

mencer par porter ce qui lui appartient. Demander que ceci s'applique également à tous les élévateurs et que les frais d'emmagasinage soient tous placés sur la même compagnie de chemin de fer si tout n'est pas porté après un certain temps, ce serait je crois, une injustice dans l'état actuel des choses. Si chaque compagnie avait vers l'Est sa propre ligne, elle pourrait prendre soin des chargements de grain qui appartiennent particulièrement à sa ligne aux élévateurs qui s'y rattachent. L'embarras, c'est qu'il y a trois chemins de fer qui aboutissent à cet endroit, pendant que de là un seul se dirige vers l'Est. Il y a donc à tenir compte de ces choses.

D'autre part, nous avons une loi des chemins de fer et une commission qui agit d'accord avec cette loi, conformément à ses dispositions. Un article de cette même loi prescrit aux diverses compagnies de chemins de fer d'accepter les marchandises qui se présentent et qui sont échangeables entre elles. Cet article, s'il devient loi, facilitera les actes du bureau, sans qu'il soit donné à cette loi ou au bureau qu'elle institue une autorité qui appartient aux commissaires des chemins de fer par la loi des chemins de fer. C'est à ces derniers qu'il appartient de réglementer la chose et, pour qu'ils le fassent convenablement, il est nécessaire qu'ils connaissent bien la situation. C'est à eux en définitive que cet article soumet la question. Il devient cependant facile, d'abord d'éviter des disputes et, ensuite, en cas de difficultés, de les régler promptement. Si la commission des grains intervient et qu'elle ait un examen à faire, elle communiquera son opinion à la compagnie de chemin de fer et, si cette opinion n'est pas acceptée, elle soumettra la chose tout de suite à la commission des chemins de fer, avec prière d'agir. C'est le moyen le plus raisonnable de régler en partie la difficulté, car elle ne saurait jamais être réglée entièrement, aussi longtemps que nous n'aurons pas d'autres lignes de sortie. C'est tout au moins un procédé raisonnable, et la loi n'a rien de trop rigoureux ni de trop arbitraire.

M. OLIVER: Cette déclaration du ministre est-elle une explication de l'amendement qu'il a proposé l'autre jour, sans changement, ou propose-t-il une modification à cet amendement?

M. FOSTER (Toronto-nord): Ce que je propose, c'est un amendement au paragraphe 2 de l'article 133.

M. OLIVER: Tel que relaté au compte rendu des débats?

M. FOSTER (Toronto-nord): Je crois qu'il s'y trouve quelques légers changements.

M. OLIVER: Je désirerais connaître ces changements avant que nous abandonnions l'étude de l'amendement.

M. FOSTER (Toronto-nord): La première partie est semblable à celle du paragraphe 2. Le premier amendement tend à modifier la phrase du 1er article qui dit:

Si, après enquête, il est constaté que la compagnie de chemin de fer ne fait pas diligence pour fournir un nombre raisonnable de wagons.

Il faudra lire:

Si, après enquête, il est constaté que la compagnie de chemin de fer ne fait pas diligence pour fournir le nombre de wagons qu'elle peut raisonnablement transporter.

Le premier amendement a paru fautif, en ce qu'il ne parlait que de la fourniture de wagons. L'objet n'est pas simplement que ces wagons soient chargés et restent là comme magasins, mais qu'ils soient chargés et transportés, et c'est pourquoi j'ai inséré dans l'article une disposition prescrivant non seulement la fourniture, mais le transport des wagons. L'amendement ajoute:

Si la compagnie négligeait de se conformer à cette injonction, la commission des grains pourra s'adresser à la commission des chemins de fer du Canada...

La même chose que dans l'ancien. Tout de suite après, il est dit:

...et examiner la plainte et pourra ordonner à la compagnie de fournir sans délai le nombre de wagons qu'elle aura jugé raisonnable.

Elle, c'est-à-dire la compagnie de la commission des chemins de fer. Dans la dernière phrase, il n'est fait aucun changement, sauf que, dans le premier amendement, les frais d'entrepôt en sus devaient être fixés par la commission des grains. Par le présent amendement, ces frais seront déterminés par la commission des chemins de fer; c'est-à-dire que la commission des chemins de fer conduit elle-même l'enquête et se prononce sur le tout. On a pensé qu'il valait mieux s'en remettre à la même commission du soin de régler cette question du remboursement des frais d'emmagasinage.

M. MEIGHEN: Je crois avoir saisi le principe en vertu duquel le ministre espère régler la question de l'entreposage aux élévateurs de tête de ligne. Réflexion faite, je dois dire que le moyen adopté ne me sourit pas. Il me semble que c'est faire porter le poids de la preuve sur ceux qui sont le moins en état de la faire, c'est-à-dire que ceux qui auront à prouver qu'il n'a pas été fourni de wagons en nombre suffisant ne le pourront pas, par la raison que, pour se procurer cette preuve, il leur faudrait pénétrer dans le camp de l'ennemi, ce qu'ils ne peuvent faire. Je sais que la difficulté se complique du fait qu'il y a deux groupes d'exploitants, à savoir la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui seule a une voie d'écoulement depuis Fort-William et Port-Arthur, et les