

L'honorable M. LAIRD: J'ai entendu le chiffre qu'il a mentionné; mais, en toute déférence, je suis persuadé que j'ai donné le nombre exact.

L'honorable M. CALDER: Que l'honorable sénateur me permette d'expliquer l'écart. Je ne me rappelle pas que des témoins nous aient dit quel est le nombre des voies d'évitement. J'ai déclaré qu'il y avait 1,717 stations de chemin de fer dans les trois provinces de la Prairie. Je ne me souviens pas du nombre des voies d'évitement ou des endroits où il n'y a pas de chef de gare.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Parlez-vous des voies d'évitement?

L'honorable M. LAIRD: Oui.

L'honorable M. CALDER: Il y en a quatre cents.

L'honorable M. LAIRD: Après consultation, je crois savoir qu'il y a quatre cents voies d'évitement.

L'honorable M. CALDER: La preuve ne nous l'a pas révélé, et c'est sur elle que j'ai basé mes calculs.

L'honorable M. LAIRD: En tout cas, cela n'est pas essentiel. On se demande naturellement comment les cultivateurs peuvent livrer leur blé aux 1,300 endroits où le syndicat n'a pas d'élevateurs. Il ne peut pas en construire cette année, ni avant plusieurs années, dans tous ces endroits-là, et afin de permettre aux cultivateurs d'observer leur marché, ce projet de loi a été déposé. Ne possédant pas eux-mêmes les facilités voulues, ils désirent, grâce à ce projet de loi, obliger les élevateurs des chemins de fer à donner des facilités aux syndiqués à ces 1,300 endroits, et c'est ce qui cause la discorde.

Parlons maintenant du projet lui-même. Le bill n° 8 a uniquement trait à la sortie du grain de l'élevateur régional après qu'il y est entré et, pour en comprendre les prescriptions, nous devons d'abord nous rendre compte de la manière dont le grain est mis dans l'élevateur. Lorsqu'un cultivateur confie son grain à l'élevateur régional, il reçoit de l'exploitant un récépissé qui mentionne que, sur paiement des frais, le grain lui sera livré soit à l'élevateur régional, soit à tout élevateur terminus de son choix.

Or, comment retire-t-il son grain de l'élevateur? C'est là l'un des points importants de la contestation. S'il le reprend à l'élevateur régional, il n'obtient aucune garantie quant à la qualité et au poids, bien que son récépissé comporte cette garantie; il doit se contenter de l'affidavit de l'exploitant, attestant qu'il a mis dans le wagon retenu par le cultivateur

du blé de la même qualité et du même poids que celui qu'il en avait reçu. Voilà ce que prescrit la loi actuelle. Aux termes du bill n° 8, bien que le cultivateur prenne livraison de son wagon et l'expédie lui-même à l'élevateur de tête de ligne, l'élevateur régional sera comptable de la diminution de poids et de la détérioration en route.

L'autre sujet de controverse survient lorsque le cultivateur prend livraison de son grain à un terminus, plutôt qu'à l'élevateur régional.

Quelles sont les prétentions de part et d'autre? Les membres du syndicat soutiennent que le cultivateur est propriétaire du grain, la compagnie d'élevateur n'étant que son agent, et qu'il devrait avoir le droit de disposer de son bien et de dire à quel élevateur de tête de ligne son grain sera expédié. Le cultivateur affirme aussi qu'il a joui de ce droit pendant vingt-cinq ans, que la loi de l'année dernière l'en a privé et qu'on devrait le lui rendre; que la compagnie d'élevateur n'est lésée d'aucune manière parce que ses représentants peuvent être présents lorsque le grain est inspecté à Winnipeg et lorsqu'il est pesé par un peseur de l'Etat à l'élevateur de tête de ligne. D'autre part, le commerçant de grain affirme que le cultivateur a eu depuis vingt-cinq ans et encore le droit d'indiquer le terminus auquel son grain doit être expédié, mais non l'élevateur de tête de ligne, comme le prescrit le bill n° 8; que celui-ci ferait du système d'élevateurs une agence de perception pour ses concurrents, les syndicats, aux 1,300 endroits où ils n'ont pas d'élevateurs; que la loi oblige les compagnies d'élevateurs à recevoir le grain de tout cultivateur; qu'il est injuste de les contraindre aussi à le peser et à le classer aux élevateurs de tête de ligne de ses concurrents après que le cultivateur en a eu la garde pendant le transport. Ils soutiennent que les syndicats, s'ils veulent traiter des affaires aux treize cents endroits où ils ne possèdent pas d'élevateurs, devraient construire et gérer leurs propres entrepôts, au lieu de chercher à obliger les compagnies à mettre leurs gros placements de capitaux à la disposition de leurs rivaux dans l'unique dessein de permettre aux syndicats de se conformer à leurs marchés en vertu desquels ils sont tenus de recevoir le grain des cultivateurs lors même qu'ils ne possèdent pas les installations nécessaires.

Telles sont les prétentions de part et d'autre. Quelle est la solution du problème? Je dois avouer que j'ai eu peine à tirer une conclusion qui me portera à appuyer ou à combattre le bill. Le commerçant de grain déclare que le projet est injuste, qu'il équivaut, pour bien dire, à la confiscation de son avoir. Bien qu'il renferme des éléments d'injustice, je