

quelques jours après pour l'Angleterre, cette proposition de loi fut abandonnée. Cependant, je dois appeler, l'attention sur ce fait que le présent bill, comme je l'ai dit il y a un instant, va plus loin que ne le voit l'hon. sénateur de Toronto. Il ne se rapporte pas seulement aux amendes; mais aussi aux frais d'exploitation. Ceux-ci ont une très grande importance. Voici comment ils sont définis par l'alinéa (cc) de l'article 2 de la loi des chemins de fer. Ils comprennent.

Tous les frais d'entretien du chemin de fer et tous les péages, loyers, ou sommes annuelles payés à l'égard des propriétés louées à la compagnie ou possédées par elle à part le loyer payé par toute ligne affermée, ou à l'égard du louage du matériel roulant loué à la compagnie,—aussi les rentes ou intérêts sur le prix d'achat des terrains appartenant à la compagnie, achetés sans avoir été payés en tout ou en partie,—et aussi toute la dépense relative à l'exploitation du chemin de fer et à son trafic, y compris toutes réparations et fournitures nécessaires au matériel roulant, lorsque ce dernier est sur les lignes d'une autre compagnie,—aussi, les contributions, taxes, assurances, et indemnités à payer par suite d'accidents ou de pertes,—aussi tous les salaires et gages des personnes employées à l'exploitation et au trafic du chemin de fer et tous les frais de bureau et d'administration, y compris les appointements des directeurs, les frais d'agence, de justice et autres du même genre,—aussi,—les frais et dépenses que la compagnie pourra faire en se conformant à toutes les ordonnances de la commission autorisée par le présent acte; et généralement toutes dépenses, s'il en est, non autrement spécifiées ci-dessus, qui, dans le cas des compagnies de chemin de fer anglaises, sont ordinairement portées au débit du revenu pour les distinguer de celles portées au compte du capital.

Comme on peut le voir, cette définition est si étendue qu'elle permettrait à une compagnie de chemin de fer, ou à ses directeurs, de détruire la valeur de ses obligations hypothécaires en laissant, par exemple, accumuler ses dettes contractées avec d'autres compagnies de chemins de fer par des achats d'approvisionnements dont elle pourrait disposer et même revendre, tels que des achats de charbon, etc., mais pouvant être classées comme faisant partie de ses frais d'exploitation. C'est pourquoi il me semble que l'amendement qui est maintenant devant nous est sagement conçu. En 1906, cette question fut examinée par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et je reçus d'elle une lettre déclarant qu'elle ne s'opposait pas au changement alors proposé, parce qu'elle ne se croyait pas atteinte par ce changement.

Hon. M. BEIQUE.

Je comprends très bien que de très puissantes compagnies de chemins de fer ne seront pas affectées par une loi comme celle qui est maintenant soumise; mais je verrais avec surprise des capitalistes placer leurs fonds en obligations de chemins de fer régies par une loi comme celle qui existe actuellement, vu qu'ils se trouvaient à la merci des directeurs du chemin. En relisant la discussion qui eut lieu dans le Sénat, en 1906, sur le sujet qui nous occupe encore présentement, je constate que l'honorable leader de la gauche a soulevé la question de savoir si les loyers et recettes comprenaient les prix de transport, et c'est pourquoi il serait peut-être à propos de substituer aux mots "biens et actif" les mots "prix de transport", en sorte que l'article du présent bill se lirait comme suit: "Ces prix de transport, ces loyers et ces recettes." Ces mots "prix de transport" pourraient être insérés quand le bill sera discuté en comité général.

L'honorable M. POWER: Les prix de transport sont des recettes.

L'honorable M. BEIQUE: Ce sont des recettes; mais la question fut soulevée, comme je viens de le dire, par l'hon. sénateur de Calgary. Je ne crois pas que l'on puisse douter que les prix de transport soient compris dans les recettes. Toutefois, je suis d'opinion que les frais d'exploitation doivent être une première charge sur les loyers et recettes du chemin au lieu d'être une première charge sur les biens eux-mêmes, parce que, s'il en était autrement, ils détruiraient la valeur des obligations hypothécaires. Lors de l'émission de ces obligations, les biens pouvaient être suffisants pour couvrir leur pleine valeur; mais par suite d'une mauvaise administration du chemin, si, par exemple, la compagnie a laissé grossir son compte de frais d'exploitation, comprenant les honoraires et frais de justice et les autres dépenses de toutes sortes faites sur le chemin, tous ces frais, sous l'application de la loi actuelle, auraient priorité sur les obligations hypothécaires.

L'honorable M. LOUGHEED: Je doute si la loi ne protège pas déjà sous ce rapport non seulement le public, mais aussi les hypothèques. Après tout, les biens de la compagnie doivent être nécessairement traités comme une propriété indivisible et