

COPIE

(31bb)

Des lettres de MM. Manning, McDonald et Cie, en date du 7 janvier et du 24 février 1881, respectivement,

OTTAWA, 7 janvier 1881.

MONSIEUR,—Le 10 septembre dernier, nous avons reçu de l'ingénieur chargé de la direction des travaux que nous sommes à faire en exécution de notre contrat avec le gouvernement, pour construire la portion du chemin de fer canadien du Pacifique connue sous le nom de "section B," une communication transmettant, de la part de l'ingénieur, l'ordre qu'exception faite de trois ou quatre des lacs se trouvant sur la ligne du chemin (savoir, le Premier lac, le lac à la Truite et trois des endroits à remplir sur le lac Long), au lieu de remplir les lacs et les baies avec de la roche d'emprunt, ainsi que projeté lors de la demande des soumissions et de l'adjudication de notre entreprise, la ligne de chemin de fer devra traverser ces lacs et ces baies sur des ponts construits sur pilotis, et enjoignant aussi d'employer des chevalets dans les portions du chemin qui, d'après le contrat, devaient être faites au moyen de remblais dont la construction signifie pour nous—pour employer les expressions du cahier des charges—la suppression de la plus grande partie de l' "emprunt de terre supplémentaire," et son remplacement par des charpentes.

Nous avons commencé les travaux en exécution de notre contrat de bonne heure dans l'été de 1879; mais comme l'entreprise a été adjugée trop tard pour nous permettre de rendre nos approvisionnements sur les lieux pendant l'hiver de 1878-79, nous n'avons pas pu faire beaucoup de progrès avant les gelées du mois de novembre 1879, époque depuis laquelle nous avons poussé les travaux avec vigueur non seulement en exécutant l'ouvrage même de la construction du chemin, mais aussi en faisant des préparatifs pour achever cette construction dans le délai prescrit par notre contrat, sachant bien que ce délai était de l'essence du dit contrat et que l'on exigeait de nous que notre entreprise fût terminée à l'époque prescrite. Nous avons eu à combattre des difficultés d'une nature peu ordinaire, et les facilités pour nous procurer les approvisionnements, les machines, les voitures et les hommes nécessaires pour poursuivre l'entreprise avec succès, et sur lesquelles nous avions droit de compter en vertu des termes de notre contrat, nous ont fait défaut: nous voulons parler de l'usage du chemin que l'on est à construire sur la section n° 15. Bien que par les termes du contrat le gouvernement ne fût pas tenu de donner accès par ce chemin, le 1er juillet 1879, il était obligé de le faire—pour citer le devis n° 98—"quelque jour ensuite," ce qui, nous informe-t-on, veut dire "dans un délai raisonnable ensuite." Même aujourd'hui ce chemin n'est pas encore complètement terminé, et ce n'est que depuis septembre qu'il nous a été permis de mettre à profit de quelque manière l'usage de cette portion du chemin.

Entre autres préparatifs faits pour nous permettre de terminer notre entreprise, nous avons transporté à grands frais sur les lieux, dans le but de pratiquer les "tranchées de la ligne" et de faire les "emprunts de roche," pas moins de 90 grues dont il n'aurait pas fallu la moitié pour la portion de tranchée dans la roche classée sous le chef de "tranchées de la ligne."

Il résulte du contrat, aujourd'hui, que nous avons en réalité accompli, en travaux réellement exécutés sur le chemin et préparatifs faits pour terminer l'entreprise, les portions les plus onéreuses de notre ouvrage.

Mais, naturellement, beaucoup de choses que nous avons exécutées, par exemple, en faisant des chemins, et en nous procurant et rendant sur le lieu des opérations les machines voulues pour terminer notre entreprise, et exécutant les travaux nécessaires, n'ont pas été, et naturellement aussi, ne pouvaient pas être certifiées, et, par consé-