

BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

(En comité.)

La Chambre se forme en comité général pour l'étude du bill (PP) intitulé : "Loi modifiant la Loi des chemins de fer en ce qui regarde la créance privilégiée par l'émission de valeurs".

L'honorable M. CASGRAIN : C'est un bill très court. Il propose simplement de retrancher les mots "ces biens, cet actif" dans la cinquième ligne de l'article 138 de la Loi des chemins de fer, chapitre 37 des statuts de 1906, et c'est une très importante mesure. Elle est nécessaire à l'établissement de toutes les grandes entreprises du pays. Elle s'applique non seulement aux obligations des chemins de fer, mais aux intérêts d'autres entreprises, partout où la loi des chemins de fer peut s'appliquer, et je suis certain que la Chambre s'occupera particulièrement de ce bill, parce qu'il est de la plus grande importance pour les entreprises du pays.

La réalisation des plus grands projets dépend, comme vous le savez, de l'argent obtenu sur les obligations. Un des premiers devoirs de cette Chambre-ci est de protéger les obligations, c'est-à-dire le crédit du pays. Quoi qu'il en soit, nous devons nous rappeler qu'à du moment où une compagnie de chemin de fer ou toute autre compagnie, émet des obligations, la propriété est comprise dans l'hypothèque, c'est-à-dire que l'acte de fidécommissé déposé au département du secrétaire d'Etat, pour protéger les obligations, contient certaines dispositions, au nombre desquelles s'en trouve une qui transporte virtuellement l'actif aux procureurs des porteurs d'obligations, et il est permis à la compagnie d'exploiter l'autre entreprise à la condition qu'elle remplisse certaines conditions stipulées dans l'acte de fidécommissé. La principale de ces conditions tend généralement à exiger que les "coupons" soient payés le jour où ils deviennent dus ainsi que le principal des obligations à son échéance. Tant que les "coupons" ne sont pas payés, et tant que le principal des obligations n'a pas été acquitté, la succession légale a son recours contre les porteurs d'obligations. Elle est virtuellement et théoriquement la propriété

de l'actif. Conséquemment, les directeurs de la compagnie qui font de grandes dépenses, créent réellement, d'après la loi telle qu'elle existe aujourd'hui, une hypothèque sur un actif qui réellement ne leur appartient pas mais appartient réellement aux porteurs des obligations. Le présent bill a pour objet de remettre la loi telle qu'elle était avant 1903, quand la loi des chemins de fer fut refondue. Il tend à remettre la loi telle qu'elle était dans le statut de 1888. L'intention n'est pas de nuire à aucun des autres créanciers ; mais il doit être compris que chaque dollar du revenu ou du loyer sera employé à payer les dépenses d'exploitation du chemin de fer. Ce ne sera que lorsque le chemin de fer n'aura pas un revenu suffisant pour payer ses frais d'exploitation que l'article pourra s'appliquer, et assurément il sera temps alors d'avertir les porteurs d'obligations. Les porteurs d'obligations peuvent être payés de leurs "coupons" à même le revenu du chemin, tandis que les directeurs peuvent emprunter de l'argent des banques ou ailleurs pour payer les frais d'exploitation, et, au bout d'un an environ, lorsque les porteurs des obligations ne peuvent plus se faire payer leurs "coupons" et que le chemin menace de tomber en faillite, ils ne peuvent plus agir eux-mêmes ; ils ne peuvent agir que par l'intermédiaire de leurs procureurs. Ces procureurs résident au delà de l'Atlantique.

Quand un chemin de fer tombe dans des embarras financiers, un des fidécommissaires vient au Canada s'assurer de l'état des affaires de la compagnie. A son retour en Angleterre, les porteurs d'obligations sont convoqués. Trente jours est le plus court délai pour une assemblée de ces porteurs d'obligations ; mais comme les porteurs d'obligations sont éloignés les uns des autres, il faut six semaines ou deux mois pour avoir une assemblée, et durant tout ce temps la situation du chemin de fer s'aggrave. Après que les porteurs d'obligations se sont réunis et ont connu la situation du chemin de fer, la compagnie doit donner quelque raison pour expliquer pourquoi les "coupons" n'ont pas été payés ; elle doit mentionner quelque accident survenu au chemin, la stagnation des affaires ; elle dit que tout s'arrangera si elle peut continuer à