

Devant moi, l'avocat de la couronne a admis que les seules subventions, dont il était question à l'époque de l'adoption de la loi, étaient les subventions accordées par le Gouvernement fédéral. Cette opinion, à mon avis, est insoutenable. Je dois m'en tenir à la loi. La loi dit: "Moins les subventions". Il n'y a rien dans la loi de nature à restreindre le sens du mot "subventions" aux subventions accordées par le Gouvernement fédéral seulement. Le mot "subvention", d'après la définition du dictionnaire Webster's International, page 2070, signifie ce qui suit:

"Un octroi de deniers ou de propriété par un gouvernement comme celui de l'Etat ou d'une corporation municipale à un particulier ou à une compagnie pour aider à l'établissement ou soutenir une entreprise censée être d'intérêt public."

Le but manifeste de la loi est que toutes concessions faites par le public pour la construction de chemins de fer devraient être retranchées. Si, sous ce rapport, la loi et la convention basées sur la loi, ne répondent pas à ce que les parties se proposaient, il n'a pas d'autre chose à faire, selon moi, que de modifier la loi. Je suis obligé de prendre la loi telle que je la trouve, et d'après mon opinion, les subventions ne comprennent pas simplement celle du Dominion mais en même temps celles des provinces. Cette interprétation est importante car les subventions de Québec s'élevaient à quelque chose comme \$440,000, ce qui, suivant l'opinion que je professe, doit être déduit de la valeur établie.

Inglis vs Buttery (1). Dans l'affaire de la Dominion Coal Co. vs Dominion Iron & Steel Co. (2). Le juge Longley a renvoyé la preuve produite quant aux relations qui ont précédé la convention, et cette opinion a été confirmée par la cour d'appel de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que par le Conseil privé (3). Et dans une cause récente de la ville de Toronto vs la Consumers Gas Co. (2) jugée par le Conseil privé, Lord Shaw, rendant le jugement du conseil, s'est exprimé comme suit.

Je ne ferai pas cette lecture parce que c'est le jugement de lord Shaw et qu'il ne fait qu'appuyer l'opinion du savant juge de la cour d'Echiquier; le juge Cassels continue:

J'en suis maintenant à l'étude des comptes produits par les chemins de fer. Je parlerai d'abord de ce qui a trait à la division de Montmorency. Le premier item est en date du 1er juillet 1898; voie et matériel roulant, biens-fonds, bâtiments, etc., de la division de Montmorency, \$2,038,149.49. Cette somme, qui sert de point de départ, les compagnies prétendent qu'elle représente les frais de construction jusqu'à cette date-là. A cette même date, c'est-à-dire le 1er juillet 1898, le chemin de fer, suivant M. le colonel Wurtele, était construit jusqu'à Sainte-Anne. Il avait donc à peu près 21 milles de longueur et se prolongeait peut-être à un mille ou deux au delà de cet endroit. Mais, en admettant même que l'on eût alors construit 22 au lieu de 21 milles de la voie ferrée, les frais de construction devaient s'élever à environ \$92,500 par mille. D'après le colonel Wurtele, ils seraient d'à peu près \$100,000. Le chiffre paraît un peu fort. Les avocats de la compagnie du chemin de fer affirment que l'on avait fait l'acquisition d'une certaine partie de l'emplacement de la voie au delà de Sainte-Anne. C'est bien possible, mais je n'en ai pas la preuve. Il se manifeste ici une divergence d'opinion bien prononcée entre les avocats de la compagnie et

[M. Carvell.]

ceux du Gouvernement. Les avocats de la compagnie prétendent que le tribunal n'a à s'occuper que de déterminer le coût comme s'il s'agissait d'une reddition de comptes de directeurs à actionnaires du chemin de fer, et que, par conséquent, cette somme indiquée par les livres de la compagnie comme étant celle de la dépense faite jusqu'à la date en question doit être considérée comme représentant le coût de la construction. De nombreux témoins furent assignés: c'étaient des hommes tenus en grande estime, des comptables de Montréal qui firent des dépositions sur l'usage qui consiste à porter l'intérêt, etc., au compte du capital.

On se rendra compte de l'absurdité de cette prétention formulée au nom de la compagnie quand je ferai l'exposé de l'affaire du chemin de fer du Saguenay. Les directeurs d'une compagnie pourraient se voir obligés de payer une commission de 50 p. 100 pour emprunter un million de dollars. Il serait assurément tout aussi légitime que les directeurs et les actionnaires s'entendissent pour inscrire une pareille commission dans leurs livres. La compagnie pourrait aussi retarder la construction pendant une vingtaine d'années et, tout ce temps-là, payer l'intérêt de cette dette représentée par des obligations. Au point de vue de la comptabilité, les directeurs et les actionnaires peuvent trouver bon de porter dans les comptes les dépenses de toute sorte; mais il n'en va pas ainsi dans l'affaire dont je suis chargé. Je n'ai pas à m'occuper ici d'une reddition de comptes de directeurs à actionnaires; la tâche qui m'incombe consiste à décider entre le vendeur et l'acheteur, à déterminer le coût réel des voies ferrées, déduction faite des subventions et de la dépréciation.

La compagnie de chemin de fer prétend que, vu la destruction des livres de comptes de M. Beemer, il n'existe pas d'autres preuves. Il n'y a rien qui nous porte à croire que ces livres ont été détruits intentionnellement et dans le but d'empêcher toutes recherches de ce côté. Dans sa déposition, le colonel Wurtele a déclaré qu'il était exécuteur testamentaire de M. Beemer, mais que la succession était insolvable. Il avisa donc les héritiers de refuser la succession. Il a conservé les livres pendant plusieurs années, mais vu qu'il les considérait comme n'ayant plus aucune valeur et qu'ils occupaient un espace inutile, il les détruisit. Il est possible que cette lacune rende plus difficile l'estimation de la valeur de la voie ferrée. Lors du procès, j'ai déclaré que la chose ne me paraissait pas aussi impossible que semblait le croire les avocats A deux ou trois reprises, je leur ai fait observer qu'il serait facile de retenir les services d'estimateurs compétents pour examiner cette voie ferrée de Québec à Sainte-Anne et faire l'estimation en détail de sa valeur à l'heure actuelle. Va sans dire que cette estimation ne serait nullement concluante. La valeur actuelle du chemin de fer serait probablement bien plus élevée qu'à l'époque où il fut primitivement construit. Sous le régime de la convention conclue avec la couronne en conformité des dispositions de la loi, la compagnie est obligée de produire des titres clairs quant au droit de passage; or, je m'imagine que les actes signés pour conférer le droit de passage à la compagnie établissent le prix qu'elle a dû payer pour l'obtenir.

En vertu de l'acte fiduciaire, qui a été signé le 11 juin 1898, après l'adoption de la loi chapitre 59, 58-59 Vic., réglant de quelle façon sera dépensé le produit des actions et des obligations, il est stipulé qu'avec les sommes provenant de la vente des obligations, les syndics