurs de tête de ligne. Ainsi qu'on ne cesse de le répéter devant cette Chambre, l'encombrement dans l'Ouest est devenu tel, et les chemins de fer ont si peu satisfait aux réclamations des expéditeurs, que nous obtiendrons de meilleurs résultats en exigeant davantage des compagnies, et en les obligeant à démontrer—après que le cultivateur aura prouvé qu'il avait de quoi charger un wagon—qu'elle a fait tout ce que l'on pouvait raisonnablement lui demander. Aussi longtemps qu'elle n'aura pas fait cette preuve, elle devrait avoir à payer aux cultivateurs une indemnité passé certains délais. Je n'ai pas la prétention de dire comment et jusqu'à quel point ce principe devrait être appliqué. Je me contente simplement d'annoncer qu'outre son application aux éleveurs de tête de ligne, à qui je crois l'on devrait l'appliquer aujourd'hui, nous approchons du temps où il faudra adopter quelque chose de semblable à cela pour le chargement des wagons et l'expédition des grains de l'Ouest.

Pour revenir aux éleveurs de tête de ligne, il faut se souvenir que les tarifs actuels de ces éleveurs sont fort lucratifs, dans la mesure où le public en peut juger comparativement aux prix payés aux éleveurs publics et de transfert. Les premiers exigent trois-quarts de cent, quelle que soit la durée de l'emmagasinage, et, calculés au mois, leurs prix en moyenne sont le quadruple de ceux en vogue aux éleveurs de l'Est. Bien que je ne sois pas en mesure de l'affirmer positivement, il paraît que,