

l'actif pourront être saisis pour payer les frais d'exploitation. Maintenant, vous proposez de soustraire les biens et l'actif à la saisie, et de ne laisser saisir que les profits ou les revenus, quel que soit le nom qu'ils doivent porter pour le paiement des dettes de la compagnie.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur peut-il citer les noms des employés de chemins de fer qui n'ont pu se faire payer ?

L'honorable M. FERGUSON : Si les honorables sénateurs lisent minutieusement l'article de l'interprétation de la loi des chemins de fer, ils verront que ceci aurait pour effet de faire passer les créances des porteurs d'obligations, avant les taxes, même avant les taxes imposées par le gouvernement.

L'honorable M. CASGRAIN : Les taxes restent.

L'honorable M. FERGUSON : En vertu de la loi, les frais d'exploitation comprennent non seulement le louage du matériel roulant, mais tous les loyers, les charges ou l'intérêt sur l'argent déboursé pour acheter des terrains appartenant à la compagnie, pour des terrains achetés et non payés. Pourquoi les créances des porteurs d'obligations auraient-elles priorité sur celles du propriétaire du terrain vendu à la compagnie, et dont la compagnie n'a pas complété l'achat ? Est-il juste de donner préséance aux porteurs d'obligations sur les travaux employés à l'exploitation du chemin et au transport du trafic ?

L'honorable M. CASGRAIN : Où voyez-vous le mot "biens" parmi les item des dépensés ?

L'honorable M. FERGUSON : En définissant les frais d'exploitation, le paragraphe comprend toutes ces choses. L'alinéa (C) se lit ainsi :

Toutes les rentes ou intérêts payés sur le prix des terrains qui appartiennent à la compagnie et qui ont été achetés mais n'ont pas été payés ni en totalité ni en partie.

Pourquoi les droits des porteurs d'obligations doivent-ils passer avant ceux de celui qui a vendu son terrain à la compagnie du chemin de fer ? Pourquoi sa créance doit-elle passer avant les salaires des personnes employées à l'exploitation du chemin et au transport du trafic ? La disposition a une grande portée.

Hon. M. LOUGHEED.

L'honorable M. POWER : Il est remarquable que cette loi ait été en vigueur depuis quarante ans et qu'elle n'ait jamais causé d'inconvénients ou de difficultés, et cependant les honorables sénateurs prévoient de terribles conséquences, si nous retournons à la loi qui exista jusqu'à 1903 ?

L'honorable M. LANDRY : Pourquoi y a-t-il eu un changement ?

L'honorable M. POWER : On peut facilement comprendre que si la loi reste ce qu'elle est, maintenant que l'attention a été attirée sur cette loi, il serait presque impossible de se procurer le capital nécessaire à la construction des chemins de fer dans notre pays.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui citer un cas pour lui prouver les embarras qu'a causés l'ancienne loi aux créanciers ? Je veux parler du chemin de fer de la Bale des Chaleurs, à propos duquel nous avons fait une loi à cette session-ci. Nous avons décrété que les anciens créanciers devront être payés par les promoteurs, si je ne me trompe pas. Je crois me rappeler que le comité des chemins de fer a inséré dans le bill un article tendant à dire que les promoteurs doivent payer ces créanciers. Il a mentionné un grand nombre de travailleurs employés par la compagnie, les créanciers qui avaient fourni des matériaux, qui avaient augmenté la valeur de la propriété, la garantie des porteurs d'obligations, et qui ne pouvaient recevoir un dollar, parce que les créances des porteurs d'obligations avaient priorité sur leurs créances. Voilà un exemple, et je crois qu'en cherchant un peu, nous pourrions en trouver d'autres. A cette époque, si la loi avait été ce qu'elle est aujourd'hui, ils auraient pu saisir l'actif tangible. Ils auraient pu saisir les biens et l'actif.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur de de Salaberry connaît peut-être mieux qu'aucun autre membre de cette Chambre l'historique du chemin de fer de la Bale-des-Chaleurs. Si je me rappelle bien, les travailleurs furent protégés. Ce gouvernement-ci et le gouvernement provincial avaient, je crois, accordé à ce chemin de fer une subvention, et dès 1891 nous décidâmes par une loi que les créances des