

P37. Métapédia (où il y a une station de l'Intercolonial) et Gaspé. Cette compagnie reçut des subsides en terre—10,000 acres par mille—de la province de Québec et aussi \$3,200 par mille et une autre somme du parlement fédéral, le tout formant \$620,000. Vers la fin de 1889, soixante milles avaient été construits plus ou moins bien au coût de un million, deux cent trente-cinq mille piastres. La Compagnie reçut en retour \$525,000 de la Puissance et \$350,000 de notre province. Elle eut des difficultés avec les entrepreneurs, dont l'un d'eux tomba en déconfiture, et les travaux furent arrêtés pendant un certain temps. A la session de 1890, la législature de Québec passa un acte autorisant le lieutenant-gouverneur en conseil à annuler, dans certains cas, les chartes des compagnies de chemin de fer qui ne réussiraient pas à remplir leurs engagements vis-à-vis le public, et à contracter des arrangements avec d'autres corporations commerciales ou individus capables de conduire les travaux à bonne fin.

Quelques-uns des premiers membres de la Compagnie de la Baie des Chaleurs, aiguillonnés et épeurés par cet acte provincial, se réorganisèrent et, pour se donner une meilleure apparence et un crédit plus fort sur le marché de Londres, demandèrent une charte au parlement fédéral.

L'acte passa aux Communes sans faire de bruit, mais rendu devant le comité des chemins de fer du Sénat, M. Barwick, aviseur légal de la Banque Ontario, présenta une opposition. Cette banque et celle des Cantons de l'Est avaient fait des avances d'argent à M. McFarlane, sous-entrepreneur pour le compte de M. Charles Armstrong (celui-ci ayant reçu le contrat pour tous les travaux) et avaient conséquemment une réclamation contre lui. M. Barwick, parlant au nom de ces