

toute production de témoignages pouvant avoir le caractère d'une investigation des actes faits officiellement par le gouvernement de la province de Québec; et a nié que le Sénat du Canada et votre comité eussent le pouvoir de faire une enquête sur les accusations formulées par le conseil des opposants.

Votre comité, comme résultat de son examen et de l'ensemble des témoignages produits devant lui, trouve que les faits suivants ont été constatés:—

#### EXPOSITION DES FAITS CONSTATÉS.

La Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs a été constituée en corporation en 1882 par Acte de la législature de Québec (45 Victoria, chapitre 53).

Cet Acte lui donne le pouvoir d'établir un chemin de fer partant de quelque point situé sur le chemin de fer Intercolonial, près de la rivière Ristigouche, ou se raccordant à ce dernier chemin, et se prolongeant jusqu'à New-Carlisle ou à la baie de Paspébiac, avec le droit de continuer la ligne jusqu'au bassin de Gaspé.

Le même Acte portait qu'il serait valable et pleinement exécutoire, à tous égards, relativement aux sections de la voie qui seraient commencées dans les cinq ans et terminées dans les dix ans de sa sanction (1er mai 1882).

Par un autre Acte de la législature de Québec, passé à la même session (45 Victoria, chapitre 23) le lieutenant-gouverneur en conseil est autorisé à accorder une subvention de 10,000 acres de terre par mille de voie ferrée, pour la construction d'un chemin de fer entre la station ou gare de Métapédia, dans le comté de Bonaventure, sur l'Intercolonial, et le bassin de Gaspé, en passant par le port de Paspébiac, dans le même comté, sur la baie des Chaleurs; pourvu que la longueur de ce chemin ne dépasse pas 180 milles.

Un Acte ultérieur de la législature de Québec, passé en 1886 (49-50 Victoria, chapitre 76) a autorisé la conversion de la subvention en terres, accordée par l'Acte de 1882, en secours d'argent sur le pied de 35 centins l'acre, que la Compagnie recevrait quand les terres à elle attribuées seraient vendues et le prix payé.

Par un autre Acte de la même législature, passé en 1888 (51-52 Victoria, chapitre 91), le lieutenant-gouverneur était autorisé à affecter aux quatre-vingt milles compris entre le vingtième mille à l'est de Métapédia et Paspébiac, les premiers trente-cinq centins par acre de la subvention convertie en argent applicable aux 80 milles de voie qui s'étendent entre Paspébiac et le bassin de Gaspé. Cet Acte portait que, dans le cas de cette affectation, les seconds trente-cinq centins de la subvention pour les 80 milles, à l'est de Métapédia, aboutissant à Paspébiac, seraient appliqués aux 80 milles de Paspébiac à Gaspé; cet Acte portait aussi que les 35 centins ainsi affectés aux 80 milles entre Métapédia et Paspébiac, seraient payés de la même manière que les premiers 35 centins à payer pour ce parcours.

En 1883, par l'Acte 46 Victoria, chapitre 25, le Parlement du Canada accorda pour la section de voie comprise entre Métapédia et Paspébiac, distance de 100 milles, une subvention ne devant pas excéder \$3,200 par mille, ni excéder en totalité \$320,000. Les travaux n'ayant pas été commencés, et les circonstances n'indiquant rien de favorable pour leur commencement à une époque prochaine, on résolut d'entreprendre de construire les premiers vingt milles à partir de la station de Métapédia comme ouvrage du gouvernement; pour cet objet, le parlement vota en 1884 (47 Vic., ch. 8) une somme de \$300,000. On fit un appel de soumissions; des offres furent reçues, mais aucune ne se trouvait dans les limites du crédit de \$300,000. La Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs ayant offert de construire et d'exploiter cette section de 20 milles, sa proposition fut acceptée par un ordre en conseil daté du 18 septembre 1885, et le contrat fut signé le 7 novembre 1885. Un contrat provisoire fut aussi passé le même jour pour la construction du reste des 80 milles subventionnés à \$3,200 par mille, si la subvention de \$3,200 par mille affectée aux premiers vingt milles était appliquée à la seconde section de vingt milles, ce qui ferait pour celle-ci une subvention de \$6,400 par mille. En 1886, l'acte 49 Vic., ch. 17, ratifia cette subvention doublée, et le terme pour l'achèvement des travaux fut prolongé au 1er décembre 1888.

La voie n'étant pas achevée le 1er décembre 1888, la balance impayée de la subvention (\$244,500) se trouva périmée, et elle fut votée de nouveau en 1889 par