

raient intégralement les dettes existantes sur les travaux (la créance de M. C.-N. Armstrong étant évaluée à \$20,000 environ), et qu'ils recevraient une subvention de \$400,000, payable ainsi : \$200,000 après le tronçon du 60e au 80e mille terminé ; et \$200,000 lorsque le reste du chemin jusqu'à Paspébiac serait construit ; et une subvention additionnelle de \$50,000 pour la confection du pont sur la Cascapédia.

Vers la fin de janvier ou le commencement de février 1891, une convention a été conclue avec M. L.-J. Riopel, alors directeur-gérant de la Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs,—d'après laquelle MM. Heaton Armstrong et John J. McDonald s'obligeaient à verser à la banque de Montréal \$175,000, destinées à satisfaire aux dettes existantes sur les travaux, le reliquat, quel qu'il fût, devant être remis à M. Riopel pour les actionnaires de la Compagnie.

Il était aussi convenu que MM. Heaton Armstrong et John J. McDonald s'engageraient à tenir le chemin en service et activité pendant cinq ans après son parachèvement.

M. John J. McDonald, en évaluant le coût présumable du chemin, mit dans son estimation une somme de \$50,000, qu'il s'attendait à être contraint de payer à M. Pacaud pendant la marche des travaux pour avoir son aide et assistance auprès du gouvernement provincial.

En mars 1891, M. John J. McDonald apprit que M. Angus M. Thom et d'autres avec lui, avaient en leur pouvoir d'entreprendre, et se chargeraient probablement d'exécuter les travaux restant à faire pour achever le chemin ; et qu'ils recevraient pour leur exécution une subvention de \$560,000, en sus des \$50,000 pour la confection du pont de la Cascapédia.

Vers la fin de janvier 1891, M. Charles N. Armstrong avait eu un entretien avec M. Ernest Pacaud, qu'il représente jouant le rôle d'entremetteur dans les affaires qu'il avait à traiter comme entrepreneur avec le gouvernement provincial. Dans cet entretien M. C.-N. Armstrong avait dit à M. Pacaud que l'arrangement avec M. John J. McDonald paraissait être tombé, et avait voulu savoir si, au cas où il se trouverait d'autres personnes pour faire les travaux, le gouvernement provincial serait disposé à traiter avec elles et à leur accorder les mêmes conditions que celles offertes à M. John J. McDonald. M. Armstrong ayant demandé ensuite à M. Pacaud à quel prix il voudrait mettre l'affaire en termes d'être conclue, M. Pacaud lui avait répondu qu'il lui en obtiendrait la conclusion moyennant \$100,000. Sur quoi, il fut convenu entre eux que M. Pacaud ferait l'arrangement pour M. Armstrong, et toucherait en récompense \$100,000.

Le 13 mars 1891, les honorables MM. Mercier, Robidoux, Charles Langelier, et Shehyn, tous quatre membres du gouvernement de la province de Québec, partirent de Montréal avec M. Pacaud pour New-York par chemin de fer. M. Armstrong alla jusqu'à Saint-Jean, province de Québec, dans le même train, ayant été entendu que M. Pacaud parlerait alors aux ministres susmentionnés et viendrait dire à M. Armstrong, avant l'arrivée à Saint-Jean, si le gouvernement consentait à traiter avec le nouveau syndicat. M. Pacaud accompagna les ministres dans leur wagon privé, et vint à Saint-Jean annoncer à M. Armstrong que l'affaire, à coup sûr, se conclurait d'une manière satisfaisante dès que l'on saurait que l'arrangement avec M. McDonald était manqué ; mais qu'on n'avait encore aucune information de M. McDonald à ce sujet.

Le 17 avril, M. Angus M. Thom soumit une offre à l'honorable Pierre Garneau, commissaire des travaux publics et premier ministre *ad interim* (elle est imprimée au long sous le No 13 parmi les pièces)—de poursuivre les travaux, achever le chemin de fer, et le mettre en état d'exploitation pour le 31 décembre 1892, jusqu'à Paspébiac et de là au bassin de Gaspé, aussitôt que les circonstances le permettraient. Cette offre supposait la réorganisation de la compagnie, et était faite sous la condition que la compagnie réorganisée recevrait les diverses subventions votées par la législature provinciale. Elle portait que les créances légitimes et privilégiées alors existantes seraient payées par une personne que le gouvernement chargerait de ce soin, après qu'elles auraient été vérifiées par M. Thom, représentant la compagnie ; et comme garantie de l'exécution de l'offre, il serait déposé \$500,000 en obligations. Cette pro-