

n'est pas insolvable dans le sens du Code. Je n'ai aucune preuve qu'elle ait les moyens de faire face à ses engagements et fût elle en état de le faire qu'elle ne doit pas être moins considérée en état de faillite parce qu'elle a cessé ses paiements depuis longtemps.

Quant à la compagnie Atlantique au Lac Supérieur, je trouve également au dossier la preuve qu'elle est insolvable dans le sens de la loi. Deux faits principaux me déterminent à cette conclusion. Le premier, c'est qu'elle n'a pas payé les gages de ses employés depuis le jour qu'elle a pris possession du chemin, c'est-à-dire depuis le premier janvier 1895 ; le 2e, c'est l'admission que je trouve dans la correspondance des officiers supérieurs de la compagnie qu'elle n'a pas les moyens de payer ses employés.

La liste de paie produite par McCarthy est de \$20,205 pour gages dus le 1er octobre 1895, ce qui comprend, comme je l'ai dit, environ \$5,000 dues avant le 1er janvier 1895. Je trouve dans cet item \$3,282.50 pour les journaliers qui ont pelleté la neige en janvier, février et mars 1895 ; \$1,893.17 pour salaire du surintendant, dont \$200 à peu près sont dues par la Baie des Chaleurs. En outre, il y a une somme de \$2,142.08 due à plusieurs marchands pour fournitures. La Compagnie n'a pas cherché à payer un seul sou sur ses dettes et lorsqu'elle a envoyé Rider pour payer quelques unes des créances dues par la Compagnie de la Baie des Chaleurs, le long de la ligne, et obtenu les affidavits dont j'ai parlé, on a laissé de côté complètement tout ce qui était dû par l'Atlantique.

Armstrong jure dans l'un des affidavits qu'il a donnés, que la Compagnie ne doit pas \$18,000 pour salaires, elle ne doit, dit-il, qu'un faible montant dont il ne peut donner le chiffre, parce que D. S. McCarthy, le surintendant, a enlevé frauduleusement les listes de paye et les livres de compte. Mais, d'après lui, dès que ces montants seront connus, ils seront soldés et la Compagnie a les moyens de le faire.

Cette assertion d'Armstrong est contredite par les affidavits pris par Rider le long de la ligne, et qui démontrent qu'il a constaté personnellement par affidavits des créances contre l'Atlantique pour gages au montant de \$6,393, ainsi qu'il appert de la liste des affidavits produits en cette cause. Il est encore contredit par le fait que les copies des listes de paye déposées par McCarthy dans le mois de septembre constataient une somme de \$17,000 dues pour salaire au 1er août dont \$5,000 par la Baie des Chaleurs.

Enfin il est contredit par la correspondance d'Armstrong et celle du président, laquelle constate l'incapacité absolue où la compagnie était de payer les gages des employés depuis le mois d'octobre 1894 jusqu'au 24 octobre 1895.

Le 31 octobre 1884, le président de la compagnie de la Baie des Chaleurs et de l'Atlantique au Lac Supérieur, car il remplit les deux charges, écrivait à D. S. McCarthy, surintendant de la compagnie de la Baie des Chaleurs :

"Dear Sir,

"I just receive yours of the 29th and under the circumstances I find your demand just but very discouraging as I am

not (and the Company either) in a position to meet your wants. So far it has taken all the money I could raise to keep the indebtedness rolling in the hope that a favorable solution would come out of Mr. Armstrong's mission and though he has been most positive in his hopes and assurances, I to-day find myself without any cash result.

"I cabled him to night pressing for a true answer so that I may fathom the position to its deepest depth and act accordingly. I am pretty sure that arrangements can be made with the Mess. Connolly to keep the line open and finished in the spring, but I cannot approach them till Mr Armstrong gives up his hopes. Mr Armstrong cables and letter are so much different to result achieved that I cannot explain or understand the whole matter. He must have been played with, or made a fool of. The intended strikers should be kept quiet for a few days more or awed by threats of justice. I will wire as soon as I receive news.

Yours truly,

J. R. THIBAudeau."

Je cite cette lettre parce que la compagnie Atlantique n'est que la continuation de la Compagnie de la Baie des Chaleurs, et que l'état de gêne ou d'insolvabilité dans lequel la compagnie de la Baie des Chaleurs se trouvait à cette époque a continué à exister de la même manière après le 1er janvier 1895, sous le régime de la compagnie Atlantique au Lac Supérieur.

Dans une lettre du 10 mai 1895, écrite par C. N. Armstrong, directeur-gérant de l'Atlantique au Lac Supérieur, adressée à D. S. McCarthy, je lis ce qui suit : "I am obliged to leave to-morrow to close our financial arrangements there, which will enable us to at once clear off all indebtedness on the line. I am due in London on the 21st and as I will cable money from there, I think there is no doubt about your being placed in funds by June 1st to pay all wages. Our employees have been patient and I hope they will continue so. We have had a great deal to contend with and have done our best for them, and I wish them to have confidence and they will be well treated in the future.

"I remain

"Yours very truly,

Signed :

"C. N. ARMSTRONG,

"Managing-director."

Le 15 juin 1895, le président de la compagnie écrit à D. S. McCarthy :

"Your letter of the 11th is to hand with detailed memorandum of our liabilities. Indeed your people must be very good to have waited so patiently for their money, and it proves amply the confidence they must have in our Superintendent. However, I now hope that funds will be sent to you in the course of next week and that we shall be in a position to wipe off the whole of our indebtedness. The issue of our debentures which was to take place on Wednesday last the 13th, has been delayed till today and will be closed on Tuesday evening, so we can fairly expect funds by Thursday next, and in that case I would likely go down and see the men paid off. Mr. Armstrong finds things very favorable for the

issue and is assured by his agents that it will be successful."

Yours truly,

Signed : "J. R. THIBAudeau."

Le 4 juillet 1895, le président écrit au même :

"I have yours of the 2nd instant and I really hardly know what answer I should give you. We find out that outside pressure (the C. P. R. no doubt) is taking away from us not only the Government sympathies and support, but actually is forcing it to shirk his binding arrangements with us. Mr. Morgan is still in Ottawa and trying to make things right, but I do not know what the result will be. Things are delayed in London on account of the bad faith and rascally hesitations of the Government.

"I will to-night cable your wants to Mr. Armstrong as we cannot do any thing from here."

"Yours truly,

"J. R. THIBAudeau."

Le 24 octobre 1895, c'est-à-dire depuis que l'exploitation de la ligne a cessé, le président écrivait encore à McCarthy :

"Dear Sir,

"The Directors have decided that the line should be reopened for traffic without delay and that all employees of the line willing to work should be given the opportunity of assisting in keeping the line open.

"Every effort is being made to pay arrears of wages as soon as possible and the directors will not cease their efforts, but they feel that they are justified in asking for the loyal support of all employees."

(Signed)

J. R. THIBAudeau,

President.

"C. N. ARMSTRONG,

Managing director."

Je n'ai donc pas d'hésitation à en venir à la conclusion que la compagnie était réellement insolvable, et qu'elle est incapable de continuer la construction ou seulement l'exploitation du chemin. Le jugement ne parle pas de l'accusation que les intimés ont portée contre le ministre des travaux publics et D. S. McCarthy, gérant de la compagnie, d'avoir conspiré ensemble pour empêcher la circulation des trains et favoriser ainsi la procédure actuelle. Cette accusation est aussi peu raisonnable en droit que mal fondée en fait. Le ministre a procédé dans l'exécution d'un devoir public. McCarthy me paraît s'être conduit du commencement à la fin avec une loyauté que le gérant et le président reconnaissent dans la correspondance que j'ai citée. Qu'il ait refusé, d'accord avec les employés de la ligne, privés de leur salaire depuis un an et plus, de continuer l'exploitation du chemin à moins que leur salaire ne fût payé et dans l'espérance que la ligne sera exploitée par d'autres, la chose est naturelle et raisonnable ; ce qui n'est pas raisonnable c'est de leur en faire un crime.

J'invite maintenant les créanciers et les parties à me donner leur avis sur la nomination du séquestre.

Le tribunal devait procéder trois jours

près
séque
d'une
pour
dure
comm
la G
On
une r
rera
chem
P.
form
en ch
délit

UN

Le
ticle
rentie
"(
1892,
n'aur
Parta
min
vers
deux
plain.

Cé
ment,
voire
qu'à
quelq
la pro
parois
des A
vaie
bles,
des g
long

Le
tides
de la
Garn
qui tr
et do

"Le
consti
Cet

soupe
temps
plus i
de la
énora
bois ;
comm
longt
trepi
comp
Mère,
parlé
un mi
ment,
millio
à pap
pulpe
tionne
évalu
tonne
nel co
moiti
pour l
envir
dével
dinair