

que sir Rodolphe Forget, à qui nous ferons cadeau de trois ou quatre millions. Je me rends compte aussi bien que tout autre membre de cette Chambre de la nécessité de communications à établir par chemin de fer sur la rive nord du Saint-Laurent et, de même que mon honorable ami de Kingston, je suis d'opinion que, dans d'autres circonstances, il pourrait être opportun d'y pourvoir. Il faut se souvenir qu'après le vote de la loi en vertu de laquelle le chemin de fer devrait être payé au prix que la cour d'Echiquier aurait déclaré qu'il vaut, une enquête longue et dispendieuse a été tenue au cours de laquelle une masse de preuves a été recueillie. Je n'ai pas lu les dépositions, mais il en est fait mention dans le jugement rendu le 24 juin dernier par M. le juge Cassels, conformément à cette preuve. Si le comité me le permet, je lirai une partie de cette décision, afin qu'elle paraisse dans le compte rendu des Débats, car je pense que les citoyens de ce pays devraient avoir une occasion de la lire eux-mêmes et savoir si le Gouvernement est justifiable d'agir comme il le tente de le faire. Le jugement dit:

Depuis l'instruction de ces affaires, j'ai lu attentivement les témoignages et les pièces produites devant moi et j'ai aussi examiné les questions à résoudre. Comme celles-ci dépendent beaucoup de l'interprétation à donner à la loi en ce qui concerne la marche à suivre pour une détermination des sommes à payer; comme, de plus, l'écart est grand entre le mode d'évaluation auquel les compagnies de chemins de fer soutiennent qu'il faudrait avoir recours et l'opinion que je me suis formée à cet égard, il peut être, je crois, préférable, avant de poursuivre cette enquête davantage, d'obtenir sur ce point l'avis de la cour Suprême à supposer que le droit d'appel existe, afin de me remettre dans la bonne voie, si je me suis trompé.

Je dois dire que j'ai longuement étudié cette affaire et je profite de l'occasion pour exprimer aux avocats de toutes les parties mes remerciements pour l'aide précieuse qu'ils m'ont fournie. La loi en vertu de laquelle ces affaires sont soumises à la cour d'Echiquier du Canada est le chapitre 22, 6-7 George V, sanctionnée le 18 mai 1916. Elle décrète que "le Gouverneur en conseil peut autoriser le ministre des Chemins de fer et des Canaux et lui donner le pouvoir d'acquiescer aux termes et conditions que le Gouverneur en conseil peut approuver, les chemins de fer décrits dans l'annexe à la présente loi, ainsi que tel équipement, dépendances et propriétés employés relativement à ces chemins de fer, que le Gouverneur en conseil peut juger nécessaires pour leur exploitation. Il y a trois chemins de fer de mentionnés dans l'annexe:

(a) La ligne de chemin de fer communément appelée le chemin de fer de Québec à Montmorency et à Charlevoix, s'étendant depuis la rue Saint-Paul, dans la cité de Québec, jusqu'à Saint-Joachim, une distance d'environ quarante-trois milles et un cinquième.

(b) Le chemin de fer de Québec au Saguenay, s'étendant depuis son raccordement avec le chemin de fer de Québec à Montmorency et à Charlevoix à Saint-Joachim, dans le comté de

[M. Carvell.]

Montmorency, jusqu'à Nairn-Falls, dans le comté de Chalevoix, une distance d'environ soixante et deux milles et huit dixièmes; et

(c) Le chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, s'étendant depuis Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à Saint-Jean-des-Chaillons, dans le comté de Lotbinière, une distance d'environ trente milles.

L'article 2 décrète:

La considération à payer pour chacun des chemins de fer et pour tout équipement, dépendances et propriétés qui peuvent être acquis comme susdit sera leur valeur telle que déterminée par la cour d'Echiquier du Canada; ladite valeur devant être le coût réel desdits chemins de fer, moins les subventions et moins la dépréciation, mais ne devant pas excéder quatre millions trois cent quarante-neuf mille dollars, à l'exclusion de la dette en obligations en cours que le Gouvernement doit assumer, mais qui ne doit pas excéder deux millions cinq cent mille dollars.

Le conseil des chemins de fer et de la Couronne admet que le maximum de la considération de \$4,349,000 et \$2,500,000 est le prix maximum à payer pour ces trois chemins de fer. Conformément à la loi, une convention a été passée entre la Couronne et la compagnie du Saguenay, la compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force de Québec, le chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, et la compagnie de chemin de fer, d'éclairage, de chauffage et de force de Québec. Les différents chemins de fer sont mentionnés dans tout le contrat, la première sous le nom de "compagnie du Saguenay"—la deuxième sous le nom de "la compagnie de chemin de fer de Québec"—la troisième, sous le nom de "la compagnie du chemin de fer de Mégantic", et la quatrième, sous celui de "la compagnie de force de Québec".

Le chemin de fer mentionné comme (a) dans l'annexe de la loi, et communément appelé le chemin de fer de Québec à Montmorency et à Charlevoix, est celui qui est appelé "la compagnie de chemin de fer de Québec" dans la convention en question. Le nom a été changé législativement.

On le voit, ces trois chemins de fer séparés ont été réunis en un seul par le contrat intervenu entre les compagnies respectives. Le contrat les a tous soumis au même contrôle et à la même administration et ils sont considérés comme une seule entité dans la loi de l'an dernier. Lorsque le Gouvernement décida d'acheter ces chemins de fer, il les acheta comme un seul tout et non comme trois portions. Lorsque le ministre parle de les séparer, disant qu'il va en abandonner deux et acheter le troisième, je dis qu'il n'a pas la juridiction voulue pour cela. Le Gouvernement peut avoir cette juridiction en vertu d'une autre loi, celle de 1915, mais il ne l'a pas en vertu de la loi de 1916, parce qu'il a le droit d'acheter les trois chemins de fer à un prix que doit déterminer un juge de la cour d'Echiquier.

M. MORPHY: Je crois que la loi dit que le Gouvernement "peut" acheter les trois. Dans ce cas, le texte embrasse les trois chemins de fer, et l'on peut en acheter un.