

qu'il faut pour ces constructions ni de faire ces travaux aux prix établis pour le pilotage dans le cahier des charges.

(4) Si donc le gouvernement décidait de s'en tenir à ces changements projetés, comme nous ne désirons avoir aucune difficulté avec l'administration, nous demanderions à être déliés du contrat et à être payés :—

(a) Pour les travaux réellement faits.

(b) Pour l'ouvrage, la main-d'œuvre et les moyens employés à faire des arrangements et préparatifs pour l'achèvement de l'entreprise conformément à notre contrat, ce qui comprendrait les chemins et les constructions, ainsi que les préparatifs pour exécuter une entreprise de \$4,000,000 aujourd'hui soudainement réduite à \$2,500,000.

(c) Et que notre matériel soit accepté au prix qu'il sera évalué.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

MANNING, McDONALD, McLAREN ET CIE.

L'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 24 février 1884.

MONSIEUR,— Conformément à vos instructions, nous avons, ce jour, reçu les nouveaux plans pour le pilotage et les chevalets à être construits sur la section "B" du chemin de fer canadien du Pacifique pour franchir différents lacs et étangs, au lieu d'emprunts de roche et de remblai, ainsi que voulu par notre contrat; et en réponse à la demande que vous nous avez faite de soumettre un prix pour exécuter cette entreprise, nous avons l'honneur de joindre à la présente une liste de prix pour les diverses sortes de travaux.

En même temps, nous avons l'honneur de dire que nous préférerions faire ces travaux à la journée, aux conditions mentionnées dans notre contrat, pour les raisons suivantes, savoir :—

1. La grande difficulté d'en constater le coût probable, en tant que les matériaux devront être charroyés sur de longues distances dans un pays raboteux et défavorable, et la nécessité de se soumettre à des prix de transport extravagants.

2. L'incertitude quant aux salaires que nous aurons à payer cette année, et qui, nous le craignons, seront beaucoup plus élevés.

3. Le grand risque de défauts et de défectuosités et défauts dans les constructions, et, par suite, la nécessité de changements et réfections, résultant de la nature difficile des travaux, de l'action de l'eau ou de la glace sur la position des ouvrages, et la circulation de convois sur ces travaux, et autres accidents imprévus pendant la construction — ce dont nous ne saurions devenir responsables.

4. La brièveté du délai accordé pour l'achèvement de l'entreprise, ce qui est la cause de frais beaucoup plus considérables qui ne peuvent être raisonnablement estimés ni prévus à l'heure qu'il est.

Lorsque vous examinerez les prix que nous soumettons aujourd'hui, vous voudrez bien faire attention à ces circonstances ainsi qu'à la nature défavorable de la localité dans laquelle les travaux doivent être faits pour se procurer des matériaux et des approvisionnements, ce qui met hors de question toute comparaison avec les prix auxquels les travaux pourraient être faits ailleurs.

Nous faisons la présente offre à la condition expresse que le gouvernement soumettra incontinent à un arbitrage toutes choses en différend entre lui et nous, y compris la question du montant que nous toucherons à titre de compensation des changements que fera, d'après nous, cette modification de l'entreprise, et en conséquence de quoi les emprunts de roches et les remblais sont supprimés et le montant de notre contrat réduit d'environ un million et un quart de piastres, quand nous avons dépensé une très forte somme pour ouvrir le pays, construire des chemins, des maisons, et des bateaux, et nous procurer les outils et outillage de fer et d'acier nécessaires pour exécuter les travaux entrepris en premier lieu, la plus grande partie desquels sera dispensée. Et nous seront privés de l'avantage d'exécuter l'entreprise primitive au prix du contrat, ce qui seul pourrait nous rembourser des fortes dépenses que nous-