

ou pour cause de quelque changement, modification ou augmentation à ces travaux, ou aux dits plans et devis, ou par suite de l'exercice d'aucun des pouvoirs conférés au gouverneur en conseil par le dit acte, intitulé : "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," ou aux commissaires ou à l'ingénieur, par le présent contrat ou par la loi, de réclamer ou demander une autre somme pour travaux additionnels, ou comme dommages ou autrement, l'entrepreneur renonçant expressément par la présente à toute telles réclamations et prétentions à toutes fins et intentions quelconques, excepté dans les cas prévus par la quatrième clause du présent contrat."

La dernière clause en dernier mentionnée est comme suit :—

4. "En tout temps avant le commencement des travaux ou pendant l'exécution d'aucune de leurs parties, l'ingénieur sera libre de faire toutes les modifications qu'il croira nécessaires aux comptes, à la ligne du tracé du chemin de fer, à la largeur des tranchées, aux terrassements, aux constructions, ou à n'importe quelle chose se rattachant aux travaux, que ces modifications augmentent ou diminuent la quantité des travaux à exécuter ou la dépense, et l'entrepreneur n'aura droit à aucun paiement additionnel à raison de telles modifications à moins qu'elles n'aient l'effet de modifier les rampes ou la ligne du tracé, auquel cas le prix de l'entreprise sera diminué s'il en résulte une diminution des travaux, ou augmenté s'il en résulte une augmentation des travaux, dans la proportion que les commissaires jugeront convenable, leur décision en cette matière devant être définitive."

Par le fait du récent incendie, je n'ai pas à ma disposition de données par lesquelles je pourrais faire voir un résultat quelconque de modifications de rampe ou d'un tracé; mais je suis parfaitement convaincu que toutes les modifications opérées eurent plutôt pour effet de diminuer que d'augmenter la quantité des travaux, et si cette démonstration m'était possible, l'on verrait que le prix de l'entreprise doit être diminué en proportion et que l'entrepreneur se trouve à avoir reçu plus qu'il n'avait droit, et bien au-delà du chiffre indiqué par le compte maintenant présenté.

Dans la circonstance, accéder partiellement ou complètement à ces réclamations, aurait, je pense, un résultat très fâcheux. Ce serait inviter tous les autres entrepreneurs de la ligne à s'entendre entre eux pour présenter des comptes de travaux additionnels, etc. On ne saurait dire jusqu'à quel point cela irait. Cela neutraliserait les efforts que fait le gouvernement pour établir le système des contrats sur un pied satisfaisant dans d'autres parties du pays, car l'on se ferait cette idée que, quelles que soient les conditions de l'entreprise, quelles que soient les pertes ou les bénéfices prévus, l'entrepreneur, d'une manière irrégulière, il est vrai, pourra en fin de compte se tirer d'affaires.

Je ne doute nullement—c'est mon opinion que j'exprime—que par le fait de la politique erronée adoptée au commencement du chemin de fer Intercolonial, que de fortes sommes seront en fin de compte payées pour travaux additionnels; mais, je crois que dans l'intérêt du public il serait judicieux de contester de telles réclamations aussi longtemps que possible, et lorsqu'il deviendra nécessaire d'en venir à un règlement appuyé sur des motifs non strictement légitimes, le mieux sera probablement d'adopter un principe applicable à chaque entrepreneur de la ligne, et, pour arriver à quelque chose de définitif, d'obtenir la sanction du parlement au mode de règlement proposé avant de prendre aucune décision à cet égard.

Sous tout rapport, ce moyen me paraîtrait beaucoup plus satisfaisant que de recourir à des règles arbitraires et injustifiables pour chaque cas, comme M. Brydges le recommande, ce qui, j'en ai la certitude, ne ferait qu'aggraver les difficultés au lieu de les aplanir.

Je suis, etc.,

SANDDFORD FLEMING, *ingénieur en chef.*

L'hon. ALEX. MACKENZIE, ministre des travaux publics.