

l'Acte 52 Victoria, ch. 3. Par la même loi, la subvention de \$3,200 par mille affectée aux 30 milles entre le 71e et le 100e mille, fut doublée pour les 30 milles entre le 41e et le 70e mille, ce qui portait la subvention pour cette section à \$6,400 par mille. La Compagnie déposa entre les mains du gouvernement de ses obligations au montant de £83,000 comme garantie de son engagement de construire cette section du 70e mille au 100e mille sans subvention du parlement fédéral.

La subvention totale accordée par le Parlement du Canada était de.....	\$620,000
Sur laquelle a été payée la somme de.....	524,175
Ce qui laisse une balance non acquise de.....	95,825

Tous les paiements ont été faits sur le rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement, après inspection.

Le 9 juin 1886, M. Charles N. Armstrong conclut un contrat avec la Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs pour construire et équiper la voie de Métapédia à Paspébiac moyennant \$20,000 par mille, payables comme suit : \$6,400 sur la subvention fédérale et \$13,600 par mille en bons de la Compagnie portant première hypothèque. Il était convenu par ce contrat que si la législature de la province de Québec substituait un paiement en argent à la subvention de terres accordée à la Compagnie, le dit Armstrong recevrait cet argent au lieu d'un montant équivalent de tels bons de la compagnie, et que le montant nécessaire pour former les \$13,600 par mille serait payé en argent ou en bons hypothécaires, au choix de la Compagnie.

Le 8 juillet 1888, M. Henry Macfarlane conclut avec M. Charles N. Armstrong un contrat, qui fut confirmé et ratifié par la Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs, par lequel Macfarlane s'engageait à achever les premiers 40 milles de voie alors en partie construits, et à compléter la section suivante de 20 milles en prolongement des dits 40 milles.

Pour garantir les paiements à faire à Henry Macfarlane, le contrat stipulait que les 60 milles de voie avec tout le matériel roulant en dépendant, resterait en sa possession et sous son contrôle comme garantie, jusqu'au paiement final de toutes les sommes qu'il aurait droit de recevoir en vertu de ce contrat.

Henry Macfarlane a achevé les premiers 40 milles du chemin, a construit en partie les 30 milles suivants, mais a laissé inachevés sur la section comprise entre les 50e et 60e milles, le ballastage, certains ponts en cours de construction, des stations, réservoirs, etc. La voie entre le 1er et le 60e mille est en suffisant état de service pour permettre la circulation de trains réguliers de voyageurs et de marchandises.

Par son sous-contrat, Macfarlane devait recevoir, pour tous les travaux qu'exigeait l'achèvement des premiers 40 milles, douze et demi pour cent en sus du prix de revient; et pour garantie du paiement de cette somme, une partie de la subvention provinciale, jusqu'à concurrence de \$70,000, lui fut transportée.

Macfarlane se chargea de l'entreprise à une époque où les tranchées étaient recouvertes de neige; il ne put se rendre compte par l'inspection du terrain de l'étendue des travaux à faire, et s'en rapporta là-dessus au dire de M. C.-N. Armstrong.

Les travaux restant à faire sur ces 40 milles étaient beaucoup plus considérables qu'on ne l'avait dit à Macfarlane.

Sur les certificats des travaux exécutés par Macfarlane en vertu de son contrat, la Compagnie obtint le paiement de \$70,000, partie de la subvention provinciale de \$3,500 par mille pour les 80 milles entre le 100e et le 180e milles qui avait été affectée aux 80 milles compris entre le 20e et le 100e milles. La Compagnie et M. C.-N. Armstrong n'ont point payé à Macfarlane le montant qui lui revient par son sous-contrat; par suite, Macfarlane dut suspendre ses paiements, et le 30 novembre 1889, il passa un acte de cession de ses biens. MM. Riddell et Watson, de Montréal, sont actuellement les curateurs à la faillite Macfarlane.

Macfarlane réclame une somme considérable en vertu de son contrat. La question du montant à déterminer est pendante actuellement devant la cour Supérieure de la province de Québec, siégeant dans et pour le district de Montréal. La créance de Macfarlane est privilégiée; c'est une dette de la Compagnie de la baie des Chaleurs