

ment et décidé de diviser en deux paragraphes. Déjà le paragraphe 1er est adopté. Il a trait au déchargement dans les navires du grain contenu dans les élévateurs terminaux. Le paragraphe 2 a trait au déchargement dans les wagons du grain contenu dans les élévateurs terminaux. La députation de part et d'autre est assez bien au courant, j'imagine, de la situation à Fort-William et Port-Arthur, et des questions que soulève le transport suffisamment rapide des grains vers l'Est après la clôture de la navigation. On se rendra mieux compte de la portée du paragraphe si j'en donne lecture :

Le paragraphe I est applicable à la livraison de grain aux wagons sur remise de tout reçu d'entrepôt terminal, pourvu, cependant que le propriétaire du reçu en question demande par écrit à la compagnie de placer le nombre requis de wagons sur la voie de l'élevateur. S'il n'est pas fait droit à cette demande dans lesdites vingt-quatre heures, le propriétaire ou l'entreposeur pourra s'adresser à la commission. . .

C'est-à-dire à la commission des grains.

...qui dès lors s'enquerra de l'affaire. Si, après enquête, il est constaté que la compagnie de chemin de fer ne fait pas la diligence requise en vue de la fourniture du nombre de wagons qui peuvent raisonnablement être remorqués, la commission pourra aussitôt en aviser la compagnie. Si la compagnie néglige de se conformer sur-le-champ à cet avis, la commission pourra s'adresser à la commission des chemins de fer du Canada, laquelle s'enquerra de la plainte et pourra ordonner à la compagnie de fournir sur-le-champ le nombre de wagons qu'elle jugera convenable. Si le nombre de wagons ainsi ordonné par la commission des chemins de fer n'est pas fourni, la compagnie sera responsable des droits de magasinage supplémentaires que déterminera la commission des chemins de fer, et sur demande fera remise à la commission du montant de ces droits, lequel sera payé par ladite commission aux détenteurs du reçu d'entrepôt terminal. La commission formulera les règlements qu'elle jugera nécessaires à l'égard des demandes et livraisons de wagons.

Le "modus operandi" que ce paragraphe propose d'établir est celui-ci: Si, à Fort-William, il se produit des demandes de transport de grain, accompagnées de remise des reçus, la compagnie du chemin de fer est tenue de se rendre à ces demandes, ou de dire pourquoi elle ne le fait pas. Si elle ne se rend pas à ces demandes dans les vingt-quatre heures, les détenteurs du reçu peuvent s'adresser à la commission des grains, laquelle s'enquerra de la plainte et décidera si la plainte est fondée, et en avisera la compagnie du chemin de fer. Si les administrateurs de la compagnie ne se conforment pas à l'avis de la commission, alors celle-ci soumet l'affaire à la commission des chemins de fer.

M. FOSTER.

La commission des chemins de fer examine alors la question, et, si elle juge que la compagnie de chemin de fer n'a pas fait son devoir, elle émet une ordonnance spécifiant ce que doit faire la compagnie de chemin de fer et en avise celle-ci. Puis, si la compagnie de chemin de fer ne se conforme pas à l'ordonnance, elle peut être appelée à solder les frais de magasinage sur tout grain en entrepôt qui aurait pu être expédié si le nombre suffisant de wagons avait été fourni. Il est pourvu à la perception de ces droits et à la remise de leurs produits aux détenteurs des reçus. Puis, la commission des grains fera la réglementation relative à la demande de wagons et à leur juste et équitable répartition. Je ne pense pas qu'il me soit possible de m'expliquer plus clairement.

Maintenant, cela ne me paraît pas aller aussi loin que l'auraient désiré quelques-uns de ceux qui sont intéressés dans le commerce des grains. La difficulté, dans le cas actuel, consiste surtout en ceci: que certains élévateurs sont la propriété de la compagnie du Pacifique-Canadien elle-même, que d'autres élévateurs sont directement rattachés à cette compagnie et exploités de conserve avec elle. D'autres élévateurs encore sont pour partie la propriété d'autres compagnies de chemins de fer et d'autres compagnies d'élévateurs ou de particuliers qui n'ont pas de chemins de fer et n'ont aucun rapport avec les compagnies de cette nature. La situation se complique en conséquence, et rend difficile une solution qui satisfasse tout le monde. Si vous rédigez un texte de loi obligeant la compagnie de chemin de fer qui opère ces transports de se rendre à toute demande de wagons ou de locomotives pour leur remorquage, toute les fois que remise est faite d'un reçu d'entrepôt, on se rend facilement compte que cette unique compagnie avec les millions de boisseaux qui sont en magasin, pourrait fréquemment se trouver absolument hors d'état d'y faire face; et si dans ces conditions les droits de magasinage ne pouvaient plus être perçus des expéditeurs ceux-ci seraient tentés de prendre ce facile moyen de se soustraire au versement de ces droits. Comme la compagnie du Pacifique-Canadien a son propre et vaste réseau de voie ferrée, depuis Fort-William sur l'Est, est propriétaire de ses voies ferrées, a des millions de boisseaux de grain dans ses élévateurs et sur le chemin, il est naturel qu'elle désire écouler d'abord ses propres marchandises.

Il n'est même pas, dirons-nous, capable de porter cela; on regarde en conséquence, et avec raison, je crois, comme une injustice d'imputer au Pacifique-Canadien l'emmagasinage de tout le grain pour lequel les récépissés ont été délivrés aux têtes de ligne et pour lequel le transit a été demandé. Il est tout naturel qu'il préfère com-