

comment on pourrait classer ces matériaux. On trouve un exemple de ce classement entre les stations 1155 et 2000. Entre ces points on a compté 457 verges cubiques de roc solide et 3,049 de pierres détachées. Une petite tranchée entre ces deux points contenait peut-être quelques pierres détachées; cependant je n'ai pu le remarquer en visitant les travaux.

À l'ouest de ce point l'on a emprunté une grande quantité de remblais que je n'ai pu voir. Je crois, néanmoins, que vous trouverez à ce sujet une certaine quantité de matériaux classés, alors même que ceux-ci ont été labourés avec deux ou quatre chevaux et transportés de la manière ordinaire.

Dans les données qui précèdent, quelques numéros des stations peuvent ne pas être exacts; j'avais cru que je pourrais les corriger en examinant les profils gardés à ce bureau, mais je m'aperçois que ni les numéros des stations, ni les bornes milliaires ne correspondent à celles qui se trouvent sur le terrain.

Cette question du classement s'est discutée depuis le commencement d'octobre dernier. Vous avez maintenant visité diverses parties des travaux en voie d'achèvement, tant à l'est qu'à l'ouest du fleuve Saint-Laurent, section "B", et diverses autres parties du district "F", dont le classement tel que transmis par vos aides a soulevé des objections, et, en conséquence, vous êtes en lieu de savoir si ces dernières sont fondées.

Nous sommes persuadés que ces classements tels que rendus ne sont pas conformes à nos premiers devis ni aux instructions que vous avez données à vos ingénieurs, en date du 30 janvier. Nous croyons qu'une grande partie des matériaux, classés comme roc solide dans les tranchées où se rencontrent divers matériaux, est considérée être, selon vos instructions, ce que vous appelez "des conglomérats", tels que mentionnés sur le diagramme n° 3, mais je ne puis à vrai dire appliquer ce qualificatif à aucun des matériaux des tranchées que j'ai inspectées.

Jusqu'à présent, il ne semble pas que l'on ait fait grande attention aux objections que nous avons soulevées, ou du moins on n'a apporté aucune modification sensible aux estimations qui nous ont été transmises depuis septembre dernier. Quelques-uns des sous-entrepreneurs ont terminé leurs travaux, et d'autres achèveront bientôt les leurs. Nous ne voulons pas les payer d'après les estimations transmises. Donc, nous désirons savoir, le plus tôt possible, quelle décision vous allez prendre à ce sujet.

H. A. WOODS,
Sous-ingénieur en chef.

Par M. Chrysler :

Q. Eh bien, alors, vous nous avez dit toute l'inspection que vous avez faite,—je ne me sers peut-être pas de la bonne expression—l'examen et le classement de l'ouvrage en compagnie de M. Woods; vous nous avez dit toutes les visites que vous avez faites avec lui aux travaux avant le temps où vous vous êtes assemblés en qualité d'un des arbitres?—R. Mon souvenir est que je ne suis allé avec M. Woods que trois fois, outre, peut-être, un autre ouvrage au viaduc du Cap-Rouge qui ne se rapportait pas au classement. L'un des voyages était à La-Tuque, l'un, à deux portions du district "F"—l'un près de l'extrémité est de l'entreprise McArthur, et l'un entre la rivière Wabigoon et vers l'ouest sur une étendue de trente à trente-cinq milles, quelque chose de cette étendue, et un troisième était au sud et à l'est du Saint-Laurent.

Q. Au sujet de votre visite en compagnie de M. Woods à l'extrémité est de l'entreprise McArthur, quand a-t-elle eu lieu?—R. Immédiatement après la visite de la partie située entre Wabigoon et l'ouest, mais nous n'avons virtuellement passé que sur une tranchée.

Q. Était-ce près de la jonction du Pacifique?—R. Oui, près de l'endroit où la jonction était censée devoir être.

M. LUMSDEN.