

Cooper, Fairman and Co., au-delà de.....	\$ 23,000 00
C. N. Armstrong, gérant au-delà de.....	100,000 00
	<hr/>
	\$177,057 31
ajoutant pour gages dus	5,000 00
et pour les trois jugements.	1,234 14

nous trouvons un total de \$183,291 45

Il y a encore la créance de McFarlane, sous-contracteur d'Armstrong, pour la construction du chemin. Cette créance est d'environ \$189,000.00, montant pour lequel le parlement, par le statut 1891, ch. 97, lui a réservé première hypothèque sur le chemin pour obtenir de lui qu'il abandonne son droit de retenon.

Dans le cours de décembre dernier, la compagnie a envoyé un nommé J. W. Rider payer quelques-uns des employés le long de la ligne. Rider, dans son affidavit, ne dit pas le chiffre des sommes qu'il a payées, mais par les reçus annexés aux affidavits produits, cette somme ne doit être qu'une bagatelle. Cet affidavit de Rider est extraordinaire et doit être examiné avec soin.

Après avoir donné son titre d'agent général de fret et de passagers pour la compagnie Atlantique, il déclare que le 7 décembre dernier, on lui a remis une liste comportant les sommes dues pour gages aux employés de la compagnie de la Baie des Chaleurs, au 1er août dernier, avec instruction de se rendre le long de la ligne et de payer toutes les réclamations pour gages d'après la liste en main et qui seraient vérifiées par lui; qu'on lui a remis les fonds nécessaires pour cet objet; qu'en arrivant à Caplin, il a commencé à payer les employés, et qu'il a payé tous ceux qui se sont présentés. C'est dans cette course qu'il s'est fait remettre par une cinquantaine d'employés de la ligne des affidavits d'un caractère bien particulier, et dont huit au moins ont été désavoués depuis sous serment. Ces affidavits, imprimés, sont dans la forme suivante:—

"Je, soussigné, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit:

"Que je suis créancier de la Compagnie de chemin de fer.....pour la somme de.....

"Que je ne crois pas que la dite compagnie soit insolvable, et que je suis satisfait du contraire:

"Que je considère l'action du commissaire des chemins de fer de cette province, en prenant ces procédés contre la dite compagnie, inutile, vexatoire, et très préjudiciable, à mes intérêts comme tel créancier, ainsi qu'à la dite compagnie, et que je suis absolument opposé à ce qu'il leur soit donné suite.

"Et, lecture faite, j'ai signé.

"Assermenté devant moi, à..... dans le district de.....ce..... jour de décembre 1895."

Il n'est pas nécessaire d'insister sur le caractère étrange des deux derniers paragraphes de ces affidavits qui sont donnés presque tous par des journaliers et des illettrés.

Il est vrai que des personnes mieux placées ont donné des affidavits du même genre.

Je mentionnerai les officiers et actionnaires de la compagnie et les créanciers,

dont je mentionne les noms plus haut, tels que: J. H. Wurtolo, Arch. Campbell, J. D. Shallow, A. E. Gervais, James Cooper, James Baxter, Fred. Walsh et Campbell & Brodie, mais il est impossible d'attacher aucune importance à leur croyance que la compagnie n'est pas insolvable, parce que rien ne démontre qu'ils connaissent le véritable état des affaires de la compagnie, son avoir et son débit, et surtout son incapacité de payer de pauvres employés qui souffrent et attendent leur salaire depuis plus d'un an.

Quant à considérer l'action du commissaire des chemins de fer comme inutile et vexatoire, ils ne sont guère compétents à exprimer une opinion sur ce point. La question demande une étude plus sérieuse que celle qu'ils paraissent avoir faite, et je ne suis pas disposé à abdiquer mon jugement devant le leur.

Pour en revenir aux paiements faits par Rider, le long de la ligne, au milieu du mois de décembre dernier, et aux affidavits qu'il a fait donner en même temps par les employés, les journaliers et quelques marchands, j'ajouterai que pour eux les deux compagnies n'en font qu'une ainsi qu'il est évident d'après les affidavits et les comptes annexés, et la chose n'est pas surprenante, le président, le gérant et le surintendant étant les mêmes dans les deux compagnies, et cette partie du chemin de l'Atlantique étant connue sous le nom de section de la Baie des Chaleurs. Enfin, cette dernière compagnie n'étant que la continuation de la première.

Je ferai remarquer que contrairement au serment de Rider, qui dit avoir payé à Caplin tous ceux qui se sont présentés, je trouve qu'Alexis Bujold s'est présenté, qu'il a donné un affidavit, No 43, qu'il est encore créancier des deux compagnies pour une somme de \$80.20, dont \$19.75 dus en 1884, c'est à dire par la compagnie de la Baie des Chaleurs. Rider n'a donc pas payé cet individu, car chaque fois qu'il a payé un créancier, le reçu est annexé à l'affidavit, et mention en est faite dans l'affidavit.

Je trouve encore l'affidavit de Théophile Poirier, No 55, pour \$174, pour pension fournie aux hommes, en 1893, 1894, 1895 et pour ouvrage comme journalier en 1894; le compte de 1893 est de \$36, 1894 \$32, \$28 et \$5. Ces sommes, jointes au compte de 1895, formaient celle de \$184.70, et je trouve une note au crayon, que \$10 ont été payées le 11 décembre. Cette note explique pourquoi Poirier est resté créancier de \$174, mais elle constate aussi que Rider est loin de lui avoir payé tout ce qui lui était dû jusqu'au 1er janvier 1895.

J'en dis autant de l'exhibit No 58 de E. Kerr, à qui il est dû \$11 pour avoir accompagné l'arpenteur dans le mois d'août 1894. J'en dis autant du No 19, affidavit de McClellan, qui, sur \$44 dus en 1894, n'a reçu que \$10 en acompte. Il est inutile d'en citer d'autres, les cas sont nombreux. Cela explique comment Rider s'est bien gardé de donner une liste des montants qu'il a payés. On verra par une admission produite durant le délibéré, à ma demande, que ces affidavits ont été pris par ce même Rider durant le même voyage.

Il résulte de ces faits, ou que Rider

n'a pas dit la vérité, lorsqu'il jure qu'il a payé tous les créanciers à Caplin, ou que la liste qu'il avait en mains était une liste tronquée. Je préfère croire à cette dernière alternative, mais dans ce cas, comment se fait-il que la compagnie lui a mis en main une liste incomplète? car il est constaté par McCarthy qu'il a remis au bureau central à Montréal une liste complète de tout ce qui était dû jusqu'au mois d'août 1895. Cette liste consistait qu'il était dû \$17,000 aux employés, journaliers et maîtres de pension le long de la ligne dont \$5,000 par la compagnie de la Baie des Chaleurs. C'est cette liste qui aurait dû lui être mise en mains et non pas une autre qui n'est pas produite, dont on ne connaît pas la nature, et qu'il est impossible de contrôler. Il faut encore remarquer que Rider jure qu'on lui a donné une liste de tout ce qui était dû par la compagnie jusqu'au 1er août.

On serait porté à comprendre d'après ces expressions que la liste comprenait tout ce qui était dû aux employés de la ligne jusqu'au 1er août. C'est une manière de parler fallacieuse, en ce qu'elle donne à entendre que cette liste comprenait tous les gages dus au 1er août aux employés de la ligne. Tel n'est pas le cas. Cette liste se rapporte qu'aux gages dus par la compagnie de la Baie des Chaleurs et elle a cessé d'exploiter sa ligne le 1er janvier 1895. Tous les gages, depuis ce temps, sont dus par la compagnie Atlantique.

C'est après avoir étudié attentivement cet affidavit de Rider, qui m'a surpris tout d'abord, en ce qu'il donne à entendre qu'il a payé les gages dus jusqu'au 1er août 1895 à tous ceux qu'il a rencontrés, que j'ai, durant le délibéré, obtenu des avocats des intimés une admission que c'est le même Rider qui a pris les 50 affidavits de Caplin et des environs, en même temps qu'il faisait les paiements mentionnés dans sa déposition.

Je conclus donc sans hésitation que la compagnie de la Baie des Chaleurs est insolvable. Je lui trouve une dette de \$183,000 et de \$180,000, total \$363,000, avec trois jugements contre elle et une saisie pendante, et les salaires d'employés en souffrance depuis au-delà d'un an. Je ne lui connais absolument rien à son avoir, ni bien, ni argent, ni créance. Il est vrai qu'elle a vendu son chemin à l'Atlantique moyennant \$400,000 qui devaient être payées comptant; \$500,000 en obligations de la compagnie Atlantique et \$900,000 en actions libérées du capital social de l'Atlantique.

Les paiements en argent, obligations et actions devaient être faits dans les six mois du 15 avril 1894, sinon la vente était nulle et non avenue, et sans effet. Puisque l'Atlantique a été mis en possession plus de six mois après cette date, on doit supposer que les \$400,000 ont été payées et employées quelque part. Quant aux obligations et actions de l'Atlantique, j'ignore si la compagnie de la Baie des Chaleurs les possède, et comme j'en viens à la conclusion que l'Atlantique est insolvable, légalement parlant, je n'attache guère d'importance à cette créance. Il me suffira de dire que l'article 17, section 25, C. C., déclare que "la faillite est l'état d'un commerçant qui a cessé ses paiements." Il est impossible de prétendre que la compagnie de la Baie des Chaleurs