

Rouge, soit très accidentée, le niveau général ne varie pas sur de longues distances. Il n'y a pas de grandes élévations ou dépressions pour gêner la localisation et nécessiter de fortes rampes. Le lac Traverse est probablement le seul endroit sur ces 410 milles où l'on eût pu réaliser une économie de quelque importance en se départant du principe des rampes faibles qu'il a été possible d'appliquer généralement.

On a exploré nombre de lignes dans le voisinage du lac Traverse. Finalement le choix s'est arrêté sur deux lignes réunissant des points communs à l'est et à l'ouest du lac Traverse, à environ six milles de distance. Le No 1 traversait le lac à un haut niveau et donnait les rampes faciles que l'on désirait; pas une d'entre elle ne dépassant une ascension de vingt-six pieds au mille, et la plus longue s'étendant sur un espace d'environ un mille. Le No 2 traversait le lac Traverse à un autre endroit à bas niveau, mais il nécessitait une ascension continue de deux milles trois quarts sur des courbes à court rayon, avec une ascension de quarante-quatre pieds au mille. Le lac, à la traverse No 1, a une largeur de 600 pieds; au No. 2, il a au moins 900 pieds; sur une étendue de cinq milles à l'est du lac, le travail est plus difficile sur le No. 2 que sur le No. 1, tandis qu'au lac et sur un espace d'un mille à l'ouest, le travail est plus difficile sur le No. 1. Lorsque le No. 2 aurait coûté moins en premier lieu, le No. 1 aurait sans aucun doute été finalement le plus économique. Après mûre considération, le No. 1 fut choisi, et c'est sur cette ligne que se poursuit actuellement la construction.

Le soussigné expose respectueusement que le tracé se conforme à la politique des ministres qui se sont succédés, et possède l'approbation de l'opinion publique, que sur le chemin de fer entre le Manitoba et le lac Supérieur, toutes les rampes s'élevant à l'est doivent être maintenues dans la limite établie, et que c'était la seule à adopter.

C'est conformément à ce principe que la localisation a été faite en premier lieu, et le soussigné expose respectueusement que dans tous les actes qu'il a accomplis dans ses rapports avec le chemin de fer du Pacifique canadien, il n'en est pas un seul qui mérite d'être plus apprécié que la mise en pratique de ce principe, et les efforts qu'il a faits, du commencement à la fin, pour assurer une ligne avec les rampes les plus faibles possibles, entre la rivière Rouge et le lac Supérieur.

C'est six mois après le départ du soussigné pour l'Angleterre, que le contrat de la section 15 a été signé. Il est évident qu'avant de commencer le travail difficile au lac Traverse, rien n'aurait dû être épargné pour réduire son importance en revisant et perfectionnant la localisation, et cela par tous les moyens possibles. Lorsque le soussigné reprit ses fonctions, les travaux étaient en voie de progrès et il était trop tard pour faire aucun changement à ce point, lors même qu'à une période moins avancée un changement aurait été désirable ou possible.

Le soussigné croit avoir établi que les censures dirigées contre lui ne sont pas justifiées par les faits, et il expose respectueusement :

1. Qu'il n'a pas mal conseillé le gouvernement au sujet du pont de la rivière Rouge.
2. Qu'il ne s'est pas absenté de l'endroit où le retenaient ses devoirs, sans autorisation et sans cause.
3. Qu'il n'a pas négligé ses responsabilités ou compromis les intérêts qui lui étaient confiés.
4. Qu'il n'est aucunement à blâmer si les quantités primitives ont été dépassées et si le coût des travaux a été augmenté sur les sections en question.
5. Qu'il n'a pas causé des dépenses inutiles au lac Traverse par une mauvaise localisation.
6. Qu'il n'a pas laissé dépenser inutilement l'argent du coffre public, mais que, par tous les moyens en son pouvoir, il s'est efforcé de contrôler la dépense du travail, et que, sous tous les rapports, il s'est efforcé de remplir fidèlement les devoirs de sa position.

Le soussigné espère que l'urgence des circonstances qui a nécessité ce mémoire lui servira d'excuse auprès du Ministre des chemins de fer et canaux, pour lui soumettre sous cette forme les faits qu'il expose.

SANDFORD FLEMING,
Ingénieur en chef.