

pas la même valeur, parce que sur le marché monétaire elles n'ont aucune valeur si on croit là qu'elles ne portent pas hypothèque sur l'actif de la compagnie. Si des créances non privilégiées sur les biens de la compagnie peuvent avoir priorité sur une hypothèque, les obligations n'ont aucune valeur.

L'honorable M. BEIQUE: Les frais d'exploitation faits avant 1903 n'auraient pas priorité sur les obligations, mais tous les frais d'exploitation ultérieurs à la date de la loi de 1903 auraient priorité et conséquemment porteraient atteinte aux obligations hypothécaires.

L'honorable M. CASGRAIN: Si l'honorable sénateur de Calgary lit l'article 138, il verra que l'erreur a été commise dans la rédaction de cet article. Dans la troisième ligne de l'article, il est dit: "Tels biens, actifs, loyers et revenus de la compagnie." Et plus loin: "Pourvu que tels"—il aurait dû être dit: "loyers et actifs."

Ces mots n'auraient pas dû être répétés. Je crois qu'on a fait l'erreur en rédigeant l'article. Assurément un changement aussi radical n'aurait pas été fait dans la loi des chemins de fer sans qu'une discussion quelconque se fût dans cette Chambre. J'ai cherché si une pareille discussion avait eu lieu ici, et j'ai constaté qu'en effet le bill y avait été discuté.

L'honorable M. LOUGHEED: Assurément, le gouvernement ne peut pas avoir fait une aussi grave erreur.

L'honorable M. CASGRAIN: Un changement radical avait été fait relativement aux obligations. J'ignore si j'ai le droit de dire cela ici; mais j'ai eu une entrevue avec le fonctionnaire qui a rédigé l'article, et il m'a dit qu'il ne se rappelait pas la chose. Evidemment ces mots ont été répétés dans l'article par inadvertance, et en les retranchant, nous remettrons la loi dans l'état qu'elle était avant 1903.

L'honorable M. FERGUSON: Je ne crois pas que l'honorable sénateur ait le droit de dire que ces mots ont été insérés par inadvertance en 1903. On n'a pas attiré mon attention sur ce sujet avant cette discussion, et je ne pourrai pas faire les références que je devrais faire pour venir à une conclusion intelligente à ce sujet. Je parle de mé-

Hon. M. SCOTT.

moire, mais je crois que le changement a été fait en 1903 pour faire concorder la loi générale avec le contrat fait avec la compagnie du chemin de fer Transcontinental. Dans la loi ne devaient pas être compris le matériel roulant ou autres choses semblables. Des exceptions avaient été faites.

Bien que la garantie fût considérée de premier ordre, de grandes exceptions avaient été faites, et si j'avais le temps, je vous dirais ce qu'étaient ces exceptions. Ce bill-ci ne devrait pas être adopté avant d'avoir été étudié avec soin. Il peut mener à la confiscation. Il donne priorité aux créances des porteurs d'obligations. A mon avis, ce qu'a dit l'honorable sénateur de Calgary est exact, à savoir que la loi de 1903 n'avait pas d'effet rétroactif, peu importe ce qui avait été fait. Je n'ai pas parlé des obligations qui existaient à cette époque et la disposition de la loi de 1903 ne s'appliquera qu'aux obligations émises depuis 1903. Ces porteurs d'obligations ont une certaine garantie. Les compagnies ont continué de faire des contrats et de vendre des obligations. Entre autres choses qu'elles ont faites, on peut dire qu'elles ont loué du matériel roulant. Si les honorables sénateurs veulent lire l'article de l'interprétation de cette loi-ci, ils verront que les frais d'exploitation y sont décrits, et qu'il s'y trouve plusieurs choses, entre autres celle-ci:

Toutes les redevances et tous les loyers ou sommes annuelles payées pour le matériel roulant.

Voilà une seule ligne, et il y a bien d'autres choses. Maintenant une compagnie a vendu des obligations et a loué du matériel roulant. D'après la loi existante, la créance du vendeur du matériel roulant aurait priorité sur celle du vendeur d'obligations, et les transactions se sont faites d'après ce principe-là. Maintenant vous proposez-vous, en changeant ces mots, d'invertir cet ordre de choses et de donner priorité au porteur d'obligations sur celle du vendeur du matériel roulant? Serait-il juste que le parlement changeât la situation des deux catégories de gens qui font des affaires avec la compagnie? Pourquoi les intérêts du porteur d'obligations seraient-ils plus chers que les droits de celui qui vend à la compagnie du matériel roulant? Si les honorables sénateurs lisent la loi des chemins de fer, s'ils lisent l'article de l'interprétation et voient ce