

AU CHAPITRE SIXIÈME,

le Commissaire fait un tableau fantaisiste, quoique peu attrayant, de la manière dont les expropriations de terrains requis pour le chemin de fer auraient été faites. Qu'il me soit permis de déclarer qu'au contraire, les expropriations ont été faites par réglemeut à l'amiable avec les six cents propriétaires des dits terrains. Sur tout le parcours des soixante milles, il n'y a pas eu lieu de faire vingt expropriations sous l'autorité de la Cour. Les quelques propriétaires qui n'ont pas encore été indemnisés n'en doivent pas attribuer toute la cause à la Compagnie.

Au reste, lorsque l'on sait que les municipalités ont voté l'argent nécessaire pour rembourser à la Compagnie le coût d'achat du droit de passage, il est facile de comprendre que ces propriétaires ont tout intérêt à régler à l'amiable. En parcourant les témoignages de l'enquête, j'ai constaté que plusieurs plaignants ont fait erreur dans leurs déclarations. Car ces propriétaires ont été expropriés suivant les formalités indiquées par la loi, ainsi qu'il appert par les dossiers déposés à la Cour Supérieure, à New-Carlisle, pour MM. Abraham LeBlanc, Louis Gauvreau, Abraham Dugas, Louis Bujol et autres.

Quant aux accusations portées contre la Compagnie, de "défaire les clôtures, de "déplacer les chemins publics et d'obstruer les cours d'eau, de mettre le feu au bois "et de commettre toutes espèces d'empiètements," la Compagnie ne s'est rendue coupable d'aucun de ces faits. Les entrepreneurs, qui sont responsables des travaux, ont pu, en certains cas, causer du mécontentement. Mais chaque fois que la chose est parvenue à la connaissance de la Compagnie, celle-ci s'est empressée d'y porter remède, autant qu'elle pouvait le faire. Souvent les entrepreneurs et sous-entrepreneurs ont déclaré à la Compagnie que ces plaintes n'étaient pas fondées. Je remarquerai de nouveau que ces accusations sont le résultat d'une enquête ex-parte, et qu'il n'a pas été permis à la Compagnie de relever un nombre d'erreurs et d'exagérations qu'il aurait été facile d'indiquer au Commissaire, lors de l'enquête. Une seule action a été instituée contre la Compagnie, par M. Théophile Landry, de Carleton, pour réclamer un demi arpent de terre nécessaire pour la station, et que ce Monsieur avait offert gratuitement à la Compagnie, à la condition que la station fut placée à l'endroit qu'elle occupe. Cette action fut prise par MM. Montambault et Langelier, avocats, immédiatement après le retour de M. Langelier, commissaire, en décembre 1889, et le demandeur n'a pas jugé à propos de faire diligence dans cette cause.

AU CHAPITRE HUIT,

M. Langelier traite la question de la gare de Maria. Je me contenterai de référer au volumineux dossier déposé au Département des Travaux Publics, pour justifier la compagnie dans le choix qu'elle a fait pour le site de cette gare. L'on y constatera que M. Light, l'ingénieur inspecteur du gouvernement local, M. Ridout, ingénieur inspecteur du gouvernement fédéral, M. LeDac, ingénieur de l'entrepreneur, M. J. C. Bailey, ingénieur de renom, M. C. N. Armstrong, entrepreneur en chef, et M. MacFarlane, le sous-entrepreneur de la compagnie, sont tous d'accord sur le choix du site actuel. Du reste, la population de la municipalité était divisée sur cette question.