

parcours. Voici ce qui serait parfaitement juste et il n'y aurait aucune injustice commise envers la compagnie du chemin de fer, si le cultivateur met 48 pouces de blé dans un wagon et le nivelle de manière à ce qu'on puisse dire exactement la quantité qui se trouve dans le wagon, alors il faudrait que cette quantité fût indiquée sur la lettre de voiture, de sorte que, lorsque le wagon arrive à Fort-William, s'il manque 100 ou 500 boisseaux, le cultivateur puisse prouver, par la lettre de voiture, qu'il a mis tant de boisseaux d'une certaine qualité de blé dans le wagon. M. Campbell suggère en outre qu'il soit nommé un conseil d'arbitres pour régler les contestations d'insuffisances. Le président de ce conseil pourrait être un des membres de la commission des grains. En tout cas, quelqu'un devrait être désigné pour régler ces contestations à mesure qu'elles se présentent et l'on épargnerait ainsi beaucoup de dépenses au cultivateur.

M. Campbell suggère encore que la forme du billet "C" soit modifiée, de manière à empêcher les compagnies d'éleveurs de faire avec un cultivateur un arrangement ou un contrat, en vertu duquel le cultivateur s'engage à accepter le coulage du wagon au lieu de la quantité de blé emmagasiné. Encore que de rares compagnies d'éleveurs consentiraient à pareille chose, c'est ce qui est arrivé dans quelques cas. Voici un cultivateur qui met trois pleins wagons de blé dans un élévateur. Il obtient de l'élevateur un billet d'emmagasinage de, disons, 3,000 boisseaux de blé.

La compagnie d'élevateur exige de l'agriculteur un contrat—bien souvent l'agriculteur n'en a pas connaissance—par lequel il s'engage à accepter immédiatement le chargement quelconque des trois wagons de blé arrivant à Winnipeg et que la compagnie prétend avoir été de 33,000 boisseaux. Quand l'agriculteur constate qu'il lui manque deux ou trois cents boisseaux de blé et qu'il présente une réclamation, on le met en présence de son engagement par lequel il a consenti à accepter le transport du chargement par ces wagons spéciaux. Il n'y a absolument rien qui puisse prouver que la compagnie a chargé dans ces wagons la quantité complète du blé qui était dans l'élevateur. C'est une difficulté qui devrait être réglée à la première occasion.

M. Campbell conseille en outre que le paragraphe de l'article 26 soit replacé dans la loi. Quand j'ai parlé à M. Campbell, je connaissais le texte de ce paragraphe, mais je l'ai oublié aujourd'hui.

Il a été supprimé et M. Campbell pense qu'il devrait être rétabli.

Telles sont les suggestions que m'a indiquées M. Campbell. C'est un homme pratique, je le connais depuis trente-cinq ans. Il a été acheteur et commerçant de grain pendant des années; il a fait un travail très effectif depuis cinq ou dix ans en s'occupant des réclamations des agriculteurs. Il sait comment s'y prendre, il connaît tous les agents des chemins de fer et des grains, les inspecteurs et les membres de la commission. Dans des douzaines de cas il a perçu de \$50 à \$500 ou \$600 des compagnies de chemins de fer pour les agriculteurs. Dans beaucoup de cas, toutefois, elles ont absolument refusé de payer, et les agriculteurs ont subi une perte.

C'est dans les manutentions entre la compagnie de chemin de fer et celle de l'élevateur que se produisent les pertes. Quelquefois le grain coule hors du wagon; c'est la faute du chemin de fer et non de l'agriculteur. D'autres fois, la perte est due à des erreurs commises dans les éleveurs soit par les proposés aux pesées du grain, soit par connivence dans les éleveurs. Si les propositions de M. Campbell étaient adoptées, elles contribueraient pour beaucoup à empêcher ces pertes, et si elles se produisaient cela permettrait de régler la question très vite avec un minimum de dépenses et d'épargner aux agriculteurs ces lourdes pertes qui se sont produites pendant très longtemps.

Quand on considère le montant de ces excédents qui ont permis aux compagnies d'élevateur de gagner l'an dernier plus d'un million de dollars et quand nous songeons aux moyens qu'elles prennent pour lutter contre un agriculteur qui a été refait de cent ou quatre cents ou cinq cents boisseaux de grain, il est vraiment atroce qu'elles aient tout ce surplus pour elles et qu'elles soient si regardantes pour payer les pertes qui se produisent dans leurs éleveurs ou sur les chemins de fer qui transportent le blé depuis l'élevateur du fermier ou sa plate-forme jusqu'à la tête des lacs.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'examinerai certainement cette question et je ferai en sorte que mes fonctionnaires étudient les suggestions présentées.

Quand mon honorable ami a parlé des pertes et des excédents, il a semblé laisser entendre que les pertes se produisaient aussi dans les éleveurs du Gouvernement.

M. TURRIFF: Pas dans tous