

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 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.