

exploiter sa voie. D'après la loi telle qu'elle existe, les directeurs peuvent continuer à emprunter de l'argent. Rappelez-vous que les porteurs d'obligations ne désirent pas reprendre les chemins de fer, parce que généralement ils ont prêté de l'argent sur ces obligations, croyant qu'ils avaient une première hypothèque sur le chemin, et que, quand même ces "coupons" ne seront pas payés cette année, ils finiront par être payés tôt ou tard, et que le chemin sera toujours responsable de leur paiement, mais après que cela aura duré durant quelques années, après que la dette aura grossi énormément, les porteurs d'obligations s'apercevront, en prenant possession du chemin que cette dette a dépassé la valeur des obligations.

Les porteurs d'obligations, qui croyaient avoir la première hypothèque constatent qu'ils n'ont que la deuxième. D'après ce système les obligations ne devraient pas se nommer obligations. Un billet de la compagnie vaudrait autant que les obligations, si celles-ci ne doivent avoir priorité qu'après le paiement des frais d'exploitation. Je crois que les gens qui vendent à la compagnie sont assez bien protégés lorsque chaque dollar des recettes sert à les payer. Ils ont une première hypothèque sur toutes les recettes et les loyers; mais le chemin lui-même, qui est hypothéqué en faveur des porteurs d'obligations, devrait leur rester et rien ne devrait avoir priorité sur les obligations.

L'honorable M. LOUGHEED: Mon honorable ami connaît-il quelque compagnie qui ait été victime des abus imaginaires qu'il a si éloquemment mis en lumière? Qu'est-ce qui a eu lieu pour justifier une pareille législation? Il me semble que les porteurs d'obligations d'un chemin, immédiatement après qu'ils ont constaté que les frais d'exploitation s'accumulent et grèvent l'actif de la compagnie, doivent exiger le paiement de leurs obligations. La loi, telle qu'elle existe à présent, offre une protection suffisante pour tous les objets en vue. Lors de la présentation du bill, j'ai dit que le public a le droit de voir à ce que ses chemins soient exploités, aux frais de n'importe qui. Le gouvernement du pays s'est montré, à plusieurs reprises, très généreux, en subventionnant presque chaque mille de chemin qui a été construit au Canada. Si le revenu général du chemin est insuffisant

pour permettre son exploitation, quelle garantie avons-nous qu'il sera exploité? Il me semble que la seule garantie que nous ayons aujourd'hui qu'un chemin devra être exploité au bénéfice du peuple du Canada c'est que les biens et l'actif de la compagnie seront grevés d'une hypothèque pour ses frais d'exploitation. Si cela est insuffisant, les porteurs d'obligations devront saisir le chemin ou permettre que ses biens et son actif soient hypothéqués pour garantir le paiement des frais d'exploitation. A ce sujet, ils doivent exercer leur jugement et ils peuvent forclorre leur hypothèque. Nous légiférons sur une question très importante qui comporte de grands intérêts, sans que rien ait eu lieu pour nous justifier de le faire. Je ne connais pas, depuis l'adoption de cette loi, un seul chemin, sauf l'Intercolonial,—et d'habitude nous exceptons ce chemin des chemins exploités intelligemment—je ne connais pas, dis-je, un seul chemin dont les affaires exigent une telle législation. Tous les chemins de fer que je connais ont un revenu suffisant pour payer leurs frais d'exploitation. Si quelque chose a eu lieu pour justifier un tel amendement, le gouvernement, à mon avis, aurait dû prendre la responsabilité de présenter cette mesure. Elle n'aurait pas dû être présentée par un simple membre du Parlement; non pas que je veuille contester à un honorable sénateur le droit qu'il a de présenter n'importe quelle mesure, mais comme le gouvernement a d'une manière particulière pris la responsabilité de se renseigner à propos de tous les placements d'argent faits dans les chemins de fer, je crois que dans ce cas-ci le gouvernement aurait dû prendre l'initiative.

L'honorable M. BEIQUE: L'honorable sénateur de de Lanaudière a bien répondu à la question de l'honorable chef de l'opposition. Le bill a pour objet de remettre la loi telle qu'elle était avant l'adoption de la loi des chemins de fer en 1903. Comme je l'ai dit, l'autre jour, j'ai présenté, il y a deux ans, une mesure exactement rédigée comme le présent bill et il a subi dans cette Chambre-ci sa deuxième lecture. Il me fallut partir pour l'Angleterre, et le bill fut retiré. Je cherchai alors à découvrir comment ce changement avait été fait dans la loi de 1903, et je ne pus y réussir. Il est avéré que le département des Chemins de fer em-