

pres voies pour satisfaire les expéditeurs canadiens; et cependant nous constatons que tous nos wagons se trouvaient dans la Nouvelle-Angleterre; toutes les compagnies de chemins de fer de l'ouest des Etats-Unis étaient dans la même situation.

L'hon. M. Dandurand:

D. Les compagnies à court de wagons retenaient les vôtres?—R. Bien plus, elles permettaient aux consignataires de les retenir indéfiniment.

L'hon. M. Robinson:

D. Et elles en faisaient des entrepôts?—R. Exactement.

M. Biggar:

D. Vous avez employé une expression qui m'a porté à croire que la raison pour laquelle on permettait aux wagons de demeurer indéfiniment sur les voies avant d'être retournés était en réalité l'espoir de les retourner soi-même chargés.—R. Pas tout à fait, monsieur. On les utilisait comme entrepôts. Nous avons constaté qu'aux environs de Boston se trouvaient plusieurs centaines de wagons du Pacifique-Canadien chargés de foin, et que les voies d'évitement de ce parc à wagons étaient fermées. Les wagons y arrivaient chargés de pâte de bois, 300 à 400 wagons ainsi chargés de pâte de bois à destination de quelques pulperies de la Nouvelle-Angleterre; ces wagons y demeuraient indéfiniment. On n'imposait aucun déboursé à la firme qui les retenait ou à la personne qui les utilisait comme entrepôts.

L'hon. M. Horsey:

D. Les autres compagnies, j'imagine, gardaient aussi les wagons et les utilisaient comme entrepôts?—R. Oui. Elles pirataient, comme nous disions, sur ces wagons. Elles chargeaient ces wagons et les dirigeaient sur n'importe quel endroit, à discrétion.

D. Quand le versement échéait-il?—R. Quand les wagons sont chargés ou vides il s'effectue un rapport commun. Ce rapport se dresse quand les wagons sont dirigés sur le point de jonction, et il porte la signature des deux agents. Du jour de la signature commence l'imposition d'un déboursé de \$1 par jour pour l'usage des wagons jusqu'à leur retour au point de jonction ou jusqu'à leur remise à l'autre chemin de fer.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Au point direct de contact?—R. Au point direct de contact avec l'autre chemin de fer, ou avec le chemin de fer propriétaire des wagons.

M. Biggar:

D. Vous voulez dire que si les wagons appartiennent au chemin de fer A et occupent les voies du chemin de fer B, B rembourse A pour le nombre de jours que B retient les wagons. Supposons alors que les wagons soient retournés au chemin de fer A, la question est réglée. Mais supposons que le chemin de fer B dirige les wagons sur le chemin de fer C, la responsabilité de B cesse, et C prend à ce moment toutes responsabilités à l'endroit de A jusqu'au retour des wagons à A?—R. En effet, monsieur. Nous avons un organisme de surveillance, appelé l'*American Railway Association*, qui compte une division du service des wagons, l'une des plus importantes de ses divisions. Elle surveille les opérations et agit comme tribunal pour décider de toutes discussions sur les responsabilités.

D. Vous étiez en train d'expliquer le fonctionnement du régime pour le Pacifique-Canadien et le National-Canadien en matière d'économies à obtenir de leur unification.—R. La situation entre le Pacifique-Canadien et le National-

[M. E. G. O'Brien.]