

ronne n'accepte pas ces chiffres. Il paraît aussi qu'en préparant leur réclamation de \$5,543,260.89, il y a un montant, imputé pour l'intérêt sur cette émission d'obligations, de \$1,012,950. L'avocat de la Couronne rejette aussi ce montant. Je crois que l'objection de l'avocat de la Couronne est bien fondée. Je suis d'avis que cette somme de \$1,012,950 pour intérêt payable jusqu'à 1917 n'est pas une charge qu'on puisse allouer d'après les termes du statut. Les travaux de construction, comme je l'ai fait remarquer, à l'exception de cette courte ligne éperon, ainsi dite, de la Malbaie aux chutes Nairn, ont été arrêtés en octobre 1912, et n'ont jamais été repris, en tant que la compagnie est concernée. Bien que, comme je l'ai déjà déclaré, entre directeurs et actionnaires, il pourrait être juste d'insérer tous ces montants de coût, je ne crois qu'entre vendeur et acquéreur, considérant le texte du statut, ce soient des sommes qu'on puisse convenablement allouer. Le statut, comme je l'ai fait remarquer, est précis et, à mon avis, sans ambiguïté. La considération à payer est la valeur des chemins de fer, ladite valeur devant être le coût réel desdits chemins de fer, moins les subventions et moins la dépréciation.

Puis suivent deux ou trois pages de discussion légale et de citations de causes, donnant les décisions de la cour sur des questions de valeur réelle. Je ne pense pas devoir en imposer la lecture au comité parce que, après tout, nous devons accepter la conclusion à laquelle en est arrivé M. le juge Cassels. Ses conclusions sont celles-ci :

Dans la cause de Kirby & Stewart vs. le Roi (1), une cause qui a été plaidée devant moi, j'ai refusé d'allouer à l'entrepreneur l'intérêt qu'il avait payé à la banque pour deniers requis pour la construction des travaux. Cette cause a été portée en appel à la cour Suprême du Canada et ma décision a été maintenue. Il y a une différence entre cette cause-là et la présente, sous ce rapport, la réclamation dans ce cas avait été faite par l'entrepreneur, et on lui avait alloué les profits ordinaires d'entrepreneurs. Le texte même du décret soumettant la question portait qu'il faudrait allouer le "coût réel et raisonnable."

A mon avis, allouer ces frais pour obtention d'argent et l'intérêt pour une période d'années, serait presque risible. Les travaux auraient pu être suspendus pour une autre période de vingt années, dans l'intervalle l'intérêt sur les obligations devrait être payé, s'élevant à deux ou trois millions de dollars de plus, et tout cela, admettant que la compagnie paie l'intérêt, serait imputé dans ses livres aux actionnaires, et si l'argument présenté est juste dans ce cas, la Couronne, en payant ce qui est défini par le statut être le coût réel des chemins de fer, devrait payer quelque trois millions de dollars pour intérêt pour lesquels aucune valeur n'est donnée en retour.

Les vues des divers comptables semblent être différentes. D'aucuns d'entre eux ont été plutôt effrayés de la portée possible de leur témoignage, et en sont venus à la conclusion que l'intérêt ne pouvait être convenablement imputé que durant une période raisonnable de construction.

Lorsque la cause sera terminée, il sera facile de fixer la somme qui devrait être allouée,

[M. Carvell.]

selon moi. Il faudra déduire le montant de la dépréciation, tel qu'arrêté. Il faudra aussi déduire les subventions fédérales ou provinciales, qui ne sont pas contestées, et aussi retrancher les item que je viens de mentionner relativement au chemin de fer Saguenay, et toutes sommes à déduire, après une estimation régulière, du coût du chemin de fer de Montmorency à Charlevoix et du chemin de fer de Mégantic.

J'ai pris passablement de temps, mais je crois que cela vaut bien la peine d'être enregistré. D'ici peu, j'indiquerai les réflexions que me suggère ce jugement—et je désire déclarer que je l'ai parcouru très à la hâte depuis que la discussion est commencée, mais je crois avoir exactement résumé le jugement quant aux chiffres.

L'hon. M. COCHRANE: Est-ce un jugement ou une décision?

M. CARVELL: J'ai lu le jugement.

L'hon. M. COCHRANE: Est-ce un jugement?

M. CARVELL: Non, ce n'est pas un jugement final.

L'hon. M. COCHRANE: C'est un rapport.

M. CARVELL: Un véritable rapport.

L'hon. M. COCHRANE: J'en conviens.

M. CARVELL: Si j'entreprenais de plaider la cause avec ce rapport sous les yeux, j'aurais une rude tâche. Je ferai connaître de mon mieux les conclusions que j'ai tirées de ce rapport. Il y a des choses obscures.

M. NESBITT: C'est son jugement.

M. CARVELL: C'est son jugement.

L'hon. M. COCHRANE: Non, ce n'est pas son jugement.

M. CARVELL: Vous êtes libre d'avoir vos idées; et j'aurai les miennes. C'est son jugement et il porte comme titre " Jugement rendu le 24e jour de janvier 1914," et il passera toujours pour le jugement de M. le juge Cassels et il sera consigné dans les Rapports de la cour d'échiquier du Canada. Il porte que, si les intéressés veulent en appeler, ils en ont le droit, et l'on nous dit qu'ils n'en ont pas appelé. S'ils en appellent, nous aurons dans les rapports de la cour Suprême du Canada un autre jugement qui confirmera ou infirmera celui-ci.

J'ai pris ces trois chemins de fer dans l'ordre dans lequel M. le juge Cassels les a passés en revue. Je mets à \$2,038,149 la réclamation du chemin de fer Québec-Montmorency, et additionnant les deux montants de \$500,000 et \$749,869, je défalque le total de la somme de \$2,038,149, ce qui donne \$743,280 comme valeur du Québec-Montmo-