

devront payer et racheter les présentes obligations infirmes, telles qu'énumérées dans l'annexe "A" attachée à l'acte ainsi que la dette flottante dont les détails sont énumérés dans l'annexe "B".

Maintenant, il est admis que ces deux item de \$500,000 mentionnés dans l'annexe "A" et aussi l'item de \$794,869.58 de dette flottante, comprennent une partie de cet item de \$2,038,149.40. Les avocats de la couronne, dans leur factum, prétendent que ces deux item de \$500,000 et de \$794,869.58 devraient être considérés comme le coût, à cette date du 1er juillet 1898. Je n'accepte pas cette prétention. Je ne puis voir comment on peut admettre, sans autre preuve, que le produit de ces obligations infirmes, à savoir \$500,000, a été employé à la construction du chemin de fer. Cela peut être ou ne pas être. C'est une question de preuve. Les obligations étaient détenues par diverses personnes, tel qu'indiqué à la page 15 de l'annexe "A". Elles étaient détenues comme garanties. La nature des créances de ces divers détenteurs aurait dû, à mon avis, être prouvée — à tout événement, avant d'admettre cet item, il faudra une enquête ultérieure, il en est de même pour le passif.

Il est indubitable qu'une partie de cet argent n'a jamais été employée à la construction du chemin de fer. Le colonel Wurtele a déposé comme suit :

D. A leur face même, il appert qu'un bon nombre de ces item n'ont jamais été employés à la construction du chemin de fer; comment expliquez-vous cela?

R. Ces sommes peuvent avoir été utilisées pour l'exploitation du chemin de fer; nous exploitons la voie ferrée à cette époque.

Il est impossible d'accepter le témoignage du colonel Wurtele pour établir que ces deux item en particulier ont été consacrés à la construction du chemin de fer. J'exige que l'on m'apporte d'autres preuves avant de concéder que ces deux sommes de \$500,000 et de \$794,869.58 ont été dépensées pour la construction de ces 21 milles de voie ferrée. Je suis chargé de déterminer la valeur de ces chemins de fer, le coût réel de ces entreprises. Or, si j'interprète la loi comme elle doit l'être à mon sens, je me vois dans l'impossibilité, en face des dépositions entendues, d'en venir à la conclusion que cette somme de deux millions de dollars doit être considérée comme étant le coût réel du chemin de fer jusqu'à ce jour.

Je n'ai pas à m'occuper, comme je l'ai déjà déclaré, de la façon dont la compagnie a tenu ses livres quant aux transactions qui ont été effectuées entre les directeurs et les actionnaires. J'ai uniquement à m'assurer, au meilleur de mon jugement, quel sens il faut donner aux mots "coût réel et valeur".

Au cours du procès, j'ai signalé la ligne de conduite à suivre. On trouvera le texte de mes remarques à la page 102 et les suivantes des dépositions telles que transcrites.

J'attirerai l'attention des avocats sur le fait que dans le contrat de fiducie, annexe "D", à la page 19, il y a une estimation du coût pour la construction de certains prolongements. La longueur totale est de 11 milles—et l'estimation totale est de \$149,947, ce qui ferait moins de \$14,000 par mille—et bien que, naturellement, la voie principale, construite antérieurement n'ait peut-être pas été construite à si bas prix, le contraste entre les deux chiffres, à savoir \$92,500 le mille, et \$14,000 est frappant.

Il semblerait que le chiffre des dépenses après le 1er juillet 1898 prête quelque peu à la controverse. Pour l'instant, il est inutile pour moi

de traiter la question des dépenses pendant la période comprise entre cette date et le mois de novembre 1916. Je discuterai la question plus tard. Après un examen minutieux, la Couronne est disposée à concéder la majeure partie de ces dépenses. Il y a une couple d'item qui soulèvent quelque opposition; mais ils n'ont guère d'importance et à mon avis, les témoignages rendus ont convaincu l'avocat de la Couronne que ces sommes devraient être admises. A tout événement, c'est là une question que nous pourrions étudier plus tard.

Le juge traite ensuite la question du chemin de fer Lotbinière-Mégantic. Voici les observations qu'il fait :

Au sujet du chemin de fer Mégantic, la somme se rapportant à ce chemin de fer est, relativement peu considérable, mais je crois que l'on devrait avoir une preuve additionnelle, dans le genre de celle suggérée dans le cas du chemin de fer Montmorency. La seule déposition que nous ayons est celle de M. Robbins, le gérant du chemin, et il se borne à des conjectures. Il peut être dans le vrai ou se tromper quand il dit que le chemin coûtera environ \$11,000 par mille. Je crois toutefois que l'on devrait fournir une preuve supplémentaire en faisant entendre des témoins de l'extérieur, autorisés à parler en ces matières.

Il s'occupe ensuite du chemin de fer Saguenay et il dit :

M. Matthews, le gérant du chemin, a été entendu comme témoin. Il déclare que la construction du chemin de fer Québec-Saguenay a été commencée en avril ou en mai 1911. Avant cela, il croit qu'on a fait des études préliminaires. Il fait remarquer que la construction proprement dite a été arrêtée vers le mois de septembre 1912, mais qu'on a continué certains travaux de moindre importance pendant assez longtemps après cette date. Il déclare aussi comme question de fait qu'un travail considérable a été fait en 1915 sur ce qui est connu comme l'éperon d'embranchement, du quai de la Malbaie aux chutes Nairn. Cet embranchement mesure 7.6 milles de long, croit-il. Il va plus loin et il explique que cette ligne en éperon a été construite dans le but de transporter la pâte de bois d'une usine située aux chutes Nairn. Parlant de la construction principale, il s'exprime ainsi :

"D. Vous dites que ce sont des embarras financiers qui vous ont arrêtés?"

R. Des embarras financiers nous ont arrêtés.

D. Depuis combien de temps est-il arrêté—depuis cette date?

R. Oui.

D. Depuis 1912?

R. Septembre ou octobre 1912."

Il n'y a eu aucun autre travail de fait, à l'exception des réparations à la ligne en éperon, mais sur la voie principale, de Saint-Joachim à la Malbaie, rien n'a été fait depuis octobre 1912, et les travaux ont dû être arrêtés à cause de manque d'argent.

Il est bon de se rappeler ce fait quand on en vient à considérer la réclamation faite par et au nom du chemin de fer Saguenay. Il semble y avoir eu deux émissions d'obligations, et pour émettre ces obligations on a dû allouer un escompte de \$833,600. Il y a eu des honoraires payés, d'après l'état donnant la liste des obligations émises, se montant à \$63,465.09. L'avocat représentant la Cou-